633/3
Lod

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM Ára 40 fillér 1968. JANUÁR 2.

EREDMÉNYES ÚJ ESZTENDŐT!

Írta: Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója

Véget ért egy esztendő. Ilyenkor a családoknál és a nagyobb közösségeknél egyaránt szokás az eltelt évről számadást készíteni. Készül már a vasút számvetése is. Az eddig rendelkezésre álló adatok birtokában elmondhatom, hogy *a közforgalmú vasútak 1967-ben 115 millió 800 ezer tonna árut szállítottak.* Ez az előirányzathoz viszonyítva 93,1 százalékos teljesítménynek felel meg.

Örvendetes viszont, hogy az áruszállítással szorosan összefüggő *műszaki-gazdasági mutatók jelentős része kedvezően alakult.* Az átlagos szállítási távolság növekedésének eredményeként például emelkedett az egy fizető árutonnára, illetve árutonna-kilométerre jutó fajlagos bevétel. *Az előbbi a bázis értékét, 4,7, az előirányzatot pedig 2,2 százalékkal haladja meg. Míg az utóbbi a bázisnál 0,5 százalékkal magasabb. Ez mintegy 36 millió forint többlet bevételt jelent.*

Ezek az eredmények is bizonyítják, hogy vasutasaink derekasan dolgoztak. Ez annál is inkább dicséretes, mivel a mindennapi munka mellett kellett felkészülnünk az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésére. E tevékenységével a vasút is szervesen beleilleszkedett a népgazdaság egészét átfogó gazdaságirányítási rendszer új alapokra helyezésének munkálba.

Az új gazdaságirányítási rendszernek a vasút területén történő bevezetését hosszú és körültekintő munka előzte meg. Az ország egyik legnagyobb, különböző területeket és ágazatokat felölelő vállalata esetében nem jelentett kis feladatot azoknak az elveknek a kidolgozása és gyakorlati érvényesítése, amelyek mellett meg tudjuk valósítani az új gazdaságirányítási rendszer fő célkitűzését: *a magosabb szintű, gazdaságosabb munkát a vasút egész területén.*

A vasút alapvető feladata — az új mechanizmusban is — az áru- és személyszállítási igények kielégítése. A jelenlegi színvonalhoz képest azonban a vasúttal szemben támasztott *legfőbb követelményeknek, a menetrendszerűségnek, a sebességnek, a biztonságnak, a kultúráltságnak, a szolgáltatások bővítésének és nem utolsósorban a gazdaságosságnak magasabb szinten kell érvényesülniök.*

Az új gazdaságirányítási rendszer általános elvei mellett, illetve erre alapozva, *figyelembe kellett venni a vasút speciális helyzetét,* ami különleges szabályozási módokat követelt meg. Ilyen speciális vonás a fuvarozási kényszer, a maximált díjtételek, a vállalati forma keretében hatósági funkciók ellátása, a nemzetközi együttműködési tevékenység, a beruházások lassú megtérülése, hogy csak a fontosabbakat említsem.

Szervezeti felépítés vonatkozásában lényeges változás nem lesz. A kormányhatározat továbbra is fenntartotta a hatósági és gazdaságirányítási feladatokat együttesen ellátó, önállóan gazdálkodó főosztály-vezérigazgatóság szervezeti formát. Kiemelt önálló szervezeti egységek lesznek az igazgatóságok, a központi hivatalok, a MÁV üzemek és építési főnökségek. Önelszámoló egységként fog működni a *MÁV Tervező Intézet, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet.*

A vasút mint gazdálkodó vállalat ráfordításainak fedezetét alapvetően bevételeiben találja meg. *Bevételeinket elsősorban díjszabásaink határozzák meg. Az új díjszabás az eddiginél sokkal következetesebben épül az önköltségre és jelentős mértékben szünteti meg a régi díjszabás okozta bevételi bizonytalanságot.* Az 1968. évi eredmények alapján elért nyereség felosztásánál képzett alapok közül a részesedési alap a dolgozók anyagi ösztönzését szolgálja *(prémiumok, jutalmak, nyereségrészesedési jutalék, szociális és kulturális célok költségének fedezése stb.)* ami a dolgozókat az üzemi eredményeket elősegítő jobb munkában teszi érdekeltté.

A műszaki fejlesztést szolgáló beruházási rendszerben jelentős változás következik be. *A vasút 1968. január 1-től kezdődően az új elvek szerint megállapított beruházási hányadot teljes összegében saját beruházási alapként visszatarthatja, ugyanakkor a vállalati nyereségből képzett fejlesztési alapot a beruházási alap kiegészítésére fordíthatja.* Ily módon nagymértékben megnő a beruházási program biztonsága. A finanszírozási források arányának a saját fejlesztési alap javára történő eltolódása lényegesen nagyobb teret biztosít a vállalati szintű fejlesztési elhatározásoknak.

Műszaki fejlesztési célkitűzéseinkről szólva alapvető feladatként tekintjük a mintegy 3000 kilométert kitevő törzshálózat fejlesztését. Ennek keretében az alábbi feladatokkal számolunk:

— a gőzvontatással szemben a villamos- és Diesel-vontatás arányának további kiterjesztése;

— a vontatott járművek sebességhatárának és statikus összkapacitásának növelése;

— a pályák tengelynyomás- és sebességhatárának emelése;

— az információ és a biztosítás műszaki színvonalának emelése;

— a közúti közlekedéssel kapcsolatos áruátadási-átvételi helyek korszerű kiépítése.

Célkitűzéseink között szerepel a mellékvonali hálózatnak — minimális ráfordítással történő — optimális tengelynyomású vonalakká való kiépítése.

A vállalati gazdasági tervezésnek az új mechanizmusban a korábbinál lényegesen nagyobb jelentősége lesz. *Fokozottabb lesz önállóságunk, de nagyobb a felelősségünk is.* Ezekre való tekintettel különös gonddal készültünk fel a gazdasági tervezésre. Kidolgoztuk annak új szabályait, a vasút hosszú-, közép- és rövidtávú tervkészítésének menetét, a tervgazdálkodási függvények és kapcsolatok alakulását, az önálló tervgazdasági egységek felállítását, a vasút információs rendszerének kialakítását.

A kereskedelmi szemlélet fokozottabb érvényesítésével, a fuvaroztatók részére végzendő szolgáltatások bővítésével, a velük való kapcsolat kiszélesítésével vasútüzemi feladataink minél gazdaságosabb és jobb ellátását kívánjuk megvalósítani.

Dolgozóink széles körét érintik azok az intézkedések, amelyek az új mechanizmusban a jövedelmek alakulását befolyásolják. *Nyomatékosan szeretném kihangsúlyozni, hogy minden bér- és jövedelemfejlesztési intézkedésünknek a jobb munka, a gazdaságosabb üzemvitel az előfeltétele.* Többet csak akkor adhatunk, ha arra kollektív munkával — az üzemi eredményekben kimutathatóan — rá is szolgáltunk.

Alapvető célkitűzésünk annak a lemaradásnak a behozása, amely a bérek tekintetében a MÁV és az ipari dolgozók között fennáll.

Az államvasúti bérrendszer jelenlegi formáján nem kívánunk változtatni. A nem közlekedési jellegű területeken azonban — ipar, építőipar — követni fogjuk a népgazdaság hasonló ágazataiban alkalmazott bérezési formákat.

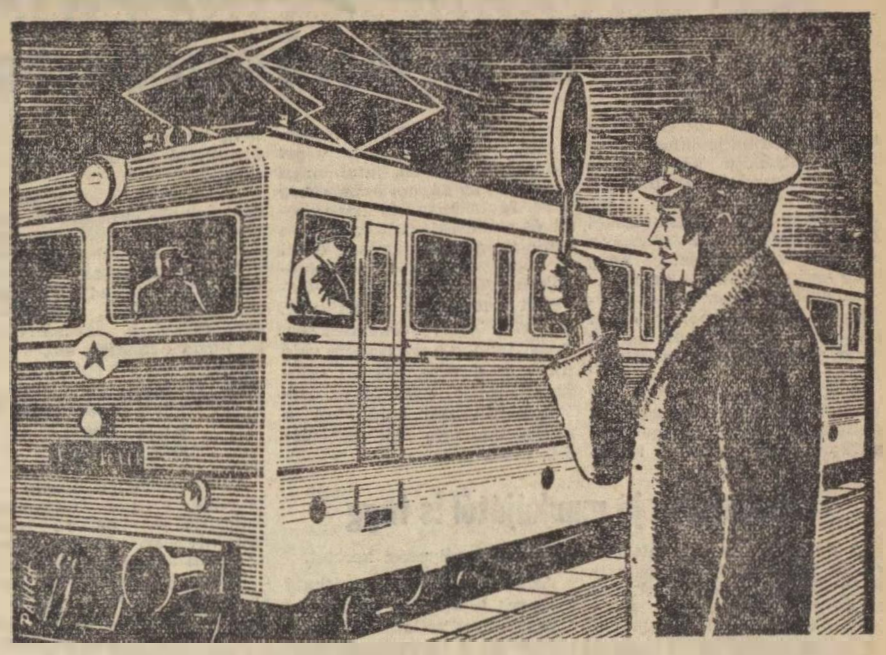
A gazdaságirányítás új rendszerében a vasút évente átlagbér fejlesztést tervez a bérköltség, illetve a részesedési alap terhére. Az előbbiből származó béremelést az alapbérek, az utóbbiból származót a változó illetmények, az anyagi ösztönzők fejlesztésére kívánjuk fordítani. *A dolgozók anyagi érdekeltségi rendszerében nagyobb szerepet kapnak a prémiumjellegű juttatások. Az 1968. évi prémiumrendszer egyik fő jellemzője az lesz, hogy a prémium szorosan összefügg az üzemi eredmények alakulásával.*

A nyereségrészesedés igazságos felosztásának legmegbízhatóbb alapjául az önelszámoltatást tartjuk. Bár e rendszert egyelőre csak az üzemeknél és az építési főnökségeknél valósítjuk meg, a későbbiekben azt szélesebb körűvé kívánjuk fejleszteni.

Amint látható, a MÁV vonatkozásában megtörténtek a kellő intézkedések az új gazdaságirányítási rendszerre történő zökkenőmentes áttérés érdekében. A jó előkészítő munka azonban önmagában csak félsiker, *a megvalósítás nehéz feladata ezután következik. A munkából minden vasutas dolgozónak egyformán ki kell venni a részét, ez pedig abban összegezhető, hogy teljes erejükkel, legjobb tudásukkal, az eddig tapasztalt önzetlenséggel álljanak helyt a munka frontján.*

A vasutas dolgozók a legnehezebb helyzetekben is számtalanszor bizonyságot tettek áldozatkészségükről, a vasút iránti szeretetükről. Nem lehet kétséges, hogy most, amikor magasabb életszínvonalukat, szebb jövőjüket biztosító célkitűzésekről van szó, teljes odaadással, jobb munkájukkal segítik azok megvalósítását.

BUÉK 1968.



Sikerekben gazdag, békés, boldog új esztendőt kívánunk olvasóinknak!

Záhonytól Hegyeshalomig

korszerű, villamosított vasút szeli át hazánkat

December 29-én átadták a Nyíregyháza—Záhony közötti villamosított vonalszakaszt

Egy évvel ezelőtt Nyíregyházán ünnepeltünk. December 29-én Záhony, az ország keleti kapuja öltött ünnepi külsőt. *1966-ban az 50 kilométer hosszú Szerencs—Nyíregyháza közötti egyvágányú vonalon fejeződött be a villamosítás.* Az ócsztendőben a Nyíregyháza—Záhony közötti 65 kilométer hosszú, részben kettős vágányú pálya fölé került fel a felsővezeték.

A tranzitforgalom szempontjából oly nagy jelentőségű, villamosított vonalszakasz megnyitásán, december 29-én megjelent *Fock Jenő, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a kormány elnöke, dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, Kiss Árpád miniszter, az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság elnöke, Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, Szabó Antal, a vasutasszakszervezet főtitkára, F. E. Tyitov, a Szovjetunió magyarországi nagykövete, B. Sz. Gavrilov szovjet közlekedésügyi miniszterhelyettes, V. P. Ruszin, a Kárpáton túli kerületi tanács vb-elnöke.* A meghívott vendégek között ott voltak a KPM, a vasút, a Ganz-MÁVAG, a Ganz Villamossági Művek vezető beosztású dolgozói.

Az ünnepséget *Orosz Ferenc, a Szabolcs-Szatmár megyei pártbizottság első titkára nyitotta meg.* Üdvözölte a megjelenteket, méltatta a villamosítás és a Nyíregyháza—Záhony közötti fővonal korszerűsítésének jelentőségét, majd átadta a szót *dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszternek.*

— A mai nap rendkívül jelentős dátum lesz a magyar vasút történetében — hangsúlyozta bevezetőjében. — *A Nyíregyháza—Záhony közötti, 65 kilométer hosszú, villamosított vonal átadásával újabb szakaszához érkezett a magyar vasút villamosítása.* A mai naptól *Záhonytól Nyíregyháza — Szerencs — Miskolc — Budapesten át Hegyeshalomig,* az országot kelet-nyugat irányban átszelő 523 kilométer hosszú villamosított fővonallal rendelkezünk.

— Ezen a rendkívül fontos nemzetközi fővonalon nemcsak a villamosítási munkálatokat végeztük el, hanem a pálya korszerűsítésére, a második vágány részleges megépítésére is sor került. *Itt szeretném megjegyezni, hogy ezen a vonalon helyeztük először üzembe — szovjet dokumentáció alapján és szovjet szakemberek közreműködésével — a legkorszerűbb automatikus vonatbefolyásoló térközbiztosító berendezést.* Itt a jelzések már nemcsak a pályán, hanem a mozdonyfülkében is megjelennek, s ha szükséges, a vonat automatikusan megáll. A *Nyíregyháza—Mezőzombor* közötti szakaszon forgalomba helyezett új térközbiztosító berendezés már ilyen elven épült fel.

Terveink szerint két éven belül *Miskolc—Záhony* között teljesen automatikus térközbiztosítással, illetve önműködő vonatmegállító berendezéssel, *Mezőzombor—Nyíregyháza* között pedig központi forgalomvezérléssel közlekednek majd a vonatok.

Dr. Csanádi György ezután arról beszélt, hogy a vasút villamosítása ennek a fontos szakasznak a befejezésével még nem ért véget. Az új év első napjaiban megkezdődik a *Budapest—Cegléd* közötti vonal villamosítása, majd a harmadik ötéves terv utolsó két évében *1969-ben Ceglédtől Karcagig, 1970-ben* pedig *Karcagtól Nyíregyházáig* fejezzük be a fővonal villamosítását.

A miniszter elismeréssel szólt azokról a kivitelező szervekről, dolgozókról, akik részt vettek a *Nyíregyháza—Záhony* közötti vonal korszerűsítésében, villamosításában, majd beszédét a következő szavakkal fejezte be:

— *Szívből megköszönöm a tervezőknek, a villamos felsővezetéképítőknek, a pálya korszerűsítésében részt vevő dolgozóknak azt az eredményes munkát, amit ezen a fontos fővonalon 1967-ben végeztek. S egyben engedjék meg, hogy az új esztendő küszöbén kívánjak minden dolgozónak és az ünnepség valamennyi részvevőjének nagyon boldog új esztendőt.*

Dr. Csanádi György ünnepi beszéde után *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója vette át üzemeltetésre az újonnan villamosított vonalszakaszt.

Az ünnepség utáni díszebéden *Fock Jenő* köszöntötte a meghívott vendégeket. Megemlítette, hogy a növekvő szovjet—magyar gazdasági kapcsolatok jelentős részét éppen a záhonyiaknak kell lebonyolítaniuk. Ezután a kormány nevében jókívánságait fejezte ki a vasútépítőknek, majd kormánykitüntetéseket adott át.

Visi Ferenc

Leleplezték Kandó Kálmán szobrát

Miskolcon, a Tiszai-pályaudvar melletti Zója téren szobrot állítottak *Kandó Kálmánnak,* a vasút villamosítás úttörőjének. *Antal Károly* Munkácsy-díjas szobrászművész alkotását december 29-én *dr. Csanády György* közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepélyes külsőségek között leplezte le. Az ünnepségen jelen volt *Fock Jenő,* az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnöke, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Szabó Antal,* a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára.

Kiosztották a Jáky József emlékérmeket

A Közlekedéstudományi Egyesület december 2-i választmányi ülésén *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, az egyesület elnöke beszámolójában az egyesület fejlődéséről, az új feladatokról beszélt. Ezután került sor az egyesületi aktivisták jutalmazására.

A *Jáky József emlékérem* I. fokozatát — kiemelkedő társadalmi munkájáért — *Lindner Józsefnek,* a MÁV vezérigazgatóhelyettesének nyújtották át. Az emlékérem III. fokozata kitüntetést *Závodszky László* főkönyvelő, *dr. Tóth I. György* osztályvezető és *Földes Gyula* főtanácsos kapta.

Az egyesületben végzett kiváló munkáért a „közlekedés kiváló dolgozója" kitüntetést 20 aktivistának, elnöki dicsérő oklevelet pedig 40 aktivistának nyújtott át dr Csanádi György miniszter.

A béren kívüli juttatások rendszere az új mechanizmusban

A gazdasági mechanizmus reformja során jelentős változások lesznek a gazdálkodás, a gazdaságszervezés különféle területein. E változások nagy része abból az elgondolásból került tudományos alapokon nyugvó kimunkálásra, *hogy meg kell gyorsítani a szocializmus építését és ennek érdekében fel kell használni olyan gazdasági ösztönzőket, melyek a cél megvalósítására alkalmasak.*

A gazdasági érdekeltség, az anyagi ösztönzés rendszere, a kollektívák és az egyének vonatkozásában egyaránt kidolgozásra került. Ennek megfelelően *nagyobb jelentőséget kap a premizálási, jutalmazási rendszer, az anyagi érdekeltség elve.* Így a termelés mennyiségi és minőségi változásai, a vállalati jövedelmezőség dönti el végső soron, hogy a dolgozók milyen közvetlen és közvetett juttatásban részesülnek. A vállalati jövedelmezőség, vagy röviden a nyereségre való törekvés a népgazdasági célokat szolgálja, ezért az az ösztönzési rendszer a jó, ahol a népgazdasági és vállalati érdek találkozik.

A kollektíva jó munkájától is függ

A dolgozók részére juttatott egyéb béren kívüli előnyök is nagyrészben függnek a vállalat nyereségétől. Ezért az ilyen juttatások akkor növelhetők, ha a kollektíva jó munkája azt megalapozta.

A béren kívüli juttatásokon értjük mind azt, amit a dolgozók nem fizetésben, prémiumban, túlórában kapnak. Ezt gyakran nem számolják, pedig egy főre évente több ezer forint értéket képvisel. *Csak társadalombiztosítási szolgáltatásból a vasutasok évente, több mint 700 millió forintot kapnak vissza, amely dolgozónként közel 4000 forintot tesz ki.* Ezenkívül az üzemi étkezés, üdültetés, gyermekintézmények, mind jelentős tételt képviselnek az államháztartásban és növelik a dolgozók reáljövedelmét.

A gazdasági mechanizmus reformjának kidolgozásakor széles körű vita folyt, hogy mi történjék ezekkel a juttatásokkal. A vállalati önállóság lehetővé tenné, hogy ezek helyett a juttatások helyett is bért fizessenek ki, illetve a juttatásokat pénzben váltsák meg.

A vitákon sok híve volt ennek a gondolatnak, mert e juttatásokat nem mindenki és nem egyformán vette igénybe. Csak a legegyszerűbb esetet említsük, ahol nincs üzemi konyha, e juttatásból a dolgozók természetszerűleg nem részesülhetnek. Több helyen vitatták a juttatások igazságos voltát, *azonban a párt és kormányzati szervek és a Szaktanács azt a vitathatatlanul helyes álláspontot foglalta el, hogy a gazdasági mechanizmus reformja semmiféleképpen sem érintheti az eddig elért szociális vívmányokat.* Sem az életszínvonal csökkenése, sem a szociális vívmányok felszámolása nem lehet előnyös, mert az a szocialista rendszerrel nem fér össze. Ezért határoztak úgy, hogy még központi erőfeszítések árán is biztosítani kell a szociális intézmények fenntartását és reális színvonalon való fejlesztését is. Ennek megfelelően *a vasutas dolgozók béren kívüli juttatásainak fenntartása is biztosított, sőt a korábbiaknál is jobban garantált,* hiszen a kollektív szerződés — mely jogszabály erejű, tehát kikényszeríthető — e juttatások körét pontosan meghatározza.

A nyereségtől függetlenül

A béren kívüli juttatások jelenlegi szinten való tartása teljesen biztosított. Megadja biztonságát az, hogy a legfontosabb ilyen juttatások fedezeti forrása, a vállalat eredményességéből elkülönítetten, attól függetlenül alakul. Így például a részesedési alap nagyságától, *a nyereségtől függetlenül az 1967-es szinten biztosítani kell az üdülők fenntartására, és egyéb szociális, kulturális támogatásra fordított összegeket.* Biztosítani kell továbbá, a kedvezményes üzemi étkeztetéshez és a gyermekintézmények fenntartásához eddig is nyújtott vállalati hozzájárulást, valamint a segélyezési keretet.

Az ilyen célra felhasználható összegek biztosítása tehát még a veszteséges vállalat dolgozóinak is azt a biztonságérzetet adja, hogy *a szociális ellátás, illetve a közvetett juttatások vonatkozásában visszalépés, szociális juttatások megvonása nem lesz.*

Az említett elkülönített alapokon túl, a közvetett juttatások fedezésére biztosítékul szolgálnak azok az intézkedések is, amelyek az igazgatói alap jóléti részének bázisszinten való teljes felhasználását teszik lehetővé. Ezenkívül az üzemi költségek terhére és a vállalatfejlesztési alapokból is biztosítani lehet a béren kívüli juttatások színvonalának megtartását, illetve emelését.

Az üdülők fenntartására, egyéb szociális, kulturális és sportcélokra rendelkezésre álló összeg felhasználása éves terv alapján történik. Az igények alapulvételével fontossági sorrendet állítanak fel, melyben a meglévő intézmények és létesítmények üzemeltetésével kapcsolatos kiadásokat, az álmagmegóvással járó költségeket tervezik. A fennmaradó részből lehet további fejlesztésre, férőhelybővítésre — a felosztandó alap nagyságától függően — tervezni.

Növekszik a szakszervezetek joga

Jelentős változás a korábbi tervezéshez képest, hogy *a szakszervezetek jogai nagy mértékben nőnek.* Amíg korábban a felhasználási tervet a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége és a MÁV Vezérigazgatója együttesen készítette, és a szakszervezet meghallgatásával a vezérigazgató döntött, addig *most a szakszervezet elnöksége dönt a felhasználást és a felhasználási sorrendet illetően, a vezérigazgató meghallgatásával.* Ez egyrészt növeli a szakszervezet felelősségét, másrészt viszont azzal az előnnyel jár, hogy a szakszervezeti munka jellegéből következően mind a tervezés, mind a felhasználás és ellenőrzés széles társadalmi alapokra kerül. Így, tehát a felhasználó dolgozók is közvetlenül érdekeltek lesznek a tervezés stádiumában.

Milyen költségeket lehet a részesedési alap elkülönített részéből fedezni?

Ebből a keretből lehet hozzájárulni a MÁV üzemi, családi üdülők és hétvégi pihenők fenntartásával és üzemeltetésével járó kiadásokhoz, korszerűsítéséhez és bővítéséhez, a vasutasgyermekek üdültetéséhez, kultúr- és sportfeladatok ellátásával kapcsolatos kiadásokhoz, vagy ilyen létesítmények fenntartásához. Ebből lehet olyan idegen vállalatok, vagy intézetek részére hozzájárulást fizetni, amelyek a vasutas dolgozók rendelkezésére bocsátják szociális, kulturális vagy más létesítményeiket. Természetesen ezt az alapot, még számtalan más jogcímen lehet felhasználni. Az alap fel nem használt része pedig a következő évekre mindig átvihető.

A járműjavító üzemek és önelszámoló egységekké szervezett főnökségek, a lebontott kereteken belül önállóan gazdálkodhatnak és az éves felhasználási tervet a vezető meghallgatásával, ezeknek az egységeknek a szakszervezeti bizottságai készítik elő.

A kollektív szerződés biztosítja

A kedvezményes üzemi étkeztetés további fejlesztését biztosítja az 1968-ra kötött kollektív szerződés. *Azokon az üzemi konyhákon, ahol erre a lehetőség megvan, az üzemi étkeztetést teljes rezsi- és nyersanyagtérítéssel a vasutasok családtagjai is igénybe vehetik.* Az egyedül álló nyugdíjasokról való gondoskodás jegyében került a kollektív szerződésbe, hogy a vasutas nyugdíjasok — természetesen a konyha kapacitásától függően — igénybe vehetik a kedvezményes üzemi étkeztetést. A vasutasok sajátos munkáltatási rendje, az üzemétkeztetés további kiterjesztését is indokolttá teszi. Így például, *forduló szolgálat esetén a szabadnapos dolgozók kedvezményes étkeztetése is helyesnek látszik,* ugyanis, ha valaki gyakran utazik, utazása alatt nem mindig, vagy csak ritkán tudja igénybe venni a pihenő helyeken lévő üzemi konyhákat.

A gyermekintézményeknek nyújtott vállalati támogatás összege sem csökken. Ennek megfelelően a dolgozók által fizetett térítés a jelenlegi szinten marad. A gyermekintézmények további fejlesztése, újabb férőhelyek létesítése azonban csak a vasút eredményes, jövedelmező munkája esetén lehetséges.

A vasutasok segélyezése a jelenlegi szinten marad. Bővítése, a keret növelése, ugyancsak az eredményesség javításától függ. A segélyek odaítélésében, a jövőben nagyobb szerepet kapnak a szakszervezeti bizottságok.

A vasutasok lakásellátása, az országos helyzetet tükrözi. A MÁV kisebb-nagyobb számban eddig is épített saját erőből lakásokat. *A jövőben valamivel több lakásépítésre lesz lehetőség, hiszen a lakásépítés céljaira felhasználhatók lesznek azok az amortizációs összegek, amelyeket, a mintegy 16 000 meglevő szolgálati lakás után képez a vasút.* Ezenkívül nagy segítség, hogy a lakáskártalanítási lehetőségek növelésével, másfél millió felhasználása révén mintegy 170 lakást lehet felszabadítani és tényleges vasutas dolgozóknak juttatni. A vállalati lakásépítkezéseken kívül, *ebben az évben közel 70 millió forint keretet kaptak a tanácsok,* amelyek 1969-ig, mintegy 400 lakást juttatnak a vasutas dolgozóknak.

Fokozottabb támogatást kapnak, a dolgozók saját erőből történő lakásépítkezéseikhez. A kollektív szerződésben kötött megállapodás értelmében, *a tervek elkészítésével és kivitelezési tanácsadással, építőipari szerszámok és eszközök kölcsönzésével, 50%-os fuvardíjkedvezménnyel siet a MÁV a dolgozók segítségére.* Az 1968-as év során megvizsgálják, hogy milyen feltételek mellett és milyen alapokból lehetne, a vasutas dolgozók részére kedvezményes kislakásépítési kölcsönt juttatni saját vállalati alapokból.

A béren kívüli juttatások rendszere tovább javul

Jelentős béren kívüli juttatás az egyen-, munka- és védőruha-ellátás is. A jelenlegi keretek itt sem csökkennek, ellenkezőleg, ésszerű gazdálkodással, elsősorban a minőség javításával, a közeli egy-két évben javulás várható a ruhaellátásban.

A vasutasok még számos béren kívüli juttatásban részesülnek, így például utazási és szállítási kedvezményt, munkásszállást vehetnek igénybe.

A béren kívüli juttatások rendszere tehát — azzal a korábbi téves hiedelemmel szemben, hogy a nyereségességre való törekvés mellett visszafejlődnek — lényegében javul. A havi pénzben kifizetett illetmény és más juttatás mellett még további, a dolgozók élet- és munkakörülményeit javító intézkedés bevezetésére kerül sor. *Ez azért volt megvalósítható, mert a vasutas dolgozók derekasan teljesítették a rájuk bízott feladatokat.* Hogy a jövőben további lépéseket tehessünk, az élet- és munkakörülmények fokozatos javítására, nem kevesebb a tennivaló.

Az 1968-as év, mindenképpen nehéz lesz. Dolgozóktól és vezetőktől egyaránt helytállást kíván. Az újszerű vezetési elvek megvalósítása, a szokatlan módszerek, a kitaposatlan út veszélyét is magukban rejtik. Ezzel azonban számolt a párt és a kormány. Ezért 1968-at a tapasztalatok évének tekintik.

S. J.

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Hogyan kell kiszámítani a dolgozók szabadságát?

Több olvasónk azzal a kéréssel fordult szerkesztőségünkhöz, hogy ismertessük a szabadsággal kapcsolatos szabályokat.

A dolgozónak minden munkaviszonyban töltött naptári évben *tizenkét munkanap alapszabadság és a munkaviszonyban töltött idejéhez igazodóan pótszabadság jár.* Az alap- és pótszabadság együttesen a dolgozó rendes szabadsága.

Az alapszabadság tehát 12 nap, amelyhez a munkaviszonyban eltöltött évek alapján pótszabadság jár. *A pótszabadság megállapítása 1968. január 1-től eltér az eddigi gyakorlattól.* Ugyanis eddig az 1945. év előtti éveket és az 1945. január 1. óta eltelt éveket külön-külön kellett számításba venni.

Az új szabály ilyen különbséget nem tesz. A dolgozónak *minden munkaviszonyban töltött két év után egy, de évenként legfeljebb tizenkét munkanap pótszabadság jár.* A munkaviszonyban töltött idő alapján járó pótszabadságot úgy kell megállapítani, hogy minden két év után egy napot kell számításba venni. *A régi szabályozástól eltérően ez most vonatkozik a felszabadulás előtt munkaviszonyban töltött időre is,* de az új rendelkezés szerint sem kaphat a dolgozó e címen évi tizenkét napnál több pótszabadságot. Ha a munkaviszonyban töltött idők összeszámításánál töredék év keletkezik és ez a félévet eléri, vagy meghaladja, azt egész évnek kell tekinteni.

Pótszabadság illeti meg a fiatalkorúakat és a többgyermekes anyákat, valamint egyes egészségre ártalmas munkakörökben dolgozókat.

A fiatalkorú dolgozónak tizenhat éves koráig évi tizenkét munkanap, *azontúl évi hat munkanap pótszabadság jár.* A pótszabadság utoljára abban az évben jár, amelyben a dolgozó a tizenhatodik, illetőleg a tizennyolcadik életévét betölti.

A dolgozó anyának három gyermeke után evi két, minden további gyermek után ugyancsak két-két, de évenként legfeljebb tizenkét munkanap pótszabadság jár. A pótszabadságra jogosultság szempontjából az általa gondozott tizennyolc éven aluli és munkaviszonyban nem álló gyermeket kell figyelembe venni. A többgyermekes anyák pótszabadsága, valamint a jutalomszabadság a dolgozót az egyéb címen járó pótszabadságon felül, *az évi tizenkét munkanapon túlmenően is megilleti.*

A dolgozóknak egészségre ártalmas munkakörben — ha erre tekintettel a munkaidőt nem csökkentették — *évi tizenkét munkanapig,* sugárártalomnak kitett munkakörben pedig *évi huszonnégy munkanapig* terjedő pótszabadság jár.

1968. január 1-től a kiváló munkát végző és példamutató magatartást tanúsító dolgozók a rendes szabadságon felül *évi tizenkét munkanap jutalomszabadságban részesítik.* A juttatás mértékét a MÁV kollektív szerződés tartalmazza.

A hatnapos munkahéttől eltérő munkaidőbeosztás esetén —, hogy a munkáltatási rendet a szabadság kiadása ne zavarja — a dolgozó részére járó rendes és tanulmányi szabadság tartalmát a munkában töltött idő és a hozzá kapcsolódó pihenőidő figyelembevételével az alábbi táblázat alapján kell megállapítani és kiadni:

A SZABADSÁG TARTAMA

6 napos munkahét esetén	5 napos munkahét esetén	5 és félnapos munkanap	14/34 16/32 órás közbeváltásos fordulószolgálat esetén	12/24 órás szolgálatmentesség	12/24 órás
1	1	1	1	1	1
2	2	2	1	1	2
3	3	3	2	2	2
4	3	4	2	3	3
5	4	5	3	3	4
6	5	6	4	4	5
7	6	6	4	5	5
8	7	7	5	5	6
9	8	8	5	6	7
10	8	9	6	7	8
11	9	10	6	7	8
12	10	11	7	8	9
13	11	12	8	9	10
14	12	13	8	9	11
15	13	14	9	10	11
16	13	15	9	11	12
17	14	16	10	11	13
18	15	17	11	12	14
19	16	17	11	13	14
20	17	18	12	13	15
21	18	19	12	14	16
22	18	20	13	15	17
23	19	21	13	15	17
24	20	22	14	16	18
27	23	25	16	18	20
30	25	28	18	20	23
36	30	33	21	24	27
42	35	39	25	28	32
45	38	41	26	30	34
48	40	44	28	32	36
51	43	47	30	34	38
54	45	50	32	36	41
60	50	55	35	40	45
66	55	61	39	44	50
72	60	66	42	48	54
78	65	72	46	52	59

Névadó ünnepség

Az ötös névadó ünnepség ünnepeltjei

Debrecen állomáson egyszerre öt vasutas újszülött névadó ünnepségét rendezték meg a közelmúltban. Az ünnepségen előbb az állomási szakszervezeti bizottság nőbizottságának vezetője köszöntötte az újszülötteket és a szülőket, majd a vasutas napközi-otthon óvodásai kedves versek kíséretében virágcsokrokat nyújtottak át a szülőknek.

A névadó ünnepségen a *Fábián ikrek, Barna és Zsolt, Munkácsi Illés, Hámori Éva* és *Cserős Marianna* nevének beiktatása után a gazdasági és a mozgalmi vezetők betétkönyveket nyújtottak át ajándékképpen az újszülöttek részére.

Czeglédi Sándor

A Bebrits-alapítvány első jutalmazottja

A szegedi *Bebrits Lajos Vasútforgalmi Technikum* ez évben először december 16-án adta át a Bebrits-alapítvány jutalmát annak a tanulónak, aki a tanulmányi eredményével, magtartásával a legjobban megérdemelte. Az iskola növendékei nagy tetszéssel és elismeréssel fogadták a zsűri döntését, amely *Csendes Ilona* IV b. osztályos tanulónak ítélte oda az 1000 forint jutalmat.

Csendes Ilona tanulmányi eredménye 4.8. A tanulás mellett a közösségi munkából, a KISZ-munkából, az irodalmi színpad tevékenységéből is eredményesen veszi ki a részét.

Az ünnepség alkalmával felolvasták *Bebrits Lajos* özvegyének és leányának *Bebrits Annának* a jutalmazotthoz és az ünnepség részvevőihez intézett üdvözlő táviratát.

Csendes Ilona vasutas család gyermeke. Édesapja Kalocsa állomáson vonatkísérő. Apa és leánya meghatódott szavakkal köszönte meg a jutalmat.

Az ünnepség befejezéseként a Vasútforgalmi Technikum irodalmi színpadának együttese műsorral kedveskedett az ünnepség résztvevőinek.

Jziládi Sándor

A forgalombiztonság őrei

„Kevesen tudják, hogy az állomásokon látható, kezükben hosszú kalapáccsal, a bejáró és kihaladó vonatokat figyelő kocsivizsgáló lakatcsok százak, ezrek életére, a személy- és vagyonbiztonságra ügyelnek." *Bujáki László*, a Nyugati pályaudvar műszaki kocsimesterére fogalmazta így meg a kocsivizsgálók szerepét, amikor munkájukról beszélgettünk.

BARÁTI SZELLEM

Tőle tudtuk meg, hogy szocialista brigádban dolgoznak. A túrok közötti versenyben is jól szerepelnek. Nem is ez a főérdemük, hanem az, hogy *a brigád jó kapcsolatot tart a forgalmi szakszolgálattal.* Megértették, hogy nincs külön kocsivizsgálat, vagy forgalom, hanem egy van: *vasút.* Ennek tulajdonítható, hogy egymást segítő, *jóbaráti szellem alakult ki a Nyugatiban a műszaki szolgálat és a forgalom között.* Ha a forgalom hibát követ el, azt a kocsivizsgálók igyekeznek jobb, tempósabb munkával rendbehozni és viszont.

Közben a kocsimester egy munkanaplóban lapozgat.

— *Velem együtt tizen vagyunk a brigádban. Ketten az érkező, öten az induló vonatokat vizsgálják. Kettő pedig vesztinges, vagyis féklakatos.*

Nem tudja folytatni, mert az állomási hangszóró messzire zengő hangja belénk fojtja a szót:

„Balt Orient expressz érkezik, Berlin, Prága felől a csarnok első vágányra! A vágány mellett kérjük vigyázni!"

Bujáki az órájára néz:

— *Tíz percet késik. Ezt be lehet hozni, ha igyekszünk* — mondja, s közben a torony felé tekint, ahonnan a gyorsvonat várható.

Megértettem a pillantásából, hogy ilyenkor a kocsimesternek a téren van a helye...

Alig áll meg a vonat már ott van a két érkező, *Laczkó Pál* és *Fehér József* a gépnél. Rövid jelentést kérnek a mozdonyvezetőtől a fékek állapotáról, aztán elindulnak, — egyik a vonat egyik oldalán, a másik a vonat másik oldalán — hátra, a vonat vége felé. Mélyen hajolnak a kocsik alá. Kopog a kalapácsuk.

NEM MINDEGY

— Mi az érkező vizsgálat jelentősége? — kérdezem.

— *A legfontosabb a fékvizsgálat. Persze mindent meg kell jól nézni, a biztonsági kengyelt, a hordrugó fölapokat, a nyomállványt, nyomkarimát. De felelős a kocsik épségéért, ablakhiányért, az ajtók, lépcsők, ütközők és vonókészülékek állapotáért. Egyszóval mindenért.* Ennek a vizsgálatnak azért van nagy jelentősége, mert nem mindegy az, hogy a hibákat érkezőbe, vagy indulóba állapítjuk. meg. Az érkező szerelvényekben megállapított hibát, vagy hibákat, időben el lehet hárítani. Súlyosabb hibák esetén, a vörösbárcás, a forgalomból kizárt kocsikat a szerelvény forgalombahelyezése előtt ki lehet sorozni. *Nagy baj. ha indulóban állapítjuk meg azt a hibát, mely már érkezőben is fennállt. Ilyenkor a vonatkésés csaknem elkerülhetetlen,* de ha nem úgy mindenképpen felesleges többletmunkát jelent a forgalmi szolgálatnak.

Az egyik kocsi alatt *Zsíros Marcell* kocsivizsgáló és egy fékes társa serényen kalapálnak. A fékháromszöggel van baj. Valóban jól látszik, hogy a sarubetét, a karcsú, hajlított vasdarab, melyet a fékezés pillanatában fékháromszög szorít a keréktalphoz, laza.

„A csarnok első vágány mellett kérjük vigyázni, a bukaresti gyorsvonat szerelvénye összetol!" — közli a hangosbemondó. A vonat mellett *Osztos György* és *Városi Lénárd* indulós kocsivizsgálók kezdik most meg a munkát.

FÉKPRÓBA!

Nagyot szisszen a fék. Úgy hangzik, mintha egy szakasz katona kapná magát vigyázzba. Elindulnak, csakúgy mint korábban érkező társaik, a vonat mellett.

Kocsivizsgáló lakatosok között a Nyugati-pályaudvaron

— *Ilyenkor új fékpróbát kell tartani* — magyarázza Bujáki László.— *A befékezés után ellenőrizni kell, hogy teljes-e a fékhatás. Csak akkor szabad oldást kérni, ha mindenegyes fékpofa mozdíthatatlanul, jól tapad a kerekekhez.*

Percek múlva „oldást!" kiállás hallatszik hátulról. Szemmel láthatólag felengedtek a fékek.

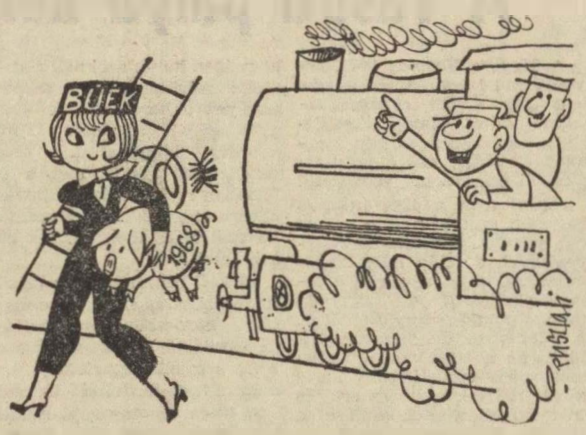
Télen különösen fontos a fűtés ellenőrzése! Addig nem indulhat a vonat, amíg a gőz végig nem halad a kocsikon, *„ki nem bújik a vonat végén".* Ha valahol megakad, a gőzből kizárt kocsik elfagyhatnak menet közben.

Még a szuflések kalapálnak, a víztöltők hosszú tömlőket húznak maguk után, az akkumulátorosok telepeket cserélnek, de már Osztos György magasra nyújtva tartja a mozdonyvezető felé a fékkönyvet, annak jeléül, hogy a fék jó, és megbízhatóan működik.

Még néhány perc, s a gyorsvonat — tovább indul Bukarest felé.

Gergely József

SZILVESZTERI KÉMÉNYSEPRŐ



— Itt is van egy kotorni való kémény!

(Pusztai Pál rajza)

Az újítási versenyben elsők

Rákos állomás dolgozói az elmúlt gazdasági évben odaadó, eredményes munkát végeztek. A kocsitartózkodást a vállalt 90 százalékkal szemben 91 százalékra, a vonatközlekedési tervet pedig 83 százalékra teljesítették. A kocsik raksúlykihasználásánál 102 százalékos eredményt értek el.

Gazdasági munkájuk mellett *az elmúlt év az újítási mozgalomban is sikereket hozott.* Rákos állomás az igazgatóság által meghirdetett újítási versenyben első lett.

Hogy ez az eredmény menynyire értékes, álljon itt bizonyítékul néhány adat. 1952-től 1962-ig eltelt 10 év alatt 24 darab újítást adtak csak be, s átlagban tehát egy évre 2,4 újítás jutott. 1963-ban, 1964-ben és 1965-ben, három év alatt egyetlen újítást sem adtak be. *1966-ban 25-öt, 1967-ben pedig 24-et.* Az utóbbi két évben kétszer annyit, mint az azelőtti 13 évben összesen.

Az újítómozgalom fellendülésében nagy része van *Várnai Rezső* újítási előadónak, aki mint oktatótiszt, oktatásokon is felhívta a dolgozók figyelmét az újítás fontosságára. De legnagyobb érdeme az, hogy két év alatt olyan újító törzsgárdát alakított ki, amellyel az újítási versenyt is meg lehetett nyerni. Nemcsak azzal tettek sokat, hogy újításokat adtak be, hanem a szakvéleményezésekben is jeleskedtek. *Dobos András* vezetőmérnök volt az első és ez idáig az egyetlen, aki az igazgatóság által meghirdetett szakvéleményezői pályázaton pénzjutalomban részesült.

A NYUGHATATLAN EMBER

Kocsis Sándor — mióta csak a szakmáját megszerezte. a *hatvani fűtőház* kocsiműhelyében dolgozik. A pesti *Ganz-Vagongyár* — így emlegeti — csupán az iskolája volt. A gyakorlatra már ebben a Zagyva-parti városban került sor.

Persze, nem tagadja meg a katonaéveket sem. ma is állítja, hogy ott sokat tanult. Annyit, hogy mire hazakerült már meglehetős jártassága volt az esztergályos munkákban, s értett néhány rokonszakmához is.

A fővárosi nagyüzem „kényelme". a katonaruhás munkás „alkotói szabadsága", engedélyezett kísérletezése után — *kissé nehéz volt megszokni a vasúti műhely légkörét* —. de túltette magát a nyűgösködésen. Kis idő után már

nem bosszankodott

különösebben, ha olykor sajátmagának kellett keresgélni a feladatához szükséges anyagot. szerszámot s szokszó nélkül beérte a korábbinál kisebb lehetőségekkel is. Ám titkon azért továbbra is reménykedett: *egyszer megtalálja azt, amit keres.*

Vállalkozó kedve a megváltozott körülmények között sem hagyta el: *szüntelenül kereste az egyszerűbb, a gazdaságosabb, a jobb megoldásokat.*

Még a katonaságnál lépett be az újítók táborába, Hatvanban pedig további ötletek megvalósításával „erősítette meg a helyét". Első itt benyújtott javaslatára jól emlékszik még ma is: *a vagonkerekek filkoronggos csiszolását oldották meg vele...* A többi már — talán negyedszázra tehető a számuk — csak akkor jut eszébe. ha munkája közben találkozik velük.

Egyre jobban belemélyedt a szakmájába. Egy idő után már természetes vágyat érzett az újabb ismeretekre. Tovább akart jutni. s jelentkezett a vasútgépészeti technikumba.

A középiskola elvégzése után sem akart megállni: *ha módja volt rá tanult, tparkodott.*

A Kiváló dolgozó oklevelek meg a jelvény mellé megszerezte *A szakma ifjú mestere,* s három egymást követő év mindegyikében kiérdemelte a *Kiváló ifjú technikus* címet. Szakdolgozatával

országos harmadik

helyezést szerzett. Felfigyeltek rá: *1963-ban csoportvezetővé nevezték ki...*

Bizalmat kapott munkatársaitól is. A szakszervezeti műhelybizottság termelési felelőse lett, az üzemi munkaügyi döntőbizottság elnökévé választották, s már évek óta népi ülnök a járásbíróságon.

Havi kettőezernégyszáz forintot keres. Az ikladi műszergyárból szép fizetést hoz haza a felesége is. Időközben házat vettek, szépen berendezték, s tisztességesen nevelik tizenkét éves kislányukat.

Kocsis Sándor mégis nyughatatlan. Úgy érzi, hogy a kocsiműhely kopott, füstös, olajos falai szűkre zárják a teret. Kicsinek, kevésnek talál mindent.

— *Más kellene* — mondja vágyakozva —, *valami érdekesebb, izgalmasabb munka... Esetleg ha a kocsiműhelyt fejlesztenék... akkor...*

Nos, igen. Akkor talán valamelyest ő is megnyugodna.

Gy. Gy.

FEJLESZTÉSI IRÁNYELVEK A JÁRMŰJAVÍTÓ IPARBAN

A népgazdaság távlati fejlesztési tervei nem nélkülözhetik a közlekedés előrelátó fejlesztését, amelynek elveit az új közlekedéspolitika foglalja magában. *Az új magyar közlekedéspolitika, amely 1968-ban nyeri el végső megfogalmazását, arra irányul, hogy a gyors ütemben korszerűsödő vasúti és közúti közlekedés helyes arányú kombinálásával minden tekintetben gazdaságos és európai színvonalú közlekedésrendszerrel erősítse a magyar népgazdaságot.* Ennek jegyében a vasúti pályák felújítása, a távközlő és biztosítóberendezések korszerűsítése és fejlesztése, az állomások befogadóképességének növelése mellett jelentős fejlesztést igényel a vasúti járműállag is. Annál is inkább, mivel *1970-re a vasúti vontatás 75—80 százalékát korszerű villamos- és Diesel-mozdonyok végzik, 1975—78-ra pedig már teljes egészében felszámoljuk a gőzvontatást.*

Ennek megfelelően az elkövetkezendő években *sor kerül a járműjavító ipar átalakítására, fejlesztésére.* A hagyományos járműveket javító bázisok összevonása, illetve felszámolása, valamint a javítási profilok átcsoportosítása mellett célszerűnek látszik az újonnan belépő, korszerű járművek javító bázisainak fokozatos kialakítása és fejlesztése.

Mit jelent ez a gyakorlatban? Azt jelenti, hogy az egyes járműjavítók között gondosan elkészített fejlesztési programnak megfelelően történik a profilok kialakítása.

Az Északi Járműjavítónál például már 1968. január 1. után megszűnik a forgóváz gyártás és megkezdődik a vonali vasúti berendezések javítási és gyártási profiljának átadása a miskolci és a székesfehérvári járműjavítóhoz. Ugyanakkor a szombathelyi járműjavító átveszi a 2—3 tengelyű motorkocsik és a kis teljesítményű Diesel-mozdonyok javítását. 1969. január 1-től a személy- és tehervágánygépkocsik javítása is Szombathelyre kerül. Ezáltal *az Északi erőinek súlypontja a nagyteljesítményű villamos- és Diesel-mozdonyok javítására összpontosulhat.*

A *Landler Jenő Járműjavítóban* marad meg legtovább a gőzmozdony javítás. Az üzem mozdonyosztálya ugyanis alkalmas valamennyi típusú gőzmozdony befogadására. *Készülnek továbbá a kivitelezési tervek a szalagrendben működő teherkocsi javító üzemrész teljes rekonstrukciójához,* ahol korszerű keretek között, a nyitott teherkocsik fővizsgája és főjavítása, továbbá a hűtőkocsik és élelmiszer szállító kocsik javítása lesz majd a főprofil.

A *Dunakeszi Járműjavítóban* végzik a négytengelyes személykocsik, valamint pogygyász- és postakocsik javítását. *A vállalat fejlesztésére mintegy 300 millió forintot fordít a vasút,* hogy a Bah típusú, négytengelyes személykocsik gyártásán túlmenően — melyből az üzem már 1200 darabot adott a MÁV-nak — jobban felkészülhessenek a megnövekedett 4 tengelyes személykocsipark főjavítására, illetve fővizsgájára.

Néhány éven belül a *szolnoki járműjavítóban* is megszűnik a gőzmozdonyok javítása. *Ezt a vállalatot jelölték ki a harmadik Diesel-javító bázisul,* ahol a 350—800 LE-s Diesel-hidraulikus mozdonyok, valamint a motorok és motormellékkocsik javítására rendezkednek majd be. A szolnokiak feladata lesz még a fedett teherkocsik szalagrendszerben történő javításának megszervezése is.

A *debreceni járműjavítóban* tervezik kialakítani a négytengelyes tartálykocsik korszerű igényeket kielégítő javító bázisát. Emellett a kéttengelyes személykocsik javítása — mint főprofil — továbbra is megmarad az üzemben.

A *miskolci járműjavítóban* máris előrehaladott állapotban van a fejlesztés. A kiégett és felrobbantott mozdonyosztály helyén épül a többtengelyes teherkocsik, kohászati- és fűtőkazánkocsik javító bázisa, *mintegy 50 millió forint beruházási hitellel.* Ha a létesítmény elkészül, ez az üzem lesz a vasút egyik legnagyobb teherkocsi-javító bázisa.

A *szombathelyi járműjavító* teljes erővel dolgozik a 2—3 tengelyes motorkocsik, a kis teljesítményű Diesel-mozdonyok javítóbázisának kialakításán. S mint már említettük, 1968-ban tehermentesíti az Északi Járműjavítót. Emellett a teherkocsi javító bázis fejlesztésére is sor kerül. A 70 éve folyó gőzmozdonyjavítás 1968, első negyedév végén megszűnik az üzemben.

A járművek javításához szükséges alkatrészek központi gyártását a *székesfehérvári járműjavítónál* szervezik meg. A tervek szerint itt korszerű keretek között, nagy sorozatban, termelékenyen és gazdaságosan végzik valamennyi járműjavító részére szükséges alkatrészek gyártását. Az üzem munkáskollektívája és műszaki dolgozói eddig is számtalan speciális járművet adtak már a vasútnak. Ott folyik jelenleg is a vasúti pályaépítés korszerűsítését elősegítő önürítős kőszállító kocsik, valamint a sertés-szállító kocsik gyártása.

V. F.

A szentlőrinci vasutasok eredményes évet zártak

Dél-Dunántúl forgalmában *Szentlőrinc* állomás jelentős szerepet játszik. Rajtuk keresztül bonyolódik le a *Budapest—Pécs,* a *Pécs—Nagykanizsa* közötti és a „déli végek" forgalmának jelentős része. Az állomás kollektívája az elmúlt években eredményes munkát végzett. *Tőke János* állomásfőnök ez évben is jó eredményről számolhat be.

— *Állomásunk 1967-ben vállalást tett a Szocialista szolgálati hely cím megszerzésére* — mondotta —, *s a munkánk alapján a célunkat sikerült elérni. Három forgalmi és egy kereskedelmi brigád küzd a szocialista cím megtartásáért, a vállalások sikeres teljesítéséért.*

S hogy a szentlőrinciek eredményesen dolgoztak, bizonyíték erre a következő néhány számadat is. A jubileumi év tiszteletére tett vállalásaiknál *a kocsitartózkodásban 95,2, a kocsikihasználásban pedig 103,3 százalékos eredményt értek el.* Ez annál is inkább figyelemre méltó, mert az állomás kocsiforgalma az elmúlt évekhez viszonyítva 40—50 ezerrel nőtt és ezt a munkát azonos létszámmal baleset nélkül végezték el.

Az állomás kollektívája azonkívül 265 óra társadalmi munkával segítette a kultúrotthon felújítását. Részt vettek két dolgozótársuk házépítésénél is. Ezekben a munkákban különösen *Juhász Tibor* és *Biegel János* kocsirendezők, *Németh János* és *Cserba Ferenc* raktárnokok tűntek ki.

Ebben az évben javult az állomás szociális ellátottsága. Pár héttel ezelőtt adták át rendeltetésének a kocsirendezők új fürdőjét, illetve öltözőjét. Elkészültek a tervek a rakterület újjáépítésére is, hiszen Szentlőrincnek, mint központosított állomásnak, erre nagy szüksége van. Az építkezés mintegy 2 millió forintba kerül.

Sikeresen vizsgáztak a téli forgalomból is. Az első hó nem okozott zavart, felkészülve találta a havazás a szentlőrincieket.

Sz. J.

Emberségből jeles

Nyugati pályaudvar, reggel 7 óra 15 perc. A szegedi gyors szerelvényét tolják az induló vágányra. A várakozók megrohanják a szerelvényt Különösen „népszerű" az egyetlen párnás kocsi.

A vonat túlzsúfolt. *A 2. osztályon még állóhely is alig akad. A párnás kocsiban sem lehet leülni.* Az utasok ujjagokba mélyednek, reggeliznek. szundikálnak, nézik az állomás nyüzsgő életét. A sarokba egy vasutas húzódott be — nyilván éjszakai szolgálat után — jó vasutasszokáshoz híven, bundájával betakarózva alvásra készen.

Két perccel az indulás előtt egy fiatal anya száll fel négy év körüli kisfiával és sok poggyásszal. Az édesanya hamisítatlan „szögedi" tájszólással kéri kisfiát. hogy kapaszkodjon bele. *Kíváncsian vártam, hogy ki adja át a helyét a kisgyerekkel utazó édesanyának?* Sokáig senki sem mozdult. Pedig ilyen esetben már nem szégyen a kor, amely ülésre jogosít.

Egyszer csak felnyitja szemét a sarokban szundikáló vasutas. Álmosan tájékozódik, mint aki azt sem tudja, hol van? Aztán miközben megigazítja bundáját, *észreveszi az asszonykát, feláll és átadja helyét.*

Emberi tulajdonság, hogy utazáskor jóval indulás előtt szállunk be. Azt is megfigyeltem, hogy a nyugodt, kényelmes ülőhelyet. amelyet a korai kijövetel biztosít, senki sem adja át szívesen.

Az anya a gvermekkel elhelvezkedik az ülésen, *a vasutas pedig megáll a kocsi folyosóján,* megfogódzkodik és nézi a gyereket, szeretettel figyeli minden mozdulatát. A gvors mintegy egvórás utazás után Cegléden állt meg. *A vasutas elnézést kért a zavarásért, lemette a fogasról bundáját és köszönetet sem várva leszállt.*

A fárasztó éjszakai szolgálatból haza utazó vasutas emberségből jelesre vizsgázott.

Sz. Tóth András

SEGÍTSÉG ÉS GOND

Hogyan biztosítják a tárgyi és a személyi feltételeket?

Diesel-motorok a pécsi fűtőházban

A negyedik negyedévre *hat darab ötlengelyes Bb motorkocsival gyarapodott a pécsi fűtőház gépparkja.* Igaz, hogy a pécsiek már régóta üzemeltetnek Diesel-motoros járműveket, de ezek a kis Ab motorkocsik — lévén csak 120 lóerősek — ma már nem felelnek meg a korszerűség követelményeinek.

A hat motorkocsi természetesen csak a pécsi fűtőháznál tekinthető újnak, hiszen *már legalább tíz esztendőt töltöttek a Déli fűtőháznál.* Alaposan „lefutották" már magukat, de azért 500 lóerős motorjukkal — ha rendben vannak — még kitűnően használható gépek. Nem csoda, hogy

a pécsiek örömmel fogadták

a Bb motorkocsikat, hiszen a pécsi területen így lehetővé vált a Diesel-vontatás kiterjesztése. De amennyi örömet hozott ez a segítség, legalább annyi gondot is jelentett, s jelent ma is.

Örvendetes a segítség, hiszen a hat Bb motorkocsi révén több viszonylatban, így *Pécs—Mohács* és *Pécs—Barcs* között már a legtöbb személyvonatot ezekkel továbbíthatják. Nagy hasznukat veszik majd a nyári forgalomban is, hiszen balatoni vonataik élére nem kell gőzösöket kapcsolniok. Problémát okoz viszont, hogy *a gyakran megálló személyvonatoknál nem lehet jól kihasználni a Bb motorkocsikat. Üzemeltetésük sebes- és gyorsvonatoknál a leggazdaságosabb...* Jó lenne tehát, ha legalább Nagykanizsáig, vagy Szombathelyig futhatnának a nagyobb sebességű vonatokkal.

A pécsi fűtőházban készülnek a Diesel-motorok fogadására. Arról, hogy ez mégsem sikerült teljes mértékben, nem tehetnek. *Azt ugyanis, ami tőlük függött, időben és rendben megtették.* Így biztosították a motorkocsik üzemeltetésének személyi feltételeit. Húsz motorvezetőjük tette le a szükséges típusismereti vizsgát, tíz lakatosuk és villanyszerelőjük szerezte meg a közelmúltban a rákosi és a szentesi motorüzemekben a Bb motorkocsikhoz szükséges szerelési gyakorlatot. A Diesel-motoros részleg reszortvezetői is megfelelő továbbképzésben részesültek.

Három vágány leválasztásával létesítettek „társbérletet" a dieselek részére. *Arról viszont nem tehetnek, hogy az így kialakított motorszín központi fűtése csak jövőre készül el. A MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség ugyanis nem tudta előbb megkezdeni a 250 ezer forintos beruházással épülő létesítmény munkáját. Pedig sürgős munka ez.* Ötfokos hidegben már rendszeresen

járatni kell a motorokat,

hogy megóvják őket a fagyástól, s a motorjavítás bonyolultsága egyébként is megköveteli, hogy a szerelők fűtött munkahelyen dolgozzanak. Nagy szükségük lenne már egy 80 tonna teherbírású csoportemelő berendezésre, amivel a motor javításához felemelhetnék a kocsiszekrényt.

Technikai felkészültségük érdekében — amire tellett — sok mindent megtettek már saját erejükből. *Elkészítettek egy süllyesztő berendezést, amivel megoldották a motorkocsik három tonna súlyú sebességváltójának ki- és beszerelését. Új víztöltő berendezést létesítettek a Bb motorkocsikhoz,* így a gázolajtartályok feltöltésével egyidőben kiegészíthetik a motorkocsik vízkészletét is. Fél óra időmegtakarítást tesz ez lehetővé egy-egy motorkocsi „kiszerelésénél." A motorszínekben, ahol a járművek gyakran jönnek-mennek, mindenütt probléma a füstgáz elvezetése. *Boda Emil* főmérnök és *Geisz Mihály* mérnök ötletes újítást dolgozott ki erre. A motorkocsi tetején kivezetett kipufogócsőhöz azbesztzsák illeszkedik, mintegy körülfogja a kipufogót. Ez az azbesztzsák kéményben folytatódik, melyen át távozik a füstgáz.

Mi lesz a további dieselesítéssel? Naponta foglalkoztatja ez a kérdés a pécsi fűtőház dolgozóit.

Sajnos

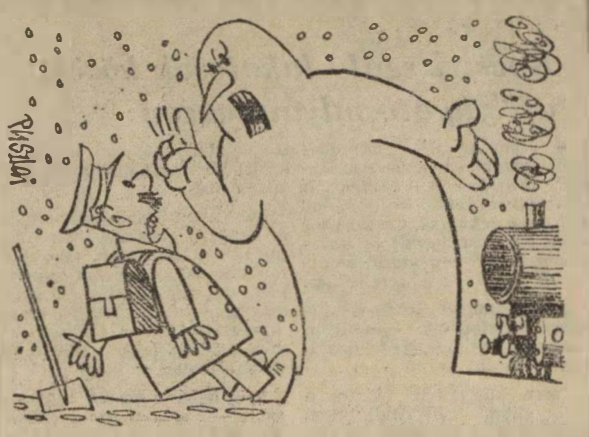
a problémát neheziti

hogy területükön igen sok még a gyenge felépítményű mellékvonal, melyek nem bírják el a nagyteljesítményű Diesel-mozdonyokat. *A hazai járműipar még „adósa" a vasútnak kisebb tengelynyomású, korszerű Diesel-mozdonyokkal és motorkocsikkal.* Az olyan vonalakon, mint a harkányfürdői, a beremendi és a sellyei, nagy szükség volna ezekre. Amíg várni kell rájuk, *addig nem nélkülözhetők a 375-ös gőzmozdonyok. Ezek a régimódi gépek nagyon elavultak már, de rendelkeznek egy hallatlan előnnyel — vannak!*

A pécsiek azért bíznak abban, hogy sikerül megoldást találni problémáikra és dieselesítésük jövőre, s az azt követő években nagyobb ütemben folytatódhat. Számítanak erre, ezért most tíz fiatal mozdonylakatosuk tanulja a Diesel-mozdony vezetést és többen várják, hogy dieseles-tanfolyamra kerülhessenek.

Lőrincz János

GYEREKES KIFOGÁS



— Egy kis hó és máris elakadunk?!
— Kérem szépen, én készültem...
(Pusztai Pál rajza)

Határidő előtt

A MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség Betonipari Üzeme *1967. évi tervét december 9-én teljesítette.* A terv idő előtti teljesítésében igen nagy szerepe volt a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50 éves évfordulója tiszteletére kezdeményezett munkaversenynek. A szocialista brigádok munkafelajánlásokkal segítették elő az üzem terveljesítését.

Vasbetonszerelő szakmunkásokban a már évek óta krónikussá vált munkaerőhiány az idén fokozott mértékben jelentkezett. Ezen az üzem gazdasági és mozgalmi vezetői úgy segítettek, hogy — félretéve az évek során kialakult előítéletet — *nem betanított munkásokat állítottak be a vasbetonszerelők mellé.*

A vasúti pálya nem sétatér

A *Magyar Vasutas* 1967. november 1-i számában megjelent *„Az ÁBEO egyéves tapasztalatairól"* című cikket néhány gondolattal és egy megtörtént esettel, mások tanulságára ki szeretném egészíteni.

Amint arra a cikk írója is helyesen mutatott rá, a vasútnál baj van a munka megszervezésével, s talán még kiegészíteném, hogy *hiba van a tolatószolgálatnál a végzendő munka gondos irányításával is.* A tolatásvezetők, vonatvezetők többsége a tolatócsapat tagjai előtt nem rendelkeznek azzal a tekintéllyel, azzal az erélyes irányító készséggel, amit ez a munka feltétlenül megkövetel. *Így a tolatásban résztvevők többsége kényre-kedvre szerint végzi munkáját és az apróbb szabálytalanságokból szinte észrevétlenül helytelen munkamódszerek alakulnak ki, ami rendszerint balesettel végződik.* A tolatásvezetők és vonatvezetők beosztottjaiktól eltűrik ezt a magatartást, és amikor egy-egy bekövetkezett baleset után a kihallgatásukra kerül sor, úgy vallanak, hogy mindent az utasítások szellemében végeztek és a bekövetkezett balesetet a puszta véletlennek tulajdonítják. *Az életben semmi sem történik ok nélkül!* Tehát egy bekövetkezett balesetnek is feltétlenül oka van!

A rendelet csak annyit ér...

A személyi balesetek vizsgálatánál általános tapasztalat, hogy igen kevés azoknak a személyi sérüléseknek a száma, amelyek a berendezések hiányosságából adódnak. Több személy kihallgatása után rendszerint kiderül, hogy a tolatásban résztvevők az utasítás ellenes cselekedetek sorozatát követik el és ezek idézték elő a baleseteket.

Itt kell rámutatni egy másik súlyos hibára, az egyes dolgozók, *közömbös, figyelmetlen, nemtörődöm magatartására.* Ahol a munkafegyelem jó, ott nem is igen fordul elő baleset.

A 34-es törvényerejű rendelet a tolatásvezetők kezébe adta a tolatócsapatnál a lehetőséget a munkafegyelem megszilárdítására, de ezzel a lehetőséggel igen kevés tolatásvezető él. *A Vhu. 12. § (1) bekezdése előírja, hogy azt a dolgozót, aki a biztonságos és egészséges munkavégzés szabályait figyelmeztetés ellenére sem tartja meg, a munka további végzésétől azonnal el kell tiltani.* Ennek megtartása elsődlegesen a munkahely közvetlen irányítójának a feladata.

Minden rendelet, utasítás, törvény csak annyit ér, amennyit a gyakorlati életben megvalósítunk belőlük. Mi tehát a teendő a személyi balesetek megelőzése érdekében? Fegyelmezett magatartás, a munka alapos megszervezése, felelősségteljes irányítása, jó hozzáállás és végül, de nem utolsó sorban az utasítások és óvórendszabályokban előírtak betartása és betartatása.

A vasút veszélyes üzem

Ugyanennek a számnak a „Baleset krónika" rovatában négy olyan súlyos balesetről olvashattunk, amely az úrszelvényen belüli tartózkodásnak volt a következménye. *Mi ez, ha nem a munkafegyelem hiánya? A vasúti pályatest nem rózsaliget, ahol veszélytelenül lehet sétálni!* A vasútüzem veszélyes volta nem vitatható, de csak azok számára veszélyes, akik figyelmetlenek és munka közben az utasítások és óvórendszabályokban foglaltakat figyelmen kívül hagyják.

A vasút területén gyalogos közlekedés alkalmával mindenkor úrszelvényen kívül kell közlekedni és ha az oda való belépés szükségessége felmerül, *belépés előtt meg kell győződni annak veszélytelenségéről.* Mindenki ezt teszi, amikor a járdáról lelépni szándékozik az úttestre. A vasút területén ez még csak fokozottabban áll! *A tolatási mozgásokat, kocsik összeakasztását oly módon kell szabályozni, hogy a kocsik összeakasztása még a legkisebb veszéllyel sem járjon.* Ha csak a legkisebb kétely is felmerül a dolgozóban a kocsik biztonságos összeakasztását illetően, nem szabad a kocsik közé menni. Ezt diktálja a józan ész is!

Fegyelmezetlenség = csonkulásos baleset

Íme egy példa a fegyelmezetlenségre. 1967. november 1-én jobb karján csonkulásos üzemi balesetet szenvedett a Somogyszob állomás létszámába tartozó Csősz Győző 18 éves vonatfékező.

Nagytatád állomásról a 19 kocsiból összeállított 5999. sz. vonatot menesztette a forgalmi szolgálattevő. Amikor *„Vonatkísérők a helyükre"* jelzést adta két vonatfékező is a kijelölt fékállástól jóval távolabb, a vonat közepe táján adták az *„Indulásra készen"* jelzést. Senki sem gondolt arra, hogy jeladás után a sérült nem foglalja el kijelölt fékhelyét. Nevezett a vonat indulása közben előrement a forgalmi iroda elé, ahol ismerősével találkozott és hívta, hogy menjen velük, mert így hamarabb haza ér. Elvette nagykabátját, aktatáskáját és még akkor sem mentek a közelező zárfék felé, hanem a vágány mellett állva megvárták amíg a vonat zárféke odaérkezik. *Mindketten futni kezdtek a fékbódéval előre álló kocsi mellett. A civilnek sikerült felugrania, de a sérült kezében a nagykabáttal és aktatáskával nem tudott felugrani a tizenöt km/ó sebességű vonat kocsijának fékállására és visszaesve keze a sínszálra került, melyet a kocsi kereke levágott.*

Ez is hű példája a fegyelmezetlenségnek, utasítás ellenes magatartásnak, amely egy életerős fiatalembernek az életé kezdetén pecsételte meg a sorsát.

Bánfai Domokos
felügyelő, Pécs

Önkéntes rendőrök tanácskozása

Mester József önkéntes rendőr átveszi a megérdemelt jutalmat.

A Hajdú-Bihar megyei Rendőrfőkapitányság Közrendvédelmi Osztálya a debreceni igazgatóság területén működő 152 önkéntes rendőr részvételével tanácskozást tartott.

A megyei közrendvédelmi főelőadó *Ölveti János* rendőrszázados részletesen foglalkozott a 152 vasutas önkéntes rendőr munkájával.

— *Az igazgatóság területén 5186 szolgálati ténykedés bizonyítja, hogy az öntudatos rendőri csoportok vállalt hazafias kötelességüknek eleget tettek* — mondotta —. *Szolgálatukat a vasúti körzet-megbízottakkal együttesen és önállóan is példásan látták el. Intézkedésük közben bűncselekmény elkövetését akadályozták meg, közöttük személyt fogtak el, sőt határsértő személyek elfogásához is segítséget nyújtottak. Az önkéntes rendőrök munkája is hozzájárult ahhoz, hogy csökkentek a társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett bűncselekmények.*

A beszámoló után a jelenlevő önkéntes rendőrök közül 18-an szólaltak fel, tettek érdemleges javaslatot és kértek segítséget munkájukhoz. A hozzászólások után *Szőcs Lajos* rendőr alezredes mintegy 4000 forint értékű tárgyi jutalmat osztott szét a MÁV dolgozóiból alakult önkéntes rendőri csoportok vezetői és dolgozói között.

Túlteljesítették áruszállítási tervüket

Debrecen állomás dolgozói az 1967. évi 273 396 tonna áruszállítási tervet november 30-ig 284 037 tonnára teljesítették. Javult a tehervonatok átlagos terhelése és a vonatkísérők egy szolgálati órára eső teljesítménye is kedvezően alakult.

Növekedett a termelékenység. A kocsitartózkodás ideje és a kocsiforduló csökkent. Az elmúlt időben különösen nagy gondot fordítottak a balesetek elkerülésére. *A szakszervezet és a szakszolgálat fokozottabb ellenőrzésével balesetelhárítási oktatásokat és tanfolyamokat szerveztek.* Jó eredményről tudnak beszámolni a menetrendszerűség és az egy órára eső mozdított súly teljesítményeinél is.

A jó eredmény elérésében nagy része van annak, hogy a szállítók és szállíttatók a munkaszünetes napokon is össze tudták hangolni a rakodásokat.

Czeglédi Sándor

Ujjé, újév!

Egészségünkre!... Valamennyiünk egészségére, akik véghezvittük 1967-et! Mert mi leheltünk életet minden percébe, mi váltottuk munkás hétköznapokká a naptári esztendőt — mi lelkesedtünk a magunk okozta örömök fölött és mi bánkódtunk önnön balgaságaink miatt.

Egyszóval: éltük az évet. Mennyit örvendeztünk!... És mennyit bosszankodtunk. De mindig igyekeztünk megbékélni egymással — mi és az esztendő —, mert tudtuk, hogy frigyünket nem bonthatja fel egyetlen hatóság sem, nincs valóper se olasz, se magyar módra.

A legszabályosabb együttélés volt. Január 1-én 0 órakor kezdtük és december 31-én 24 órakor befejeztük. Úgy búcsúztunk, ahogy megismerkedtünk — derűsen, pezsgőpukkanással. Feledtük a rosszat, s csak a jóra, a szépre emlékezünk.

Igaz, ne tagadjuk, ezekben az utolsó, nehéz napjaiban hűtlenek lettünk hozzá. Heves vérű kamaszként már a soron következőre gondoltunk, a sudár ifjúra — 1968-ra. Arra az évre, amelytől oly sokat várunk, s amelynek fogadására hónapok óta tudományos megalapozottsággal készülünk.

Ezerkilencszázhatvannyolc... Szokatlan még leírni, kimondani a nevét, de hisszük — hamarosan megszeretjük egymást. Elvégre kerek egy esztendőt kell jóban-rosszban együtt eltöltenünk. Szökőév ugyan, de mi nem engedjük elillanni. Üstökön ragadjuk, keményen kézben tartjuk, minden tudásával javunkat kell szolgálnia. Felkészültünk rá — reméljük, ő is miránk. Igaz, még ifjú, ő még csak tervezi az életet, ám felettünk nem múlt el nyomtalanul hatvanhét. Van, akinek meghozta az első ősz hajszálat és van, akinek elorozta fejebújáról az utolsót is. Komolyodtunk, érettebbek lettünk — megmaradt hajszálainkat elrendeztük, a várt jövevény tiszteletére.

Mit is várunk tőle?

Többet, sokkal többet, mint akár 67-től, akár 66-tól. Valami egészen újat. Hiszen évelődje sem dolgozott rosszul, csak néhány példát idézünk: az esztendő elején megindult az égszínkék Tokaj-expressz, s 1967 végétől már Záhonyig röpíti az elektromos áram a szerelvényeket. Év közben volt némi káosz, egyes vonatok hűtlenek lettek a Keleti pályaudvarhoz, s a jó öreg Józsefvárosba tették át állomáshelyüket. 1968-tól elvárjuk, hogy a korábbi eredményekhez mérje valamennyi cselekedetét. Lesz tennivalója — ott kell állnia a Keleti mellett, s jelen kell, hogy legyen a Róbert Károly körút környékén is, ahol évtizedes gondot hidalunk át.

S mit vár tőlünk ő?

Karácsony éjszakáján bezörgetett ablakomon és álmomban tollba mondta rövid nyilatkozatát. Elvárja — mondotta —, hogy legalább úgy támogassuk, mint év-elődjét... sőt, ha lehet: még jobban! Szavaiból megállapítottam, hogy törekvő legény, aki szeretné nevét emlékezetessé tenni a történelem lapjain.

Igérjük, hogy segítségére leszünk. De a gyeplőt mi tartjuk kézben! Nosza rajta, bevésheti nevét a történelembe, de kizárólag aranyló betűkkel. Sötéten lappangó tervekről jót mondunk, tegyen le! Békés szándékainkban legyen velünk, különben megtagadjuk! Ám, ha céljainkkal, reformjainkkal egyetért, támogatni fogjuk, azon leszünk, hogy mikorra lejár a megbízatása, méltán érdemelje ki a nyugdíját!

Kedves 1968! Ezennel élettársunkká fogadjuk. Emeljük poharunkat Önre, vagyis — a mi egészségünkre!... Ha nem tévedünk, mi vagyunk az idősebbek... Szervusz cimbora! Ásókapa szilveszterig!

De vigyázz, nagyon vigyázz — résen leszünk! És ha nem viselkedsz becsületesen, az évtizedhez méltóan — ismét magázódni fogunk!

Földes Tamás

Ceruzajegyzet

Emberséges hangon

Az eset, amelyről szólunk, nem elszigetelt jelenség. A vasútnál gyakran találkozunk vele. Nevezetten: az embertelen hanggal, a vezetők, főnökök, basáskodó magatartásával, emberi önérzetet sértő kijelentéseivel.

Ferencvárosban, az ország legnagyobb rendezőpályaudvarán — az utóbbi időben — a főnökhelyettesek, térfőnökök sokszor a nyomdafestéket nem türő, durva, sértő hangon tárgyalnak a beosztottakkal. kocsirendezőkkel, váltókezelőkkel, vagy éppen egy cifra káromkodás kíséretében adnak utasítást a munka elvégzésére.

Mindenki tudja, hogy Ferencváros a vasút forgalmában kulcsfontosságú szerepet tölt be. Közismert az is, hogy vasutasaink nem elkényeztetett, hanem erős munkához, férfias magatartáshoz szokott, edzett, felnőtt emberek. De mégis... Az a hang, amelyet Ferencváros Nyugati és Gubacsi rendezőjében használnak a vezetők, már túl megy a férfiasság, a főnöki határozottság keretén. Az ilyen vezetők magatartása, viselkedése sértő, nem megengedhető.

A gubacsi rendezőben a karácsonyi ünnepek előtt mi magunk is fültanúi voltunk, amikor a térfőnök az egyik váltóőrt teli torokkal, drasztikus, minősíthetetlen szavakkal a tolatás megkezdésére utasította. A térfőnök „kitörésére" mindössze az szolgáltatott okot, hogy a váltóőr — miközben arra várt, hogy egy M44-es utat engedjen egy M62-es Diesel-nek — két szót váltott az újságiróval. Meglepő, hogy a térfőnököt nem zavarta az idegen arc, sőt még inkább cifrázta, mint egy bemutatót tartva munkamódszeréből, bánásmódjából.

A ferencvárosi rendező dolgozói körében általános a vélemény: egyes vezetők kezéből csak a korbács hiányzik. Kérdezés és kihallgatás nélkül osztják a pénzbüntetéseket és sokszor a legkisebb sérelmet, vagy apróbb fegyelmezettséget is durván megtorolják. Ez a keserű megállapítás mélységesen megdöbbentett bennünket is.

Nem állítjuk, hogy Ferencvárosban, vagy másutt a vasutasok mind feddhetetlenek és mindig pontosan, utasításszerűen dolgoznak. Nem mondjuk azt sem, hogy a szolgálati vezetők ne fegyelmezzenek. Ha valahol kell, a vasútnál szükséges az erős kéz, a fegyelmezett, utasításszerű munka. De a teli torokkal kiabáló vezetőknek soha nem szabad megfeledkezni az emberségről, a kultúrált magatartásról.

Becsüljék meg az egyszerű vasutast, hiszen az ő munkájuk nélkül nem megy olajozottan ez a hatalmas gépezet. Próbálják meg a ferencvárosi vezetők is szépszóval, emberségesebb hangon elintézni mindazt, amit eddig másképpen tettek. Higgyék el, önmaguk előtt és mások előtt is nagyobb becsületük lesz.

Szerényi József

25 év egy munkahelyen

Faragó Lajos villanyhegesztő 25 évvel ezelőtt lépett a MÁV szolgálatába. A felszabadulás után elsők között kapcsolódott be a munkába és már az első napokban társadalmi megbízatást vállalt. *Azóta is fáradhatatlan munkása a debreceni járműjavítónak.* A termelésben való helytállását két kiváló dolgozó jelvény és három kiváló dolgozó oklevél bizonyítja.

Faragó Lajos és brigádja 1960-ban elsők között kapcsolódott be a szocialista brigádmozgalomba is. *Ebben az évben az aranykoszorús jelvényt és plakettet nyerték el.* Brigádja főleg fiatalokból tevődik össze. A fiatalokat segíti, neveli, formálja. Termelő munkája mellett *mint népi ülnök, népi ellenőr és kereskedelmi társadalmi ellenőr végez önzetlen társadalmi munkát.* A tanácsi munkából is kiveszi részét. Debrecen III. kerületi tanácsának polgárvédelmi bizottságában dolgozik. A tanácsban végzett társadalmi tevékenységéért augusztus 20-ra a társadalmi munkáért érdemérem bronzfokozatát kapta meg. *Pártalapszervezetében a politikai irodalom terjesztésében is kitűnt.* E munkájáért az 50. évforduló tiszteletére a politikai irodalom 10 éves terjesztéséért aranyfokozatú jelvényt kapott.

25 éves jubileuma alkalmából a vállalat vezetősége és a kocsijavító osztály nevében *Matkó János* osztályvezetőhelyettes üdvözölte és nyújtotta át részére az oklevelet az egyhavi átlagkeresettel. A szocialista üzemrész nevében *Monoki István*, a munkatársak nevében pedig *Tóth László* művezető fejezte ki jókívánságait.

(Volosinovszki)

1967 idegenforgalmi rekordév volt

Tausz János, az IBUSZ vezérigazgatója év végi sajtótájékoztatón ismertette az IBUSZ 1967. évi munkáját, illetve az 1968. évi terveket, feladatokat.

Többek között elmondotta, hogy 1967-ben az ENSZ által meghirdetett Nemzetközi Idegenforgalmi Évben, amely egyébként egybeesett *az 1902-ben alakított IBUSZ fennállásának 65. évfordulójával, újabb idegenforgalmi rekordot értünk el, mert november 1-ig 3 millió 871 936 külföldi vendég lépte át hazánk határait.* S hogy ezt a nagy forgalmat zökkenőmentesen sikerült végrehajtani, ahhoz hozzájárult a vasutasok áldozatos munkája is, hiszen a külföldiek jelentős százaléka vonattal érkezett hozzánk.

A vezérigazgató elmondotta még, hogy az új mechanizmus évétől az idegenforgalom emelkedését, a szolgáltatások javítását várja.

Felkészült az IBUSZ a jövő évi forgalomra is. A félnapos csehszlovákiai kirándulásoktól kezdve, az NDK-beli szász-svájci üdülésen keresztül, mintegy száz útvonalra terveztek programot.

Bélyegkiállítás

A budapesti igazgatóság pártbizottsága, szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete kezdeményezésére — a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulójának rendezvénysorozatában — bélyegkiállítást rendezett az igazgatóság bélyeggyűjtő köre. A bélyegkiállításon 17 gyűjtő szerepelt különféle motívumgyűjteményekkel. A zsüri értékes díjakkal jutalmazta a legszebb gyűjteményeket.

Villáminterjú a karácsonyi csúcsforgalomban

Kinn, sűrű pelyhekben hullott a hó. Benn, a csarnok, egy felbolygatott méhkashoz hasonlított. Rohanó emberek, kígyózó sorok a pénztáraknál, fenyőillat, izgalomtól kipirult arcok és sürgés-forgás mindenütt.

Mi is beálltunk az egyik hosszú sorba. Gyorsan haladtunk. A pénztárablaknál kedves arcú, szőke asszony ült.

— *Milyen jegyet parancsolnak?* — kérdezte.

S mi kicsit restelltük, hogy nem jegyet kérünk, hanem drága idejéből rabolunk el néhány percet...

Rövid idő múlva a pénztárfőnöki irodában *Rajcsányi Lászlónéval* beszélgetünk, aki 24 éve van a MÁV-nál, 13 éve dolgozik itt a Keletiben. Azelőtt a budapesti igazgatóságon volt kontirozó könyvelő.

— *Nehéz és felelősségteljes, de érdekes és változatos a mi munkánk* — vallja.

Ő az egyik legrégibb és legjobb dolgozója a Keleti pályaudvar pénztárának. *Kívülről tudja az összes állomásokat, óriási gyakorlatra tett szert ezalatt a közel másfél évtized alatt.* 210 óra a havi szolgálatuk. Ilyenkor ünnepek előtt fáradtabb, mert a nagy forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében a személypénztárosok szabadnapjukon is bejönnek dolgozni.

Rajcsányiné elmondta még, hogy aznap mintegy 70 ezer forint volt a bevétele. Egy óra alatt közel 180 utast szolgált ki.

— Családja, otthona? — kérdeztük.

— *Mátyásföldön lakunk. Férjem a budapesti igazgatóságon dolgozik. 21 éves fiam épületgépészeti főiskolára jár. Most, hogy én szolgálatban vagyok, ők segítenek a bevásárlásban. Nekem csak a sütés, főzés marad.*

„Csak", mondja könnyedén, de mi tudjuk, hogy ez a mai nehéz nap után nem lesz olyan könnyű feladat.

— *Holnap mi is elutazunk az ünnepekre vidékre, rokonokhoz. Talán majd ott pihenhetek egy kicsit.*

Megtudtuk még, hogy nagyon szeret színházba, moziba járni, tv-t nézni. Főleg a könnyű műfajt, az operettet, vígjátékot kedveli.

A rövidre szabott beszélgetés után Rajcsányiné visszasietett a pénztárfülkébe. Az ablak előtt felduzzadt a várakozók sora. S ahogy kinyílt a kis ablak, csak a fürgén mozgó kéz volt látható, amint a jegyeket adta és a pénzt számlálta.

Seress Gabriella

Tanácskoztak a vasutas eszperantisták

A vasutas eszperantó szakosztály vezetősége december 14-én a szakcsoportok küldöttei előtt számolt be az 1967. évi munkáról, eredményről. A vezetőség beszámolója után került sor a Vasutasok Szakszervezete által a szakosztály részére vásárolt vörös márvány Zamenhof fejszobor átadására, amely *Kirchmajer Károly* szobrászművész alkotása.

Dr. Bácskai István, a vasutas eszperantó szakosztály elnöke hangsúlyozta, hogy ennél szebb, ennél méltóbb külsőségek között sehol a világon nem emlékeznek meg a nemzetközi nyelv megalkotójának *Zamenhof Lajos Lázár* dr. halálának 50. évfordulójáról.

A Vasutasok Szakszervezete elnökségének üdvözletét *Kellner István*, a szervezési és nevelési osztály vezetője tolmácsolta.

— *Elnökségünk igen nagy figyelmet fordít a magyar vasutas eszperantisták munkájára* — mondotta. — *Különös gonddal figyelte a Budapesten megtartott eszperantó kongresszus előkészületeit, de felfigyel minden egyes értekezletre, azokra a visszhangokra is, amelyek külföldi országokból a magyar eszperantisták, s nem egy esetben a magyar vasutas eszperantisták jó hírnevét tükrözik.*

A Magyar Eszperantó Szövetség Elnöksége nevében *Berceli Béla* mondott köszönetet az értékes ajándékért.

— Az elnökség mindig nagy örömmel tapasztalja, hogy a magyar vasutas eszperantisták tevékenysége azért ilyen eredményes és hathatós — mondotta —, mert ahogy ezt a beszámoló is kiemelte és ahogy ezt *lépten-nyomon tapasztaljuk, a vasutas szakszervezet elnöksége tevékenyen támogatja az eszperantisták munkáját, s ezen keresztül elősegíti szövetségünk tevékenységét is.* Elmondhatjuk, hogy a vasutasok és az egész magyar eszperantista társadalom a jövőben is mindent megtesz annak érdekében, hogy az eszperantó nyelv segítségével ismertessük szocialista hazánk eredményeit, előmozdítsuk a népek egymáshoz közeledését, a békét, a béke megszilárdítását és megőrzését az egész világon.

Az ünnepi aktus után a csoportok küldöttei számoltak be csoportjuk ez évi munkájáról és jövő évi terveiről.

Kristek Pál

Kelbner István átadja a Zamenhof mellszobrot dr. Bácskai Istvánnak.

(Kristek Pál felvétele)

TÉLI UTAZÁS

Értem a táj metamorfózisát,
akár a dolgomat.
Zöld, arany, s most hó villan szemembe,
— fut velem a vonat.

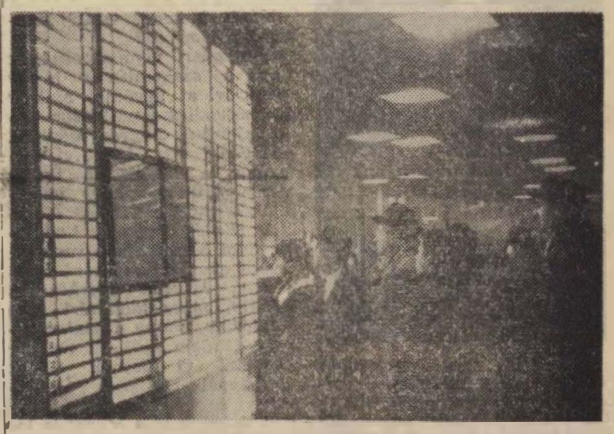
Mert színek mozaikja a világ,
akár az életem:
sok ezer nap — sima, ború-szürke,
s fényt-rejtő, mint a szem.

Mélyen nézek a tájba, ismerős,
most tiszta és vakít.
S bár tegnap még itt láttam az ősz
szálló virágait.

Fazekas Lajos

Két kép az ünnepi csúcsforgalomból

A gondos felkészülés eredményeként a vasút zavartalanul bonyolította le az ünnepi forgalmat. A fővárosi személypályaudvarokon december 22-én, pénteken volt legnagyobb a forgalom. Képünk, amely a Keleti pályaudvar pénztárcsarnokában készült, jól szemlélteti a tömeget. A jegykiadás azonban gyorsan halad, mert erre az alkalomra valamennyi pénztár nyitva volt.



A Déli pályaudvaron jól megszervezték az utastájékoztatást. A mozgó információs szolgálat melleit a menetrend szerint közlekedő vonatok érkezését és indulását jelző táblára az ünnepi forgalomban közlekedő mentesítő vonatok menetrendjét is elhelyezték.

(Hemző Károly felvételei)

Karácsonyi történet

Az idő éjfélre jár. A pályaudvar csendes. A nagycsarnokban már csak megkésett utasok járnak-kelnek. Az étterem és a büfék fényei is kialudtak. Békés, nyugodt a hangulat.

Egy középkorú, féllábú ember, jobb karja alatt mankóra támaszkodva, nagy óvatosan lépked. Mellette, szájra fúzve, lompos pulikutya kullog, mint egy rosszul járó óra, ütemtelenül kopog a csarnok kövein a faláb.

A fények és a csarnok közepén álló hatalmas karácsonyfa tarka díszei, megállásra szólítják a késői vendégeket. A férfi kimérten körülhordozza tekintetét. A kutya is nagyokat szippant a levegőből, majd a fal mellé csoszogna, ahol a férfi mint kalmár a kincses zacskót, úgy fogja a pórázt, s közben fagyos, barna kezeit felváltva rakosgatja a meleget árasztó fűtőtest fölé. A kapus közeledik felé jük.

— *Hová? Merre?* — *kérdezi a kapus.*

— *Nyíregyházára. Lemaradtunk a debreceni személyvonatról, mert lassan járok* — *mutat a falábra, majd elgondolkozva folytatja.* — *Kerek öt esztendeje annak, hogy karácsony előtt Nyíregyháza határában autóbaleset következtében meghalt a feleségem. Ott temettük el. Én fél lábbal megusztam. Azóta ez a karácsonyi programunk. Hozzá megyünk a temetőbe. Igaz-e pajtikám?* — *simítja meg az okosan bámuló kutya fejét. Fárad os. szomorú a hangja...*

Talán tovább is mondaná, de a kapus úgy ahogy jött, olyan gyorsan tűnt el. Majd néhány pillanat múlva egy székkel tért vissza.

Hire megy a vendégnek. Féklakatosok, kapusok, szolgálatból érkező jegyvizsgálók, mozdonyvezetők veszik körül. Közben a táska mélyéről szalonna és kenyér kerül elő.

Csak ez van...! — *mondja,* — *úgy mintha szégyellné a szegényes vacsorát. Ugy számítottuk, hogy reggelre otthon leszünk.*

A vasutasok összenéznek. Egy műszaki rántotthúst, egy másik jókora fehérkenyeret, a kapus mákos és diós beigli t tesz az asztallá vedlett kéziláskára. Alma meg cigaretta is előkerül. Még a pulinak is jut egy jó falat, meg simogatás.

Karácsonyeste van. A pályaudvar csendes csarnokában igaz, emberi karácsony.

— gergely —

1967 legjobb vasutas sportolói

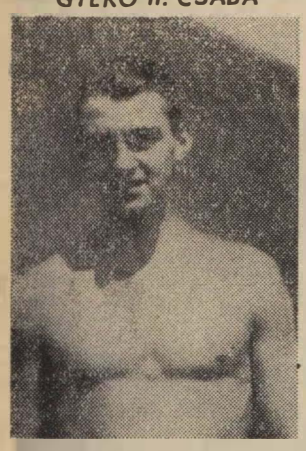
Gyerő II. Csaba, Bódis Ildikó és a BVSC párbajtőr-csapata

Az év végén, új esztendő elején, világszerte szokássá vált a sportolók legjobbjait megválasztani. Ilyenkor készülnek a különböző rangsorolások, hivatalos és a közvélemény útján kialakított erőlisták. Futballban éppen úgy, mint — mondjuk — atlétikában. A különböző sportágak Európa nagy világválogatottjait éppen úgy összeállítják, mint az év legjobb sportolóját, csapatát. Érdekes „játék" ez, jó szórakozást jelent és — legtöbb esetben — nemcsak érdekes szórakozás, de hasznos is egy-egy sportág, egy-egy versenyző, egy-egy csapat szempontjából. Hiszen a hivatalos vagy a közvélemény útján kialakított döntés mögött mindig ott húzódik a kérdés:

— *Miért?*

Miért, milyen erények emelték a legjobbak élére X játékost, versenyzőt, vagy Y csapatot? És a válasz egyben tanulság is azok számára, akik a jelenlegi rangsorolásnál lemaradtak. Ilyen gondolatok adták az ötletet, hogy — végiglapozva 1967 vasutas vonatkozású sportkrónikáját — arra igyekezzünk választ adni: *kik voltak 1967 legjobb vasutas sportolói, legjobb vasutas szakosztályai?*

GYERŐ II. CSABA



A BVSC vízilabda-csapata ugyancsak megtépázva, nagyon meggyengülve kezdte az 1967. évi magyar bajnokság küzdelmeit. A nagy múltú szakosztálytól a vasutas sport hívei is csak feltételesen remélhették, hogy sikerül elkerülniök a kiesést. Ebben a helyzetben a válogatás szempontjából is számításba vett *Gyerő II. Csabára*, a vasutascsapat fiatal védőjátékosára rendkívül nagy felelősség hárult. A ma divatos „verekedő" játékstílus nem kenyere Gyerő II-nek. Mégis: *kitűnően tudta tartani a harcos támadókat is. Abban, hogy a BVSC vízilabda-csapata nem esett ki az OB I. osztályából, Gyerő Csabának döntő érdeme van.*

A magyar vízilabda-válogatott felkészülési mérkőzésein is jól szerepelt. Igazolta *Markovits Kálmán* szövetségi kapitányt, *aki a mexikói olimpián is számít Gyerő Csabára.* De — túl a sportteljesítményen — a fiatalabb Gyerőt emberi jótulajdonságai is segítették, hogy az év legjobb vasutas férfi sportolójának nevezzük.

BÓBIS ILDIKÓ

Megítélésünk szerint a női egyéni sportolók közül *a vívó Bóbis Ildikót illeti az első hely.* Igazán „veszélyes" vetélytársa talán csak az úszó *Turóczy Judit* lehetne, aki remek magyar bajnokságaival, pompás Európa-rekordjával, hazai és nemzetközi győzelmeivel ragyogó évet zárt 1967 szilveszterén.

Judit és Ildikó között az elsőbbséget azért ítéljük a fiatal vívónőnek, mert *emlékezetünkben még frissen él a júliusban, Montrealban lebonyolított vívó világbajnokság pattanásig feszült izgalma.* Bóbis a csapatbajnoki döntő előtt már megszerezte egyéniben az igen értékes 3. helyet, világbajnoki bronzérmét megőrizte. *A nagy bravúrt a csapatbajnoki döntő utolsó asszójában vitte véghez,* amikor a szovjet Szamuszenko ellen egyetlen találaton múlott, hogy a Szovjetunió, vagy Magyarország lesz-e a világbajnok ebben a számban?

Az eredményjelző tábla 3:3-at mutatott, a kis magyar tábor legtöbb tagja hátat fordított a pástnak. Nem mertek odanézni. Bóbis azonban nyugodt volt. Idegtépő várakozás után indított, a többi valóban pillanat műve volt. *Pengetés, szúrás és máris felvillant a lámpa, amely a magyar lány, a magyar csapat győzelmét jelentette.*

A BVSC PÁRBAJTŐR-CSAPATA

Vörös Meteor? OSC? Esetleg Bp. Honvéd?

A magyar vívóbajnokságok során a szakemberek is így tették fel a kérdést, amikor megkezdődött a párbajtőr csapatbajnokság négyes döntője. A BVSC? Hát igen... Nagyon szép volt ettől a „tinedzser" együttestől, hogy egyáltalán eljutott a döntőig...

Az *Erdős fivérek, Nedeczky, Sági* összeállítású vasutascsapat azonban másként vélekedett. *Minden mérkőzésen minden egyes találatért úgy küzdöttek, ahogy a klubszínekért küzdeni kell.* És amikor az előző évi bajnok OSC-t valósággal „lelépték", pillanatnyi fejszámolás után kiderült, hogy még a BVSC is lehet bajnok.

Erdős Gáborék igazolták a „fejszámolókat". Miután a Bp. Honvéd ellen is fölényes, 11:5 arányú győzelmet arattak, *megnyerték a Magyar Népköztársaság 1967. évi párbajtőr csapatbajnokságát.* Ez pedig Magyarországon — ahol most már a szúró fegyvernemekben is jelentős a fejlődés! — nem kis dolog. *A BVSC párbajtőrözők az utóbbi évtizedek legizgalmasabb csapatbajnokságát nyerték ebben a versenyszámban.* Az előző évi bajnok OSC-vel szemben egy (1) egyéni győzelemmel tudtak többet elérni, ez segítette őket az emelvény legmagasabb fokára.

Náluk is, akárcsak Bóbis Ildikónál és Gyerő Csabánál, az emberi tulajdonságokat is figyelembe vettük. Ezeknek a fiúknak már a határokon túl is jó hírük van. Viselkedésük, munkájuk, eredményesen folytatott tanulmányaik mind mellettük szólnak.

★

Az ilyenfajta rangsorolásoknak — amelyek nem mérhetők sem stopperrel, sem acélszalaggal — van egy közös hibájuk: *szubjektívek.* Ez az értékelés vitatható. Hiszen Turóczy Juditról már szóltunk — a férfiaknál ott volna *dr. Kamuti Jenő,* aki 1967-ben megvédte magyar tőrbajnoki címét.

A csapatok értékelését nézve is volt választék. Hiszen a férfi asztaliteniszezők magyar bajnoksága is nagyon szép teljesítmény volt.

Igen, lehet vitatkozni. Mi azonban így láttuk: *Bóbis Ildikó, Gyerő II Csaba és a BVSC párbajtőr-csapata* volt 1967 legeredményesebb, legjobb vasutas-sportolója, illetve szakosztálya.

Vedres József

FIGYELMES VASUTASOK

A Békésről Murony állomásig közlekedő 8137-es vonat már tovább indult Soványhát megállóból, amikor *Tóth András* mozdonyvezető és *Sajti Mihály* vonatvezető észrevette, hogy a reggeli ködben egy anya — karján kisgyermekkel, mellette kislányával — szaladtak a vonat után. A mozdonyvezető fékezett, s a jegyvizsgáló gyorsan felsegítette az utasokat, akikről kiderült, hogy 7 kilométerről siettek az állomásra, s ha most lemaradnak, akkor 4 órát dideregtek volna a hidegben a következő vonatig.

A nem hivatalos megállás ellenére is a vonat pontos időben érkezett Muronyba.

A szerkesztőség üzeni

Bánfai Domokos Pécs; Volosinovszki János, Czeglédi Sándor Debrecen; Sziládi Sándor Szeged; Szabados Gábor Dunavarsány; Molnár Árpád Budapest-Ferencváros; Török Béla, Szabó István Budapest; Bognár Károly Tapolca; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Perlaki Gyula Sopron; Potoczky Dezső Eger; Mari Lajos Fegyvernek; Bakó János Miskolc: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Árva János Nagyvarsány; Molnár Sándor Csibrák; Bognár Károly Tapolca: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Helyreigazítás

Lapunk decemberi 18-i számának *Baleseti krónika* rovatában a *szombathelyi járműjavítóban* november 15-én történt üzemi balesetről szóló rövid közleménybe téves információ alapján került, hogy *Nagy Kálmán* bádogos a baleset következtében meghalt. A helyes szöveg a következő: *a szombathelyi járműjavító csarnokának tetőszerkezeti munkálatainál csőszerelés közben mintegy 4 méter magasból lezuhant és súlyos, életveszélyes sérüléseket szenvedett Nagy Kálmán bádogos.*

HÍREK

— **Több mint 700 gyermeket ajándékozott meg** karácsony alkalmából a debreceni járműjavító szakszervezeti bizottsága. Az ajándékcsomagokat a vállalat nőbizottságának tagjai készítették el, majd ünnepélyes külsőségek között adták át a vállalati dolgozók gyermekeinek.

— **Felújították a Vésztő állomás váróhelyiségeit.** A költségeket a községfejlesztési alapból fedezték.

— **Eredményesen dolgoznak a tiszatenyői vasutasok.** A személy- és tehervonatok menetrend szerinti indításánál, 100 százalékot értek el, s tervüket élüzem szinten teljesítették. A jó munkában elsősorban Belke Viktor, Kovalcsik László és Bérci János szocialista brigádjai tűntek ki.

— **Új reprezentatív büfé nyílt** a budapesti igazgatóság épületében. A 100 ezer forintos költséggel épült, 50 négyzetméter alapterületű büfét, amelyet december 28-án adtak át rendeltetésének, az Utasellátó üzemelteti.

— **102 százalékra teljesítették éves tervüket,** a fegyverneki gazdasági vasút dolgozói. A jó eredmények elérését segítette a munkaverseny is, amely a jubileumi év tiszteletére bontakozott ki. Különösen figyelemre méltó eredmény, hogy az összbevételi tervnél 103 százalékos eredményt értek el.

— **MÁV—AKÖV komplexbrigád-értekezletet tartottak Szegeden.** Az igazgatóság területén dolgozó 37 komplexbrigád vezetői előtt Kis Károly a szegedi igazgatóság vezetője számolt be, az eddigi eredményekről, majd ismertette az 1968. évi feladatokat. Az igazgatóság területén a legjobb eredményt a 10-es sz. AKÖV érte el.

— **A négy napra tervezett vágányzárt** két napra rövidítették a Sárvár—Répcevis közötti mellékvonal Zsédeny—Rózsamajor és Chernelházadamonya közötti szakaszán. A gyors munka elsősorban a zsédenyi VI-os pályamesteri szakasz dolgozói gyors és lelkiismeretes munkájának köszönhető.

— **Nyugdíjas találkozót rendezett Eger állomás** párt- és szakszervezeti bizottsága. A baráti beszélgetésre meghívták többek között Budavári Gáspár veterán, aki hosszú éveket töltött a Szovjetunióban és ott volt az összejövetelen a 85 éves Fónyi József is, akit közvetlen a felszabadulás után mint nyugdíjast hívtak vissza, Eger állomásra vezetőnek.

— **A kultúrált utazás érdekében kifejtett** odaadó és lelkiismeretes munkájuk elismeréseként Simon Pált, Szücs Ferencet, Hatvan állomás, valamint Kendős Vendelt, a Hámán Kató fűtőház dolgozóját, mint személyszállítási társadalmi ellenőröket, a budapesti igazgatóság vezetője, igazgatói dicséretben és pénzjutalomban részesítette.

— **A Vasutasok Jótékonysági Országos Segélyező és Biztosító Egyesülete,** a karácsonyi ünnep alkalmából meghitt családi esten, sok szép ajándékkal kedveskedett az egyesületi dolgozók gyermekeinek. Az ajándékot Rábai Ferenc ügyvezető elnök nyújtotta át, a szülői kíséretben megjelent apróságoknak.

— **Rendkívüli ünnepség keretében köszöntötték** Debrecen állomás nyugdíjas vasutasait az állomás zenetermében. A több mint 100 meghívott idős nyugdíjast Cszinkóczki István, a Vöröskereszt elnöke üdvözölte, majd Fekete Sándor állomásfőnök méltatta a nyugdíjasok munkásságát, eredményeit. A nyugdíjas találkozót kultúrműsor zárta, amelynek keretében fellépett a nyugdíjasok régi színjátszó gárdája is.

— **A Balkán leghosszabb alagútja.** Jugoszláviában a most épülő Gosztivar-Kicsevo közötti vasútvonalon elkészült a Balkán-félsziget leghosszabb alagútja. Az alagút 7030 méter hosszú.

A Hivatalos Lapból

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

30. számból: 123 749/1967. I/2. B. Az államvasúti havibéres dolgozók munkabérének megállapításáról szóló utasítás módosítása.

128 879/1967. I/2. B. Csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének rendezése.

128 152/1967. I/3. A. A szakszervezeti intézményes segélyek kifizetésének megváltoztatása.

51. számból: 129 500/1967. I/2. B. A Munka Törvénykönyve és a végrehajtására vonatkozó szabályok, valamint a MÁV kollektív szerződés.

Külön terem családi rendezvényekre

Az *Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házban* reprezentatív kivitelű, külön termet létesítettek, amelynek befogadóképessége 50—70 fő. *A külön terem családi rendezvényekre, eskövőkre, névadó ünnepségekre kitűnő lehetőséget nyújt.* A rendezvényekhez a MÁV Utasellátó Vállalat 280-as üzeme hideg és meleg ételeket, italokat és felszolgáló személyzetet biztosít III. osztályú kisvendéglői áron. Zenekarról igény szerint a művelődési ház gondoskodik. Lehetőség van arra is, hogy az anyakönyvvezető a művelődési házban végezze az esketést, névadást.

A művelődési ház vezetősége a külön termet a vasutas dolgozók családi rendezvényeire mindenkor szívesen rendelkezésre bocsátja az érdeklődőknek. *Az igényeket azonban időben kérik bejelenteni a 138—211-es városi telefonon.*

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Miskolc belvárosában levő földszinti, átalakítható, egyszoba összkomfortos, havi 52 forintos lakbérű, gázfűtéses, parkettás lakásomat budapesti hasonlóért vagy garzonért. Leveleket a szerkesztőségbe „Miskolc" jelige.

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: 228—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
Cseksszámlaszám: 75 915 001—K 98.
Szikra Lapnyomda

Eredményes sportévadot zártak a MÁV-sportrepülők

A budai hegyvidék egyik legfestőibb része a *János-hegy* és a *Szekrényes* közötti vonulat lábánál fekszik a farkashegyi repülőtér — ahol a *MÁV Sportrepülő Klub* tagjai is gyakorolják a vitorlázórepülést. Most, a téli hónapokban ugyan nem suhannak a gépeik — de a klub tagjai ilyenkor sem tétlenkednek. A klub Thököly úti helyiségében már készül az 1967-es év mérlege.

A MÁV Sportrepülő Klub talán az ország legrégibb repülőklubja — a magyar sportrepülés kezdete óta, közel négy évtizede működik. Eredményei mindig számottevőek voltak, s különösen az utóbbi években fejlődött sokat.

Beszélő számok

Az idei év eredményeit mutató táblázatokból, érdemes néhány adattal megismerkedni. *A vitorlázórepülők idén 4566 felszállást hajtottak végre és összesen 2098 órát töltöttek a levegőben.* Összehasonlításul: 1964-ben a levegőben töltött órák száma még csak 1547 volt. Ez évben 521 felszállás eredményezett teljesítményfeladatot. (Időtartam, magasság, távrepülés.) A „szezon" alatt 16 klubtag tette le a „B"-vizsgát — ez gyakorlatilag az egyedülrepülést jelenti. 11 „C"-vizsga született — ennek feltétele: *10 percet meghaladó repülés a lekapcsolási magasság felett.* Hat új ezüstkoszorússal gyarapodott a klub teljesítményrepülőinek tábora. Az ezüstkoszorús jelvény feltételei: *5 órás időtartam, 1000 méteres magasság, 50 km-es távrepülés.* A teljesítményrepülők között heten viselik az érdemes sportoló büszke címet, s három MÁV-repülő szerepel a válogatott keretében.

Az idei versenyek mérlege is kedvező. Először rendezte meg az MHS *a Budapest Bajnokságot, amelynek első helyezettje Hahner István,* a MÁV Sportrepülő Klub tagja lett. A Nemzeti Bajnokság nehéz mezőnyében, három klubtag szerzett értékes helyezéseket. Júliusban negyvenen vettek részt a farkashegyi egyhónapos táborban.

Az ejtőernyős-szakosztály is kitett magáért, közel 1500 ugrást hajtottak végre. Megnyerték az Országos Négytusa Bajnokságot, második helyezést szereztek a Budapest Bajnokságon. Elsők lettek a sorkötelesek országos járőrversenyén, s az NDK nemzeti bajnokságán, második helyezést szereztek. MÁV ejtőernyős lett az első, a lengyel Wroclaw klubbal vívott versenyben is.

Szólnunk kell a klub modellező szakosztályáról is, ahol negyven lelkes fiatal és idősebb modellező dolgozik. *Hosszú évek óta, minden jelentősebb versenyen, világbajnokságon, nemzetközi és hazai versenyen az élvonalban vannak.* Remek hajó- és repülőmodelljeik közül sokat a Közlekedési Múzeum kiállító termeiben is láthatunk.

Várják a fiatalokat

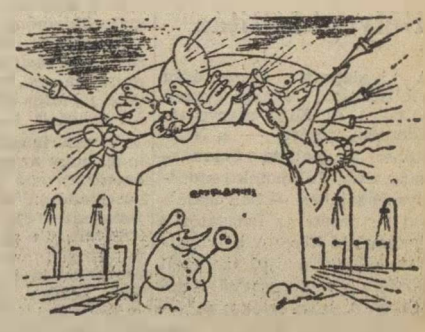
Az évad során, a vitorlázó szakosztályban kereken 100, az ejtőernyős szakosztályban 80, a modellezőknél pedig 40 tag működött. Ez a 220-as összlétszám azonban máris a múlté, mert az őszi tagtoborzás során, eddig több mint 100 fiatal jelentkezett. S a jelentkezések még nem zárultak le. A klub szeretettel várja azokat a vasutas fiatalokat, akik kedvet éreznek a vitorlázó repüléshez, vagy az ejtőernyőzéshez.

A MÁV Sportrepülő Klub eredményeihez igen nagy mértékben hozzájárult az az erkölcsi és anyagi támogatás, amelyet a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatóság nyújtott. Jóvoltukból jutott például a klub a nagyszerű „Fóka" teljesítménygéphez.

Radványi Zoltán

ÚJ ESZTENDŐ

Új év, új strigula az öreg munkaasztalára



Köszöntünk új év!
(Gustav Kripl rajzai)

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM Ára 40 fillér 1968. JANUÁR 15.

A vasút 1967. évi teljesítménye a számok tükrében

Január 12-én, pénteken *Lindner József* vezérigazgató-helyettes sajtótájékoztatón ismertette a MÁV 1967. évi teljesítményét és az ez évi feladatokat. Bevezetőjében elmondotta, hogy *a múlt esztendő a korábbi évekhez képest bonyolultabb, több irányú és változatos jellegű feladatok megoldását követelte a MÁV-tól.* A népgazdaság által támasztott szállítási szükségletek kielégítése során például már számolni kellett az új gazdaságirányítási rendszerre való áttérés előkészületeinek hatásaival. A szállítási és egyéb tevékenységeket az előző gyakorlathoz képest differenciáltabb módszerekkel és ösztönzőkkel kellett szabályozni. Ugyanakkor

a vasútnak is fel kellett készülni az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésére.

Ez nemcsak új szabályok, intézkedések kidolgozását jelentette, hanem az új gazdaságpolitikai szemlélet megértése, illetve megértetése érdekében széles körű agitációt is igényelt.

Az elmúlt évben végzett munka értékelésével kapcsolatban külön szólt az első és a második félévről. Hangsúlyozta hogy az első félévben — annak ellenére, hogy a tervezett árumennyiséget a MÁV — vasuton kívül álló okok miatt — nem szállította el — *példás szervezettséggel az alapvető feladatok optimális teljesítésével, a fuvaroztatók igényeinek maradéktalan kielégítésével növekedtek a gazdasági eredmények.* Ez mindenekelőtt annak tulajdonítható, hogy a vezetés és a végrehajtás egyértelműen tudomásul vette: *a teljesítmények csökkenésével egyidőben és párhuzamosan kell az üzemi és költségmutatókat javítani, az élő- és a holtmunka termelékenységének növelésével a ráfordításokat csökkenteni.*

A második félévet úgy értékelte a vezérigazgató-helyettes, hogy a célok elérése bizonyos mértékben elmaradt a lehetőségektől. Különösen vonatkozik ez az elmúlt év két utolsó hónapjára. Itt lehetne hivatkozni előre látott és nem látott objektív nehézségekre, melyek kedvezőtlen hatása ténylegesen jelentkezett. Ennek ellenére az adottságok mind a műszaki fejlesztés, mind a felkínált árumennyiséget illetően nagyobb és gazdaságilag is jobb eredmények elérésére nyújtottak lehetőséget.

A vezérigazgató-helyettes ezután a személy-és áruszállítási teljesítményekkel foglalkozott. A vasút

1967-ben — becsült adatok szerint — 418 millió utast és 115,6 millió tonna árut szállított.

Ez a személyszállításnál az előirányzathoz viszonyítva 5 millióval, az 1966. évihez képest pedig 1 millióval, az áruszállításnál 2,4, illetve 800 ezer tonnával kevesebb. Ezzel szemben *az utaskilométer 0,4 százalékkal, a fizető utaskilométer 1,1 százalékkal nőtt. Az átlagos áruszállítási távolság 4,3 százalékkal emelkedett.* A személyszállítás bevétel és költség különbözete 27 millió forinttal volt kedvezőbb a bázis időszaknál. *Az áruszállítási bevétel 329 millió forinttal haladja meg a bázisértéket, és 26 millió forinttal az előirányzatot.*

A bázishoz képest a fizető árutonna-kilométerre jutó átlagos bevétel 0,5 százalékkal emelkedett. *Az áruszállítás költsége 70 millió forinttal volt kevesebb az elmúlt évinél, s a fajlagos költség — 1000 fizető árutonna-kilométer/forint — 354,86 forintról 341,5 forintra csökkent.* Az áruszállítás nyeresége

332,5 millió forinttal kedvezőbb az előző évinél.

A személyvonatok menetrendszerűsége az 1966. évi 95,92 százalékról 96,7 százalékra alakult. Az utazási sebesség 1,1 százalékkal haladja meg a bázis időszak eredményét. Itt azonban meg kell jegyezni, *hogy a nemzetközi vonatok menetrend szerinti közlekedése a MÁV hálózatán még mindig nem kielégítő.* Sajnos, nem sikerült még jelentősebb előrehaladást elérni a személykocsik tisztán tartását, világítását és fűtését illetően sem. A műszaki problémák mellett *olyan mulasztások fordultak elő a belföldi és a külföldi forgalomban egyaránt, amelyek fegyelmezettebb munkával, következetes ellenőrzéssel megelőzhetők lettek volna.*

Az áruszállítási teljesítmények alakulásával kapcsolatban el kell még mondani, hogy

(Folytatás a 3. oldalon)

A MÁV Vezérigazgatóságának és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének

IRÁNYELVEI

a munkaverseny-mozgalom 1968. évi célkitűzéseinek és az éves vállalások kialakításához

A Magyar Államvasutak szállítási tevékenységét az elmúlt évben nagymértékben segítette a vasutasok tömeges és aktív részvétele a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulója tiszteletére szervezett jubileumi munkaversenyben, melynek során tovább fejlődött a szocialista munkaverseny politikai és közgazdasági tartalma. *Javult a szocialista munkaverseny szervezése, irányítása, a szakmai vezetés és a mozgalmi szervek, különösen a KISZ és a szakszervezetek együttműködése. Külön elismerést érdemelnek a szocialista brigádmozgalomban részt vevő kollektivák, amelyek élharcosai voltak a vállalások kialakításának és teljesítésének.*

Az 1968. évi népgazdasági szállítási feladatok alapján az előirányzat szerint várható a vasúti áruszállítási igények növekedése, az utasszállítási feladatok is meghaladják az 1967. évi színvonalat.

A szállítási igények maradéktalan kielégítése a vasúti közlekedés legfontosabb feladata. A gazdaságirányítás új rendszerében *1968-tól az eddigieknél fokozottabban kerül előtérbe a gazdaságosságra való törekvés, a ráfordítások csökkentése, a termelékenység további növelése.* Ezzel párhuzamosan biztosítani kell a vasutasok élet- és munkakörülményeinek javítását, a munkaidő fokozatos csökkentését.

A vasút területén folyó szocialista munkaverseny fő feladata, hogy a fentiek figyelembevételével az eddigieknél még fokozottabban segítse a szállítási és termelési feladatok gazdaságosabb végrehajtását, valamint az új gazdasági irányítási rendszerre történő átállás zavartalanságát. Segítse elő az üzemi demokrácia továbbfejlesztését, a dolgozók vezetésbe való fokozottabb bevonását.

Tovább kell javítani a munkaverseny szervezését és irányítását, a szakszervezet és KISZ-szervezet együttműködését, a közlekedési ágakkal, szállító vállalatokkal való kapcsolatokat. Biztosítani kell, hogy a dolgozók állandóan ismerjék a szolgálati hely, üzem, üzemrész konkrét feladatait. A gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek segítsék a verseny helyileg legjobb formájának kialakítását, a vállalások és célkitűzések kidolgozását, azok végrehajtását, és a végrehajtás ellenőrzését.

A vasút 1968. évi feladatai teljesítésének elősegítése érdekében a szocialista munkaverseny irányelveit az alábbiakban határozzuk meg:

1. A vasútüzemi gazdasági eredmények javítása érdekében *minden szállításra felkínált árut időben a minőségi követelményeknek megfelelően kell elfuvarozni.* Az érdekelt területeken hatékonyabbá kell tenni a vasút fuvarszerző tevékenységét.

2. A gazdálkodás eredményességének növelése jelentős mértékben fokozható *a ráfordítások csökkentésével.* Valamennyi területre központi feladatként kell meghatározni az önköltségcsökkentést.

3. A tehervonatok tervszerű közlekedtetésének biztosításával növelni kell az áruk kereskedelmi sebességét, az utazószemélyzet leterhelésének kedvezőbb alakulását, valamint a vonóerő gazdaságosabb kihasználását.

4. A korszerű vonóerő mind nagyobb mértékben jelenik meg a hálózaton, melynek következtében vonóerőkapacitás növekedés jelentkezik. *A helyes fordulótervek kialakításával, azok betartásával el kell érni — különösen a korszerű mozdonyoknál — a kapacitások hatékony kihasználását.*

5. A vonatforgalom pontosságának növelése érdekében tovább kell javítani a személyszállító vonatok menetrendszerű indítását és közlekedtetését.

6. A vasút üzemeinél (járműjavító, egyéb) központi feladat *a javítási és gyártási időtartamok csökkentése, a tervszerű járműkibocsátás megvalósítása.* A végzett munkák minőségének növelésével egyidőben a ráfordítások csökkentését, a gazdaságos munkáltatást is célul kell tűzni.

7. Az építési szakszolgálat területén elsődleges feladat *a munka termelékenységének javítása, a létesítmények átadási határidejének betartása,* a minőségi munka, a ráforditások csökkentése, valamint a rekonstrukciós munkálatok ütemezés szerinti végrehajtása.

8. A pályafenntartási főnökségek részére legfontosabb célkitűzésként határozzuk meg *a pályák minőségi állapotának javítását,* a *munkaidő gazdaságosabb kihasználását,* a termelékenység növelését, a költségek csökkentését.

9. Az anyagszerkezelési szakszolgálat területén a megfelelő mennyiségű és választékú anyagellátás biztosítása a központi feladat. Ezzel egyidőben a gazdálkodás hatékonyabbá tétele érdekében csökkenteni kell a szakszolgálat önköltségét, fel kell számolni a fölös és nem használható anyagkészleteket.

A gazdasági célkitűzések mellett azzal egyenrangúan valamennyi szakszolgálat területén *célkitűzésként határozzuk meg a dolgozók munkakörülményeinek és egészségvédelmi feltételeinek állandó javítását, a munkabiztonság növelését, a szociális és kulturális ellátottság színvonalasabbá tételét,* a dolgozók szakmai és általános műveltségének növelésére foganatosítandó intézkedéseket, s azok következetes végrehajtását.

Mindezek szükségessé teszik a szociális beruházásokra rendelkezésre bocsátott összegek tervszerű felhasználását, a létesítmények határidőre való elkészítését és rendeltetésszerű használatát. *Azok a szolgálati főnökségek, amelyek szociális létesítmények kivitelezését végzik, külön vállalásként vegyék fel azok határidőre való elkészítését.*

Az irányelvek azokat a fontosabb feladatokat határozzák meg, amelyek teljesítése, illetve túlteljesítése elősegíti a fuvarozási igények kielégítését és a MÁV üzemi eredményeinek kedvezőbb alakulását.

Az igazgatóságok a fentiek alapján alakítsák ki 1968. évi vállalásaikat, *határozzák meg azokat az eszközöket, versenyformákat, célkitűzéseket,* amelyek biztosíthatják a vállalások teljesítését.

A szolgálati főnökségek, a hálózati irányelvek, valamint az igazgatósági vállalások és célkitűzések figyelembevételével alakítsák ki éves vállalásaikat, a munkaverseny helyileg legjobb formáit, az erkölcsi és anyagi elismerések adományozásának egyéni és kollektív feltételeit.

A *Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága* és a *Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége* meg van győződve arról, hogy a vasutas dolgozók a jubileumi munkaversenyhez hasonló aktivitással a jövőben is maradéktalanul teljesítik kötelezettségüket. Ennek megfelelő helytállással, a vasúti közlekedés kapacitásának gazdaságosabb kihasználásával, a munka- és üzemszervezés fokozott javításával eredményes gazdálkodást folytathatunk a gazdaságirányítás új rendszerében.

Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága
Vasutasok Szakszervezete Elnöksége

Átadták a századik M62-es Diesel-mozdonyt

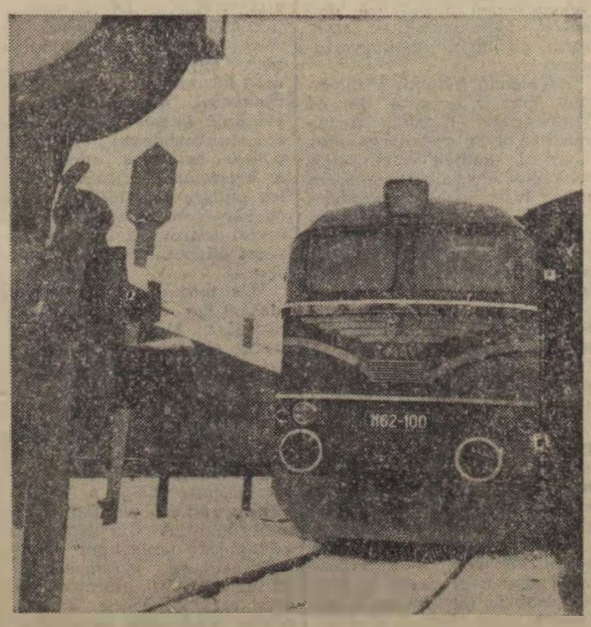
A *Nyugati pályaudvaron* január 8-án, hétfőn *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatójának és *K. M. Gosztyenin,* a Szovjetunió kereskedelmi kirendeltsége helyettes vezetőjének jelenlétében *Ny. Á. Turik,* a luganszki mozdonygyár igazgatója *ünnepélyes külsőségek között adta át a századik M62-es Diesel-mozdonyt Tölgyes Lajosnak,* a KPM I. Vasúti Főosztály 7. szakosztálya vezetőjének.

— *A 2000 lóerős mozdonyok szállítására a tárgyalások 1961-ben kezdődtek, a szállítási szerződést pedig 1963-ban kötöttük meg* — mondotta rövid beszédében Tölgyes Lajos szakosztályvezető. — *Az első szovjet Diesel-mozdony 1965. április 28-án már beérkezett hozzánk. Ha hozzávesszük, hogy a Szovjetunióban eddig normál nyomtávú mozdonyokat nem készítettek, akkor őszintén elmondhatjuk, hogy ez a gyors átállás az őszinte, baráti kapcsolatnak, segíteni akarásnak köszönhető.*

A beérkezett mozdonyok eddig kitűnően vizsgáztak. Dicséretes, hogy a vezetőállásokat a mozdonyszemélyzet egészsége védelmében *hangszigetelő terekkel választották el a gépteremtől, és így a vezetőtér zajszint értéke szinte a minimális.* Hogy mennyire hasznosak ezek a nagyteljesítményű Diesel-mozdonyok, bizonyítja a következő két adat is. *1957-ben a MÁV tehervonatai 100 elegytonnakilométer összteljesítményének 29,1 százaléka esett az M62-es sorozatú Diesel-mozdonyokra.* S minden egyes szovjet Diesel-mozdony — a gőzvontatással szemben napi 10 ezer forint üzemköltség megtakarítást jelent a MÁV-nak.

A rövid kis ünnepség után Tölgyes Lajos szakosztályvezető az újságírók kérésére elmondotta még, hogy *megkezdődtek a tárgyalások a 3000 lóerős, fűtőberendezéssel ellátott szovjet Diesel-mozdonyok szállítására.* Így minden remény megvan arra, hogy az elkövetkezendő években a magyar vasutakon a közkedvelt M62-esek nagyobb testvére, a 3000 lóerős mozdony is megjelenjen.

Sz. J.



A 100. M62-es Diesel-mozdony
(MTI Fotó Kácsor László felv.)

Bizalom az „Egyetértés" kazánkovács szocialista üzemrésznek

A *debreceni járműjavító* dolgozóinak 72 százaléka szocialista brigádban dolgozik. Ez a munkában, tanulásban, egymás elvtársi, baráti segítségnyújtásában is példásan kifejezésre jut.

1968-ban, az év első munkanapján az üzem dolgozói jól felkészülve fogtak hozzá az új év feladatainak, a jóváhagyott népgazdasági tervből rájuk háruló célkitűzések teljesítéséhez.

Az új év első munkanapja a legnagyobb változást az üzem 16 szocialista üzemrésze közül az ötszörös *„Egyetértés"* kazánkovács szocialista üzemrész dolgozóinak hozta. *Az üzemrész 123 dolgozóját az üzem vezetősége — kísérletképpen — felmentette a munkába történő jelenlétet igazoló bélyegzési kötelezettség alól.*

Munkakezdés után néhány perccel az üzemrészben járt *Novák János* üzemvezető, *Kovács János* szocialista üzemrészvezető, *Korponai Lajos* országgyűlési képviselő, az alapszervezet párttitkára, *Nyéki Sándor* műhelybizottsági titkár és *Szűcs József* KISZ-titkár, akik elmondották, hogy a bizalommal egyetlen dolgozó sem élt vissza A munkakezdés előtt tíz perccel már valamennyi dolgozó átöltözve a munkahelyén volt és várta a kezdést jelző dudaszót.

Az üzemrész 10 szocialista brigádjában dolgozó 123 munkás iránt megnyilvánuló bizalom egyik formája ez, amelyben az üzem vezetői részesítették a kazánkovács kollektívát.

Volosinovszki János

Határidő előtt 5 hónappal

Január 9-én Tapolcán ünnepélyes külsőségek között a szakszervezet, a Vasúti Főosztály, a szombathelyi igazgatóság és a tapolcai csomópont dolgozóinak jelenlétében adták át *a 700 ezer forint költséggel — az állomás mellett — épült új MÁV orvosi rendelőt.*

Az 1968. évben elsőnek átadott egészségügyi létesítmény *méreteiben és felszerelésében egyaránt megfelel a legmodernebb követelményeknek* is. Benne kaptak helyet az üzemi és ellenőrző orvosok, az üzemi fogászat, amely a vasutas családtagoknak is rendelkezésére áll. Kisebb laboratórium és fektető is szolgálja a dolgozók egészségét.

Dicsérettel kell szólni a tapolcai pályafenntartási főnökség dolgozóiról, akik lelkes munkával elősegítették, hogy a rendelő határidő előtt öt hónappal elkészült.

A Magyar Államvasutak területén folyó szocialista munkaverseny 1968. évi célkitűzései

A MÁV területén az igazgatóságok a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium* és a *Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége Vörös Vándorzászlajának*, a csomópontok, szolgálati főnökségek és üzemek, a kiváló vasúti csomópont, főnökség, üzem, cím elnyeréséért versenyeznek, szervezett keretek között meghatározott célkitűzések teljesítéséért, illetve túlteljesítéséért.

E versenyformákon belül lehetőség adódik a szolgálati helyek, alsó- és középszintű irányító szervek elgondolásai, a gazdaságosságra való önálló törekvések, továbbá az egyéni és kollektív kezdeményezések kibontakozásának és érvényesülésének.

I.

Az igazgatóságok munkaversenyének célkitűzései

Az igazgatóságok munkaversenyének célja a középszervek megfelelő érdekeltségének biztosítása, a szállítási feladatok elvégzésén túl a ráfordítások csökkentése, az élő és holtmunka termelékenységének növelése, a munka- és üzemszervezés fokozott javítása.

Az igazgatóságok végzett munkájának értékelése az alábbi mutatók alapján történik:

1. Egy elszállított árutonnára eső fajlagos költség tervhez viszonyított csökkentése.

2. Kocsiigényes árutonna szállítási előirányzott mennyiség túlteljesítése.

3. Az igazgatóság egy dolgozójára eső elegytonnakilométer teljesítmény célkitűzéshez viszonyított túlteljesítése (termelékenység).

4. A vonatforgalom pontosságának és tervszerűségének az eszközök felhasználási hatékonyságának fokozása

a) személyszállító vonatok menetrend szerinti utazási sebességének alakulása;

b) vonatközlekedési terv betartásának növelése;

c) közvetlen irány- és gyorstehervonatok utazási sebességének növelése;

d) egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény növelése;

c) közvetlen és irányvonatok átlagos terhelésének növelése.

A felsorolt mutatók részaránya az igazgatóságok összteljesítményénél az alábbiak szerint szerepel: *1. sz. mutató 40, 2. sz. mutató 20, 3. sz. mutató 15, 4. sz. mutató együttesen 25 százalékos értékkel.*

A fentiek alapján az igazgatóságok eredményei negyedévenként kerülnek értékelésre. *A negyedéves összesített eredmény alapját képezi az igazgatóságot megillető prémiumok és jutalmazásszerű anyagi ösztönzők alakulása.*

A féléves, illetve éves összesített eredmények alapján kerül adományozásra a legjobb eredményt elérő igazgatóság részére a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének Vörös Vándorzászlaja *a vele járó 200 000 forint jutalommal.*

A fentieken túlmenően az igazgatóságok összesített féléves eredménye alapján kerül differenciáltan kiadásra a kiváló dolgozó kitüntetés létszámkerete, az éves összesített eredmény pedig alapját képezi a nyereségrészesedési és a jutalmazási keret (élüzem, stb.) megállapításának.

II.

A kiváló cím elnyerésének feltételei

A magyar forradalmi munkás-paraszt kormány és a Szakszervezetek Országos Tanácsa elnökségének 1037/1967. sz. együttes határozata alapján a közlekedés és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége Kiváló vasúti csomópont, Kiváló vasúti üzem. Kiváló főnökség, Kiváló vállalat címmel tüntetheti ki a MÁV szolgálati helyeit, illetve a minisztérium főfelügyelete alá rendelt önálló vállalatait, melyek az alábbi célkitűzéseket legeredményesebben teljesítik és a legtöbbet teszik a vasút gazdaságosságának, pontosságának, tervszerűségének és kulturáltságának, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében.

A Kiváló vasúti csomópont címért folyó verseny célkitűzései:

1. A vasúti csomópontról induló személyszállító és tehervonatok menetrendszerű indításának, a vonatközlekedési terv betartásának a célkitűzéséhez viszonyított növelése.

2. A szállítási teljesítmények növelése, a fuvarszerzői tevékenység hatékonysága fokozásával az előirányzott berakandó árutonna túlteljesítése.

3. A közvetlen és irányvonatok átlagos vonatterhelési normájának teljesítése.

4. A teherkocsi-gazdálkodás hatékonyságának fokozása. (*Raksúlykihasználás, kocsitartózkodás, egyenletes kocsifeldolgozó képesség.*)

5. A vonóerő gazdaságos felhasználása, a fűtőházi dolgozó mozdonyállagra eső 100 etkm célkitűzés túlteljesítése.

6. A kiadott 1000 etkm-teljesítmény túlteljesítése.

7. A fűtőház üzemeltetési költségének csökkentése.

8. A kocsijavítás minőségének, tervszerűségének fokozása.

9. A kulturált utazás színvonalának növelése *(épületek, kocsik stb. tisztasága).*

10. A munka termelékenységének növelése a forgalmi és vontatási személyzetnél *(egy szolgálati órára eső teljesítmény alakulása, a munkaidő csökkentésénél elért eredmények).*

A kocsiszolgálati főnökségekkel rendelkező vasúti csomópontoknál *számot kell adni a műszaki kocsiszolgálat teljes tevékenységéről,* különös tekintettel a szerelvények tisztasága, az állomásított kocsik műszaki állapota, a kulturált utazás színvonalának növelésénél elért eredményekről.

A kiváló cím elnyeréséért folyó versenyben *a vasúti csomópontokhoz tartoznak a területükön levő szertárak, pályafenntartási és távközlő biztosítóberendezési szakaszok.* A kitüntetések adományozásánál és a vonatkozó jutalmazásnál e szolgálati helyek azonban csak akkor vehetők figyelembe, ha az előírt célkitűzéseiket teljesítették.

Általános rendelkezések

1. Kiváló címért folyó verseny tételes célkitűzéseinek értékelése alkalmával vizsgálni kell a főnökségek egyéb munkáját is. Fűtőházaknál a vontatójárművek szolgálatképtelenségének okait és számát. *A vizsgálatnál különös tekintettel kell lenni a munkásvédelem érdekében kifejtett tevékenységre. Értékelni kell 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 továbbá az 1000 főre eső balesetek számát, az előző évhez viszonyítva, valamint az egy sérültre eső kiesett munkanapok számát.

A fentieken kívül figyelembe kell venni, különösen a halálos üzemi baleseteket, azok bekövetkezésének okát, valamint a közlekedő vonattal történő baleseteket. A kitüntetések adományozásánál *azonos gazdasági eredmények fennállása esetén előnyben kell részesíteni azokat a szolgálati főnökségeket, amelyek kedvezőbb eredményt értek el a dolgozók egészségének és testi épségének védelmében.*

Mérlegelni kell továbbá 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 főnökség egészének fejlődését az összes körülmények együttes mérlegelése alapján.

2. A kiváló címért folyó versenyben valamennyi célkitűzést — kivéve ahol más előírás nincs — éves szintre kell megállapítani és ennek megfelelően kell az elért eredményeket értékelni. *A szolgálati főnökségek részére a célkitűzések számszerű előírásait az igazgatóságok állapítják meg a szakszervezet területi bizottságával egyetértésben.* Abban az esetben, ha a körülmények indokolttá teszik, a már kiadott éves célkitűzések év közben módosíthatók.

3. A munkaverseny tisztasága érdekében *a jutalmazásnál kizáró okot képez olyan bizonylati jegyciemsértés, amely indokolatlan előnnyel jár a szolgálati főnökség vagy az igazgatóság részére.*

Nem adományozható kitüntetés olyan főnökség részére, ahol nem hoznak nyilvánosságra olyan tényeket, amelyek negatívumként érintik a szolgálati hely munkáját. *Amennyiben ilyen tények a kitüntetés adományozása után kerülnek csak nyilvánosságra és bizonyítást nyer annak elhallgatása, az adományozott kitüntetést vissza kell vonni.* A vasúti csomópontok részére adományozott kitüntetés esetén a visszavonás érintheti a szolgálati helyek egyikét is.

4. A kiváló címért folyó versenyben részt vevő szolgálati helyek eredményeit a tárgyévet követő év február 25-ig kell felülvizsgálni. *A felülvizsgálat eredményeit jegyzőkönyvbe kell rögzíteni, melyet meg kell küldeni a KPM I/2. személyzeti és munkaügyi szakosztály, az illetékes üzemi szakosztály és a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági osztálya részére.* A felügyeleti szervek a szolgálati főnökségek eredményeit év közben is kísérjék figyelemmel.

5. A kisebb létszámú — 100 főn aluli —, szolgálati főnökségek és szolgálati helyek célkitűzéseit *az igazgatóságok a Vasutasok Szakszervezete területi bizottságával egyetértésben állapitják meg* és megfelelő szintű teljesítés esetén ugyancsak ezek a szervek részesítik erkölcsi és anyagi elismerésben.

6. A célkitűzések értékelésére vonatkozóan a felügyeletet ellátó szakosztályok, illetve az igazgatóságok 1968. január 31-ig külön értékelési szabályzatot tartoznak kiadni.

7. A KISZ-szervezetek munkájának értékelése és felülvizsgálása a szolgálati hely, vállalat, kiváló címért folyó versenyeinek felülvizsgálásával együttesen történik. A célkitűzések teljesítése érdekében *legeredményesebben tevékenykedő KISZ-szervezetek elnyerik a KISZ Központi Bizottság és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége, a MÁV vezérigazgatója oklevelét és pénzjutalomban részesülhetnek.*

KITÜNTETÉSEK

A Nyíregyháza—Záhony közötti vonalszakasz villamosításában és korszerűsítésében kifejtett eredményes munkája elismeréséül a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetést adományozta Laukó János, műsz. főint. MÁV Vill. Felsővezeték Ép. Főn., a

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetést adományozta Csolnoky Tamás mérnök int. MÁV Tervező Int.; Fodor Illés műsz. felügy. KPM 3. sz. Beruházási Felügyelőség; a

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetést kapta: Oroszváry László mérnök tan., KPM I/7. Szakoszt.; Varga Imre mérnök főint., debreceni ig.; Tier József műsz. int., MÁV Debreceni Ép. Főn.

A közlekedés és postaügyi miniszter az alábbi dolgozókat részesítette

MINISZTERI DICSÉRETBEN

Juhász Pál műsz. főint., MÁV Vill. Felsővezeték Ép. Főn.; Ács Gábor műsz. főint., debreceni ig. II. Ép. és Pft. Oszt.; dr. Tóth György tan., KPM I. Vas. Főoszt. Beruházási Felügyelőség; Borbola János mérn. főtan., MÁV Tervező Int.; Sepsi Gergely int., KPM I/6. Szakoszt.; Eszenyi János ellenőr, Záhonyi Beruházások Szakszerv. Int. Bizottság; Nagy László ell., MÁV Távközlő és Bizt. berend. Ép. Főn.; Bognár Imre főig., KPM I/1. Szakoszt., Papp József műsz. int., Debreceni Ép. Főn. V. sz. Építésvez.; Ujvári István műsz. int., MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Tőkés Ferenc segédfelvigy., MÁV Debreceni Ép. Főn.; Gál Gyula elektrotechnikus főint., Záhonyi Beruházási KISZ-biz.; Borók István kőműves brigádvez., Szabolcs megyei Áll. Építőip. Váll.; Mikó Imre műsz. főint., KPM I/7. Szakoszt.; Rabi László postai műsz. felügy., Posta Közp. Kábelüzem.

A közlekedés és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója az alábbi dolgozókat

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Borbély Kálmán műsz. ell., MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Valu Antal segédtiszt, Debreceni Ép. Főn. II. sz. Ép. vez.; Móricz József mérnök főint., MÁV Tervező Int.; Papp László II. segédtiszt, MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn. II. sz. Ép. vez.; Veres Ferenc műsz. főint., MÁV Debreceni Ép. Főn. III. sz. Ép. vez.; Németh Alajos mérnök főtan., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Boldog Lajos ell., MÁV Távközlő- és Bizt. berend. Ép. Főn.; Molnár György term. oszt. vez., Nyíregyháza Közúti Váll.; Szitás János ellenőr MÁV Debreceni Ép. Főn. III. sz. Ép. vez.; Tégen László segédell., MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Nagy Ernő ellenőr, MÁV Debreceni Távközlő és Bizt. berend. Fennt. Főn.; Kató Ferenc kubikos, ÉM Szabolcs megyei. Áll. Építőip. Váll.; Szántó Tibor segédfelvigy.; MÁV Debreceni Ép. Főn. IV. sz. hidász Ép. vez.; Molnár Sándor hb. műsz. dolg., MÁV Tervező Int.; Szabó József segédtiszt, Nyíregyháza fth.; Vámos József segédmunkás, MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn. I. sz. Ép. vez.; Hajós Jenő főint., MÁV Anyagell. Ig.; Tóth Zoltan műsz. ell., MÁV Debreceni Ép. Főn. VI. sz. Ép. vez.; Gyáni László postaműsz. főfelügy., Postaig. Debrecen; Jónis György felvigy., MÁV Távközlő és Bizt. berend. Ép. Főn.; Oláh Béla műsz. főell., MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Füzesi Pál főfelügy., Debreceni ig. IV. oszt.; Garbacz István ell., MÁV Távközlő és Bizt. berend. Ép. Főn., Turi Péter kirendeltségvez., 21. sz. Autóközl. Váll.; Nagy Péter mérnök főint., Debreceni ig. V. oszt.; Gróf József mérnök főtan. KPM I/9. Szakoszt.; Helyes Mihály segédellenőr, Nyíregyháza fth., Háló Sándor posta műsz. szakkezelő. Postaig. Debrecen; Németi Sándor segédell., MÁV Debreceni Ép. Főn.

Újítási ankét a budapesti igazgatóságon

A budapesti igazgatóság a vasutas szakszervezet budapesti területi bizottságával közösen színvonalas újítási ankétot tartott. Az ankétra meghívták az igazgatóság és a területi bizottság vezetőit, az önálló elbírálási joggal felruházott főnökségek vezetőit, újítási előadóit, kiváló újítókat, szakvéleményezőket és újítással foglalkozó szakszervezeti aktívákat.

Gajtkó József, az igazgatóság tervosztályának vezetője vitaindító előadásában elmondotta, hogy az újítómozgalom fennállása óta

a budapesti igazgatóság területén az elért megtakarítás közel 115 millió forint.

Az eredmények fokozása érdekében a jubileumi évforduló tiszteletére az elmúlt évben, *szeptember 15 és november 15 között pályázatot hirdettek,* amelynek keretében a legjobb eredményt elérő újítási előadók részére pályadíjakat tűztek ki. A két hónap alatt 381 darab újítás érkezett be, s ebből 120 bevezetésre is került. *Népgazdasági megtakarítás 3 millió forint volt.*

A pályázat előnyösen befolyásolta a mozgalmat. Hatására meggyorsult az ügyintézés, amelynek eredményeként 65 százalékkal csökkent a hátralékosnak tekinthető javaslatok száma.

Az egész év újítási mozgalmára jellemző, hogy az új gazdasági mechanizmus beindításával kapcsolatos előkészítés jegyében zajlott le. Ezt bizonyítják az 1966. évi bázishoz viszonyított adatok is: *a benyújtott javaslatok száma 1966-ban 1090 volt, 1967-ben pedig már 1266. Ebből 1966-ban 411-et, 1967-ben pedig 450-et fogadtak el.* A népgazdasági megtakarítás

az elmúlt két évben 18,2 millió forint, a kifizetett újítási díj pedig összesen 821 ezer forint volt.

Az újítók eredményes tevékenységét mutató számok nemcsak az újítási szándékot tükrözik, hanem az újítási tevékenységgel foglalkozó dolgozók intézkedéseinek egész sorát, az ügyintézések gyorsaságát is.

Az előadó felhívta a figyelmet arra is, hogy a készülő *Végrehajtási Utasítás* tartalmazzon olyan szabályozásokat, hogy növekedjék az elbírálók, szakvéleményezők felelőssége, ezen túlmenően gondoskodni kell olyan díjazási irányelvekről, amelyek az eddigieknél még hathatósabb mértékben ösztönözzenek újítások beadására.

A beszámolót vita követte, amelyek során a felszólalók elmondották, hogy

a mozgalom kiszélesítése érdekében fontos a szolgálati helyek vezetőinek példamutató hozzáállása.

Egyöntetű véleményként hangzott el, hogy *ahol a vezető magáénak érzi a mozgalommal való törődést, ott az újítási előadó, a műszaki dolgozók, szakvéleményezők munkája gördülékenyebb,* következményképpen gyorsabb és hathatósabb az ügyintézés, amely lemérhető az elért jó eredményekben.

Szőnyi Lajos

Még egyszer a betegségmegelőzésről

A *Magyar Vasutas* hasábjain már foglalkoztunk a szűrési és a gondozási munkával. Most röviden tekintsük át, melyek azok a leggyakrabban leselkedő veszélyek, amelyek a szervezetet károsíthatják, és melyek azok a betegségek, amelyek megelőzése vagy kellő időben történő kezelése az egyén szempontjából sorsdöntő lehet.

Dolgozóink jelentős részét érintik az időjárás viszontagságai. *A klímaviszonyok ellen maximálisan igyekszünk védelmet biztosítani.* (Téli felkészülés.) Ennek ellenére nem valamennyi ártalom védhető ki. Nem ritka dolgozóink között a reumás, különböző mozgásszervi megbetegedés sem.

A munkavállalók másik, nem kevésbé jelentős csoportja munka közben rendszeresen találkozik az egyéb ipari üzemek területén is előforduló por, gáz, gőz, vegyi anyagokkal, illetve az ezek okozta ártalommal. Gondolunk itt például: *a szénmonoxidra, az ólom és ólomtartalmú vegyületekre, különböző savakra, azok gőzeire, s nem utolsósorban az utóbbi időben egyre szaporodó műanyagok káros hatásaira.*

A felsorolt anyagok a szervezetbe jutva, azt károsíthatják, előidézhetik a bőr, a légzőszervek, a vérképző rendszer, egyes szervek (vesék, máj) károsodását. *A szervezett védekezés, a munkavédelmi eszközök helyes alkalmazása, a munkavédelmi előírások pontos betartása mindezeket az ártalmakat csökkenti, esetleg nullára redukálja.* Ennek ellenére nem nélkülözhetők az orvosi szűrővizsgálatok, a szervezet állapotának az ellenőrzése.

Más természetű károsodást idézhet elő a szervezetben a rázkódás. Megint más természetű elváltozást okozhat a zaj. *Elváltozásokat idézhet elő a fokozott szellemi igénybevétel, a fokozott felelősségérzet és -tudat.*

Az utazószemélyzet munkájának természetéből adódik, hogy ezeknek az embereknek életritmusa megváltozott. Munkájukat az otthontól távol végzik, kevesebb időt töltenek családjuk körében, ritkábban étkeznek otthon. Pihenésük, étkezésük igen változó. Nem ritka körükben az idegileg megviselt, gyomor-bélrendszeri elváltozásban szenvedő. *A munkakörülmények javítása ezek közül az ártalmak közül is sokat csökkentett, de a szűrővizsgálatok, a gondozás indokoltságának fontosságát e csoportnál sem kell külön hangsúlyozni.*

Nem volt célunk valamennyi ártalmat felsorolni, valamennyi betegségcsoportra kitérni. Az előző általános érvényű elvi gondolatokat felvető cikkek után, most csupán néhány gyakorlati kérdésre akartuk felhívni a figyelmet. Ha sikerült elérni, hogy akik eddig vonakodva, többszöri unszolásra mentek csak szűrővizsgálatra, *ezután az egészségügyi szolgálat, illetve a szakszervezeti aktivisták hívó szavára — saját érdekükben — azonnal elmenjenek az orvoshoz, úgy a kívánt cél egy részét elértük.* A cél azonban ennél szélesebb körű. A szakszervezeti aktivisták legyenek szószólói a munkavédelmi előírások betartásának, szervezzék munkatársaikat a szűrővizsgálatokra, s nyújtsanak segítséget a vasútegészségügyi szolgálat munkatársainak a gondozási munkában. *Végezzenek egészségügyi felvilágosító munkát.* Csak társadalmi összefogással, a dolgozók aktív közreműködésével érhetők el még jobb eredmények a vasutasok egészségvédelmében. Ez pedig mindannyiunk közös célja.

Dr. Balassa Miklós

Köszöntötték a gyerekeket

Gyermekzsivajtól volt hangos december 23-án a Lökösházára érkező délutáni személyvonat. A *Curticiben* és *Lökösházán* szolgálatot teljesítő vasutasok gyermekei érkeztek a MÁV kultúrotthonba, *hogy részt vegyenek a számukra első izben megtartott fenyőfaünnepélyen.* A szépen berendezett kultúrotthonban a karácsonyfa alatt nagyon sok ajándék várta a gyermekeket.

A legifjabbakat *Hegedűs Sándor,* a szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte, majd ezután a kicsik ünnepi műsort adtak. A kellemes hangulatban eltelt egyórás műsor után kiosztották a karácsonyi ajándékokat.

Pacz József

A „kapagyártól" az infrasugaras áláverő gépekig

Január 1-től új munkarendben dolgozik a MÁV Gépjavító

Nagy utat tett meg a *MÁV Gépjavító Üzem*, amíg az egykori kapagyár név feledésbe ment, és a vasút üzemei között elenjárva, *bevezethették a 44 órás munkahetet.* Egyenletesen jó munka, az új feltételekhez is alkalmazkodó gárda kellett az átálláshoz.

— *A szakszervezeti bizottságnak az volt az elve, hogy a kieső mintegy 160 ezer munkaórát műszaki intézkedésekkel, s csak kisebb mértékben a norma szigorításával pótolják* — mondja *Városi István* szb-titkár.

Nemcsak kedvezményről van szó

— *Már tavaly júliusban hallottuk, hogy kísérletképpen talán a mi üzemünkben is bevezetik a munkaidő-csökkentést* j gyai *meg Dér Sándor* igazgató —, *ezért szeptember 1-re elkészítettük az 1968-as műszaki intézkedési tervet.* Felülvizsgáltuk a lehetőségeinket, hogy milyen módon gazdálkodhatunk jobban az időnkkel. Csak néhány példát említenék: központi hajtóműgyártó részleget szerveztünk, s ez önmagában, a normák érintése nélkül *9600 munkaóra-megtakarítást jelentett.* A nagygépgyártó műhelyben két 5 tonna teherbírású darut szereltünk fel, amelyek lehetővé teszik a munkahely jobb kihasználását, a meddő idő csökkentését és 12 400 óra megtakarítását. *S hogy a műhelyek már az év elején műveletterv, rajzokkal, nyersanyaggal együtt megkapták 1968-as feladataikat — 20 ezer órát nyertünk!*

— A műszaki intézkedési terv tervezetét december elején rendkívüli termelési tanácskozásokon ismertették a művezetők — folytatta az szb-titkár. — Hozzászólások, javaslatok egész sora bizonyította, hogy a dolgozók megértették: *nemcsak kedvezményről van szó, cserébe adni is kell valamit.* A gépműhely dolgozói például azt javasolták, hogy szakmásítsák a művezetést, vagyis egy-egy művezető csak egy géptípus munkáját irányítsa. Az eddig egyénileg dolgozó esztergályosok brigádot alakítottak, *képességeiknek legmegfelelőbben maguk osztják el egymás között a munkát, s csoportvezetőt is választottak — aki az önmeózást ellátja.* Műszak végén a különböző munkadarabokat nem veszik le a gépről, hanem a befejezést váltótársuknak hagyják. Ezzel is jobban kihasználják a munkaidőt...

Tízszer 15 perc= 1 szabadnap

Az üzem munkarendje január 1-én a következőképpen módosult: *a kétheti 96 órás munkaidőt 88 órára csökkentették. Az egy műszakban dolgozók tíz napon át — hétfőtől péntekig — 8 óra 15 percet dolgoznak, a páratlan hetek szombatjain 5 és fél óra a munkaidejük, a páros heteken pedig szabad szombatot kapnak.* A két és három műszakban dolgozók változatlanul 8 órát töltenek munkahelyükön — ám a páros szombatokon ők is otthon maradhatnak.

S hogy méltók legyenek a bizalomra, mint minden évben, idén is átadnak a MÁV-nak néhány újdonságot. 1968 egyik jelentős feladata a pályafenntartási szakszolgálat ellátása nagy gépekkel. *Idén elkészítik a vendégüzletfelszedő berendezés prototípusát, az áláverő gépekhez hasonló aljköztömörítő gép mintapéldányát és az első infrasugarakkal szintező áláverő gépet.* S az említettek mellett számos berendezést korszerűbbé tesznek.

Az igazgatóval és a szakszervezeti bizottság titkárával folytatott beszélgetés után megkérdeztünk néhány dolgozót, hogy mivel töltik idejüket a szabad szombatokon.

Mivel töltik idejüket?

Tóth Károly, a gyártmányszerkesztés technikusa, a közelmúltban kapott háromszobás lakást Kelenföldön. Ha a négy kisgyermeke otthon van, nehéz a szobákat csinosítgatni, barkácsolni — valamennyien „segíteni" akarnak. *Most viszont az első szabad szombat délelőttjén, egymaga lesz a lakásban;* előveheti a szerszámokat. *Jankovics László* tmk-lakatos két napra Ceglédbercelre utazik, a nagymamánál tartózkodó kislányához.

Mezei Gyula, a tmk-műhely esztergályosa 17 esztendeje tagja a XV. kerületi Tanácsnak. Mint az ipari osztály állandó bizottságának tagja, szombaton részt vesz egy egész napos ellenőrzésen. Két édesanya — *Nagy Józsefné* és *Rabi Józsefné* — annak örül, hogy végre *valóban lesz szabadságuk.* Mindketten a gépműhely gyalusai, s eddig jobbára az éves szabadság rovására látták el a ház körüli teendőket, a nagytakarítást, a nagymosást. Férjük is itt, a MÁV Gépjavító Üzemben dolgozik, egyszerre lesznek szabadok — és ha a férjek is segítenek a házi munkában, a vasárnap tényleg a pihenés lesz.

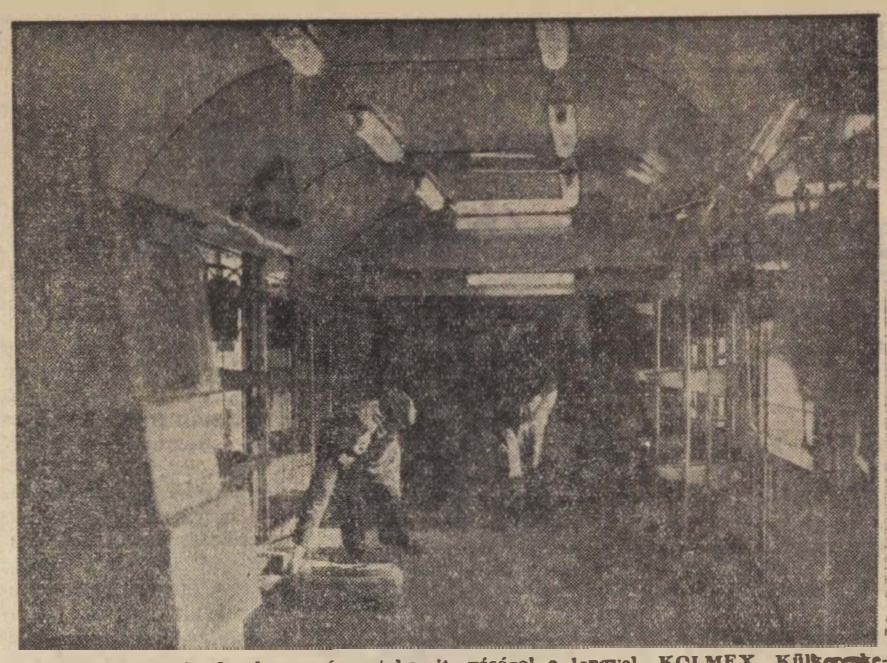
— *Idén talán még én is kérek — életemben először — beutalót egy üdülőbe* — fordul *Városi István* szb-titkárhoz Nagy Józsefné.

— S mivel tölti az első szabad szombatját az szb-titkár?

— *Mi kérem disznót vágunk ...*

Egyelőre kísérleti jelleggel kaptak munkaidő-kedvezményt. Ám remélik — és ennek érdekében mindent elkövetnek —, hogy a kísérlet sikerrel végződjék.

Földes Tamás



A Magyar Posta 30 darab mozgó postakocsit vásárol a lengyel KOLMEX Külkereskedelmi Vállalattól. A 24 és fél méter hosszú, négytengelyes kocsik 20 tonna teherbírásúak, belső elrendezésük kényelmes, a világítás olyan tökéletes, hogy a postások szinte nappali fényben dolgozhatnak.

(MTI Fotó Kácsor László felv.)

Minden második héten szabad szombat

Első munkanap a Dunakeszi Járműjavítóban

Mint minden évben ez év első munkanapján is a szokott időben szólalt meg a reggeli „gyári sziréna" a MÁV Dunakeszi Járműjavítóban. Megkezdődött egy új, egy várakozással teli év első munkanapja.

Az üzem, a munka, a szerszám, s a gép minden a régi. Csak a naptári év lett eggyel több, s a munkaidő pedig heti 4 órával kevesebb. Míg az előbbi zavartalanul csendben, „menetrend szerint" érkezett, addig az utóbbit — a munkaidőváltozást — gondos előkészület és felmérés előzte meg.

360 000 órát kell pótolni

Erről, pontosabban a 44 órás munkahét bevezetéséről beszélgetünk *Kalmár János* főmérnökkel, országgyűlési képviselővel.

— *Már hónapokkal ezelőtt gondos munkával felmértük, hogy milyen intézkedésekre, milyen előkészületre van szükség. A felmérés szerint 360 ezer óra kieséssel kell számolnunk, s ezeket a kiesett munkaórákat különböző „forrásokból" igyekszünk pótolni.*

Tekintettel arra, hogy az üzem dolgozói között nagyon sok a társadalmi munkás és a tanácstag, az üzem vezetői felkeresték a Dunakeszi tanácsot és arra kérték a vezetőket, hogy *az üzem tanácstagjait, társadalmi munkásait lehetőleg a szabad szombatokon vegyék igénybe,* tehát hétközben ne legyen munkaidőcsökkentés. Változás történt az ebédeltetési időben is.

— Technológiai és műszaki változásokat vezettek-e be? Melyek azok és milyen eredményt várnak megvalósításuktól?

— *Műszakfejlesztési intézkedéssel, illetve technológiai változással mintegy 114 ezer órát kívánunk „behozni"* — válaszolt a főmérnök —. *Eddig a lemezek egyengetése egy régi elavult gépen, illetve kézzel történt.* Nemrég egy nagykapacitású 17 hengeres csehszlovák gyártmányú lemezhengerlő gépet állítottunk munkába, ez a gép termelékenyen dolgozik. *Azonkívül 3,5 millióért lengyel gyártmányú kerékesztergát is üzembe helyeztünk, és így megszűnt az üzemek közötti kooperáció is.* A kerékesztergálást eddig ugyanis a szolnoki járműjavító, az Északi, illetve a Landler Jenő Járműjavító végezte és bizony nagyon sok idő kárbaveszett az ide-oda szállítással, a várakozással. *Ezzel a többmilliós beruházással saját magunk végezzük a kerekek esztergálását.* A kiesett munkaidő pótlására meghatározott ütemterv dolgoztunk ki, és ennek alapján biztosítva érezzük, hogy a 44 órás munkahét alatt is termelékenyen, eredményesen dolgozunk.

Örülnek a szabad szombatnak

S hogy a csökkentett munkaidő mit jelent az üzem munkásainak, álljon itt röviden néhány vélemény.

Az V-ös gyárrészlegben *Molnár Sándor* alvázlakatos szocialista címért küzdő brigádját kerestük meg. A brigád tagjai kivétel nélkül vidéken laknak. *Somogyi Antal* és *Kiczák József* nyírcsaholyi lakosok. A távoli Szabolcsba eddig csak úgy mehettek haza, ha a szombati munkanapjukat hétköznap esténként ledolgozták. *Most mindketten örülnek, hiszen minden második héten már pénteken délben hazautazhatnak családjukhoz.*

Fieszl István alvázlakatos Zebegényből jár be. Most épült egy családi háza és eddig csak szombat délután és vasárnaponként „bütyköl hetett" a lakása körül. Pihenésre kevés ideje maradt. Most örömmel újságolta, hogy *ezentúl már jut idő a pihenésre és a „háztáji" munkára is.*

De sorolhatnánk tovább a brigádtagok véleményét, hiszen *kivétel nélkül mindannyian örülnek a szabad szombatnak, a csökkentett munkaidőnek* és egy emberként, egy akarattal azon igyekeznek, hogy éves tervüket sikeresen teljesítsék.

A kollektíva határozott

Végezetül pedig álljon itt *Révai Sándor* szb-titkár véleménye.

— *A csökkentett munkaidő bevezetését a vállalat gazdasági vezetésével közösen a szakszervezeti bizottság munkabizottságai készítették elő.* Szakszervezeti taggyűlésen, bizalmi értekezleten és az elmúlt év végén megtartott nagyaktiva értekezleten kikértük a kollektíva véleményét, ahol *a kollektíva egyöntetűen úgy határozott, hogy a csökkentett munkaidőt be lehet vezetni,* mert a kiesett órákat jobb, termelékenyebb és fegyelmezettebb munkával pótolni lehet. S azt, hogy lelkiismeretesen dolgoznak, *egy emberként megígérték.*

Egy nap tapasztalatából nem lehet véleményt alkotni — folytatta tovább az szb-titkár — de nagyon megnyugtat bennünket az, hogy dolgozóink fegyelmezetten, nagy aktivitással kezdtek munkához, s ez biztosíték a jövőre nézve, a 44 órás munkahét sikerére.

Szerényi József

A vasút 1967. évi teljesítménye a számok tükrében

(Folytatás az 1. oldalról.)

az új gazdaságirányítási rendszerre való áttérés a vasút munkáját és eredményeit jelentősen befolyásolja. Így például csökkent a széntermelés, ennek megfelelően a fuvarozásra feladott szénmennyiség. A raksúlyos tömegáruknak az összes árumennyiséghez viszonyított aránya szintén csökkent. *Az 1967. I—XI. havi végleges adatok szerint az importszállítás a bázishoz képest 5,8 százalékkal növekedett, a tranzitszállítás viszont 6,8 százalékkal csökkent.* A tranzitszállításoknál mutatkozó lemaradás részben ugyancsak az energiahordozó anyagok felhasználásánál tapasztalható strukturális változásokkal magyarázható.

Az áruszállítással összefüggő műszaki-gazdasági mutatók jelentős része kedvezően alakult. Javult a teherkocsik átlagos, statikus terhelése. A teherkocsipark korszerűsítésével nagyobb mértékben növekedett a raksúlykapacitás. *A tehervonatok átlagos terhelése 953 tonnáról 995 tonnára,* a tehervonatok utazási sebessége 15,2 kilométer/óráról 16,2 kilométer/órára növekedett.

A szállítótartályokban fuvarozott áruk mennyisége a bázisidőszakhoz képest 9,3 százalékkal, a rakodólapokon fuvarozott áruk mennyisége pedig 42 százalékkal emelkedett.

Ezek kedvező hatása az árukiesés csökkenésében jelentkezett. A kifizetett kártérítési összeg 1 millió forinttal volt kevesebb az előző évinél.

A tehervonatok menetrend szerinti közlekedésénél 75,3 százalékos eredmény született. Ez 2 százalékkal jobb a bázis időszaknál.

A korszerű vonóerő fokozatos munkába állításának eredményeként lényeges változás következett be az elegytonnakilométer vontatási nemenkénti megoszlásában. *Míg a gőzvontatás részesedése 58,9 százalékról 49,2 százalékra csökkent, addig a villamos vontatás részesedése 17 százalékról 19,7, a Diesel-vontatásé pedig 24,1-ről 31,1 százalékra növekedett.*

A korszerű vonóerő üzemkészségének nagyobb mérvű növelése a javítási százalék csökkentése még kedvezőbb arányt biztosított volna a gőz- és a korszerű vonóerő teljesítménymegoszlásában, a megtakarított anyagköltség még kedvezőbb is lehetett volna.

Összegezve a vasút 1967. évi munkáját, megállapítható, hogy *a törzshálózaton folyó nagyarányú rekonstrukciós munkák, a járműpark és a berendezések korszerűsítése újabb nagy előrehaladást jelentett.* Ez azonban a szállítás lebonyolításában nem kis gondot okozott. A technikai fejlődés nagyobb üteme mellett sem növekedett komplexen az átbocsátó- és szállítóképesség. *A lehetőségek azonban jobbak voltak, mint bármely korábbi évben, s ezekből a vasút többet is hasznosíthatott volna.* Mindemellett a jövedelmezőbb üzemeltetésre való törekvés, az ezzel együtt járó szervezési intézkedések, az új technika, s a szolgálati helyeken folyó munkaverseny lehetővé tette, hogy a pénzügyi eredmények a tervezettnek megfelelően alakuljanak. Ennek következtében *a vasút az 1967. évi eredményei után az 1966. évivel közel azonos üzemi jutalékot képezhet.*

(A vasút 1968. évi feladatainak ismertetésére lapunk következő számában kerül sor.)

Visi Ferenc

Túlteljesítették a tervet

A *tapolcai fűtőház* dolgozói elmúlt évi munkájuk során kiváló eredményeket értek el. *Éves tervüket 5 százalékkal túlteljesítették.* Önköltségcsökkentéssel 4,2 millió forintot takarítottak meg. A jó eredmények elérését nagyban segítette a 15 szocialista brigád. Jó munkájáért külön dicséretet érdemel Nagy László esztergályos, aki jutalomként 10 napra a Szovjetunióba utazhatott.

FERI BÁCSI

Az Északi Járműjavítóban Feri bácsit könnyű megtalálni. Öreg s fiatal egyaránt ismeri és szívesen mutatják az utat jelenlegi munkahelyéhez: *az aszfalt keverőgépekhez.*

— *Főjavítást végzünk az üzem saját aszfalt keverőgépein* — válaszol készségesen kérdésünkre *Czimrák Ferenc* lakatos csoportvezető. — *A vállalat részlegünk ötlete alapján szerezte be ezeket a gépeket. Az üzem egész területén ezzel aszfaltozunk.*

Kiváló szakmunkás

Az Északi Járműjavító nemrég ünnepelte 100 éves fennállását. *A kitüntetettek között volt Czimrák Ferenc is: a Munka Érdemrend ezüst fokozatát kapta.*

— *Életem legszebb emléke marad az a nap, amikor átvettem a kitüntetést* — mondja meghatódottan.

Feri bácsi 25 éve a műhely karbantartó osztályának kiváló dolgozója. Nemcsak kiváló szakmunkás, hanem a reá bízott vagyonnak lelkiismeretes gondozója is. Fegyelmezett ember. *A műhelyből csak akkor hiányzott, amikor gyomorműtétje volt.* Nem ismeri a selejtet. Pontos a magánéletében, pontos a műhelyben. A szakmai ügyekben otthonos. Műszaki feladatokban is önállóan intézkedik.

— *A műhely legnépszerűbb embere* — mondja róla *Fenyvesi Károly* műhelybizottsági titkár. — *Az osztályon mindenki szívesen fordul hozzá tanácsért, sokan kérik segítségét.*

Nyitott szemmel jár

Egyik fő erénye, hogy a műhelyben nyitott szemmel jár: *keresi a hibákat és azonnal intézkedik azok megszüntetésére.*

Idősebb kora sem akadályozza meg abban, hogy *a szocialista brigádmozgalomban élen járjon. Minden munkaverseny szervezője és lelkes támogatója.* Több évtizedes szakmai munkája során sokszor kapott oklevelet, emléklapot. Többször volt sztahanovista, kiváló dolgozó.

— *Feri bácsi nem azért népszerű, mert elnéző a munkában* — csatlakozik a beszélgetéshez *Nagy István* osztályvezető-helyettes. — *Ellenkezőleg, nagyon szigorú, nem tűri a lazaságokat.*

Elmondja, hogy *Feri bácsi nevéhez sok újítás fűződik.* Az ő érdeme a 18 méteres áthidalóhídnak 4 méterrel való meghosszabbítása. A műszaki megoldást is ő dolgozta ki. Ugyancsak neki köszönhető, hogy a X. osztály energiahordozó hálózatát úgy cserélte ki brigádjával, hogy egyetlen munkaóra kiesés sem volt.

Újításai közül kiemelkedik az edzőműhely kádjának hűtési megoldása.

Elégedett ember

Feri bácsi 11 éves kora óta dolgozik. *Mint példaütemenykihordó kezdte „pályafutását".* Tizennégy éves korában lakatos tanonc lett és 17 éves volt, amikor kézbe vette a segédlevelet. Majd kitanulta az autószerelést és a gépkocsivezetést.

A felszabadulás után azonnal belépett a szakszervezetbe és a pártba. *A szakmai elfoglaltsága nem gátolta meg abban, hogy különböző társadalmi funkciókban is dolgozzon. Jelenleg a segélyezési osztálybizottság legaktívabb tagja.*

Feri bácsinak még arra is volt ideje és ereje, hogy esti tanulással a nyolc általános iskolai bizonyítványt is megszerezze.

Elégedett, boldog ember. Leánya az általános iskola 8. osztályába jár, fia műszerész ipari tanuló. Velük foglalkozik esténként.

Tőzsér Ernő

Új módszerek a pécsi területen

Hogyan növelhető az utazó személyzet pihenőideje?

Vonatkisérő telepállomás létesül Barcson és Mohácson

A kollektív szerződés — amint az már közismert — egy utazó szolgálatot teljesítő vasutas dolgozó számára *éves átlagban 2520 szolgálati órát ir elő. Ennek keretében a havi óraszám a szükségnek megfelelően változhat.* Januártól áprilisig, amikor a szállítási igények viszonylag még alacsonyak, havi 210 óránál is kevesebb lehet a szolgálat, de az őszi forgalom idején sem növekedhet 230 óra fölé. Ha erre mégis szükség van, azt a meghatározott keretek között, túlóraként számolják el. *A kollektív szerződés általános érvénnyel mondja ki, hogy a távolléti órák száma nem lehet több havi 300 óránál.*

JOBB MUNKAKÖRÜLMÉNYEKET AZ UTAZÓKNAK

Újszerű a szabályozásban, hogy figyelme kiterjed a dolgozó két szolgálata között biztosítandó pihenő időre, különös tekintettel annak zavartalanságára. *A távollakó dolgozók pihenőidejébe nem szabad beszámitani a haza- és visszautazáshoz szükséges időt.*

A kollektív szerződésben előirtaktól *a pécsi igazgatóság területén* tavaly még lényegesen eltért az utazó szolgálatot teljesítők munkaideje. A vonatkisérőknél például 240 volt a szolgálati órák havi átlaga, míg a távolléti átlagidő 272 órára alakult.

Hogyan lehet csökkenteni a vontatási utazószemélyzet szolgálati és távolléti óráinak számát, úgy hogy teljesítményeik ne csökkenjenek? — A kollektív szerződésben meghatározottak feladták a „leckét" a forgalom szervezőinek, irányítóinak. *Elsőrendű feladat, hogy jobb munkakörülményeket teremtsenek a már állományban levőknek.* A legfőbb kérdés, melyre választ keresnek most a pécsi igazgatóság vezetői: *hogyan lehet emberibbé tenni az utazószolgálatot teljesitők munkakörülményeit.* Nem hiába fáradoznak ezért. Máris találtak célszerű, a dolgozók számára több pihenést, kedvezőbb beosztást biztosító megoldásokat. Ezek üzemi szempontból is előnyösek, mivel a meddő idők csökkenését a termelékenység növekedését igérik.

ÉSSZERŰ SZERVEZÉS

Ilyen módszer például a telepállomási decentralizálás. Megvizsgálták, honnan, milyen távolságról járnak be például a Pécs állomáson szolgálatot teljesítő vonatkisérők. Kitűnt, hogy a 101 kilométerre levő *Berzencéről* egy, a 76 kilométerre levő *Babócsáról* öt, a 73 kilométerre levő *Péterhida-Komlósdról* három, *Barcsról*, 63 kilométerről két vonatkisérő jár Pécsre szolgálatba. *Hasonló a helyzet a mohácsi térségben, ahonnan tizen járnak a pécsi vonatkisérő telepállomásra.* Pihenőidejük rovására megy, hogy szolgálatba érkezésük, vagy hazautazásuk minden alkalommal két-három órát vesz igénybe. Ez az időveszteség elkerülhető, ha a Barcs környékén lakók Barcson, a mohácsiak Mohácson léphetnek szolgálatba, ott válthatják egymást. Ezeken a helyeken 10—15 új jelentkező is van és további vonatkisérők felvételére nyílik lehetőség. *Ezért határozták el, hogy április 1-től Mohácson, illetve Barcson új vonatkisérő telepállomást hoznak létre.* Az új felvételeseket Pécsett oktatják heti négy alkalommal szakosított formában.

Eddig minden este három vonatkisérő csapat utazott ki Mohácsra, *a laktanyában éjszakáztak és a reggeli vonatokat hozták Pécsre.* Ha meglesz a mohácsi telepállomás, ugyanez a feladat elvégezhető helybeli vonatkisérőkkel, akiknek nem kell családjuktól távol tölteni az éjszakát. *Az ilyen ésszerű szervezéssel jelentősen csökkenthető a vonatkisérők megterhelése és a távolléti idő.*

VONALI VÁLTÁS

Kitűnő módszer az egy szolgálati órára jutó kilométerteljesítmény növelésére *a „vonali váltás" bevezetése. Sikerrel alkalmazzák ezt már Pécs—Nagykanizsa viszonylatában a Pécsről induló 2417-es számú és a Nagykanizsáról induló 2420-as számú személyvonatok szigetvári találkozásánál.* Időveszteséget ez nem okoz, az utazóközönség csak annyit vesz észre, hogy Szigetvár után újabb jegyvizsgálat következik. A vonatkisérők viszont ezzel 4—5 óra — várakozással töltött — meddő időtől mentesülnek.

Azokban az esetekben, amikor ez nem ellentétes a vasúti szolgálati érdekekkel lehetővé teszik, hogy *a vidéken lakók lakhelyükön kezdjék vagy fejezzék be szolgálatukat.*

Igyekeznek „helyükre" tenni az embereket, vagyis megszüntetni azt, hogy a lakóhelyükhöz közelebbi helyett a távolabbi szolgálati helyre járjanak az utazó szolgálatot teljesítők. A legkirívóbb példa erre, hogy *van egy Nagykanizsán szolgáló vonatkisérő, aki Zalaegerszegen lakik.* Hasonló problémák másutt is szép számmal mutatkoznak. *Három vonatkisérő például Somogyszobról Kaposvárra jár szolgálatba.* Hogy miért? Rejtély, hiszen Somogyszobon is van vonatkisérő telepállomás.

MEGKÉRDEZIK A DOLGOZÓKAT

Ez utóbbi problémakör megoldása sem olyan egyszerű, mint amilyennek tűnik. *A vonatkisérők ugyanis jól tudják, hogy a telepállomások között jelentős különbségek vannak.* Az egyik telepállomásnak sok a rendkívüli vonata, s az ilyen helyen gyakrabban fordul elő váratlan berendelés. De lehetnek a kedvezőtlen távolságban levő szolgálati helyhez való ragaszkodásnak más, indokolható okai is. Ezért mielőtt ezeket a problémákat rendeznék, *megkérdezik majd az „illetékest", a dolgozót,* ragaszkodik-e nagyobb távolságban levő munkahelyéhez, nem vállalna-e szívesebben számára kedvezőbb beosztást.

A kollektív szerződés alapján a szolgálati és távolléti órák csökkentésére tett és teendő intézkedésekben az a figyelemre méltó, különösen pozitív elem, hogy az emberek, a vasút legnehezebb területén dolgozók érdekében történnek.

Dr. Lőrincz János

Bódé vagy telefonfülke?

Az igaz, hogy a nemzetközi forgalomra még várni kell, hiszen a tél nem kedvez a turistáknak. De ezt az időt talán fel lehet arra használni, hogy már most készüljünk a nyári forgalomra. Épp ezért úgy érezzük idejében szólunk, hogy *a kelenföldi pályaudvar személypénztár csarnokába beállított postai, nyilvános telefonfülke siralmas elhanyagolt állapotban van.* A balatoni idény megkezdéséig még van idő, ki lehet és véleményünk szerint ki is kell cserélni ezt a fülkét.

Egy tény, az a düledező, összefirkált, piszkos fabódé mindenre emlékeztet, csak telefonfülkére nem.

Molnár Árpád

NYUGDÍJASOK FIGYELMÉBE!

A szakszervezet szervezési és nevelési osztálya értesiti a MÁV és GYSEV nyugdíjasokat, hogy különféle ügyesbajos dolgaik elintézése végett a Vasutasok Szakszervezete központjában *(Budapest, VI., Benczur utca 41.)* minden héten szerdán és pénteken, a területi bizottságoknál pedig minden szerdán reggel 8 órától délután 14 óráig a nyugdíjas szervezők fogadónapot tartanak.

Öt hónap mérlege: 14 ezer vagon cukorrépa

Éveleji beszélgetés Sarkad állomás vezetőivel

Az első látásra nehéz eldönteni, hogy *Sarkad állomáson* a sűrűn hulló, vastag hópelyhektől nem lehet látni a cukorrépával teli vagonokat, vagy a teli vagonoktól nem látni a sűrű havazást, a viharsarki telet.

— *Ma reggel a korai teherrel 78 vagon répa érkezett hozzánk* — mondja *Pintér Gyula* állomásfőnök —, *s ha ehhez hozzávesszük, hogy Vésztőn, Kötegyánban és Békéscsabán egy-egy megrakott szerelvény indulásra, illetve bebocsátásra vár, akkor azt hiszem nem túlzás azt mondani: azt sem tudjuk, hol áll a fejünk.*

A Sarkadi Cukorgyárban most van a kampány befejezése előtti „mindent bele" időszak — kapcsolódik a beszélgetésünkbe *Raffai Ferenc* szb-titkár. — Így érthető, ha özönlik a répa. Pedig eddig sem tétlenkedtünk. *Az elmúlt 5 hónap alatt, tehát szeptember 1-től a mai napig 14 624 vagon répa érkezett hozzánk.* Ezeknek a kocsiknak a kezelését, továbbítását a mi kollektivánk végezte.

Az állomás vezetői elmondották, hogy már az elmúlt szezonban sikerült jól megszervezni a szállítást, s ennek köszönhető, hogy fennakadás vagy vagonállás nem fordult elő. Míg három évvel ezelőtt a gyár *kocsiállásért 1,5 millió forintot fizetett, addig ebben a szezonban a kocsiállás mindössze 100 ezer forint.*

— *Perczel Ferenc vonalfőnök jelenleg is a cukorgyárban van, hogy az egyre-másra érkező vagonok sorsát „egyengesse"* — folytatja az állomásfőnök. — Meg egy kicsit nógatni is kell a cukorgyáriakat, mert ha nem igyekeznek, bedugul az állomás.

— A cukorrépa szállításán, illetve fogadásán kívül még milyen munka hárul az állomás kollektívájára? — tettük fel a kérdést.

— *Állomásunk körzetesített, központi állomás. Az AKÖV kirendeltségével együtt, 9 község darabáru fuvarozását, illetve szállítását végezzük.* Azonkívül nagyon sok építőanyag, tüzelőanyag és a keverő üzemünkbe nagyon sok állati táp érkezik. Az év minden szakában van mit tenni. Hiszen répaszelet-szállítás egész évben van.

— Milyen eredménnyel zárták az elmúlt évet?

— *A kocsikihasználásnál 101,9, a kocsitartózkodásnál pedig a 91 százalékos tervvel szemben 93,6 százalékos eredményt értünk el. Örömünkre szolgál, hogy állomásunk kollektivája szocialista brigádban dolgozik, s közülük egy oklevelet, egy pedig bronz plakettet kapott.*

S ha az elmúlt év eredményeinél tartunk, említést érdemel még, hogy 1967-ben 614 ezer ember fordult meg az állomáson, akik közül több ezer a rendszeres bejáró.

A sarkadi vasutasok derekasan helytálltak, munkájuk, eredményük dicséretre méltó.

(szerényi)

GŐZMOZDONYOK ALKONYA

— Eleget kormozták a házakat, itt a kilakoltatási végzés!

(Pusztai Pál rajza)

8,2 millió forintot takarítottak meg

A *debreceni fűtőház* dolgozói éves szállítási tervüknél kimagasló eredményeket értek el. A jó szervezőmunka és a szocialista munkaverseny sikere azt eredményezte, hogy az egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm tervet 102 százalékra teljesítették. Az üzemeltetési önköltség pedig 3,04 forintról 2,86 forintra csökkent.

Emelkedett a munka termelékenysége is. Az egy szolgálati órára eső 5,6 mozdonykilométer célkitűzést 5,7 mozdonykilométerre teljesítették. Az elért eredményeket elősegítette a nagyteljesítményű Diesel-mozdonyok munkába állítása, és a különböző szolgálati helyekkel kialakult jó kapcsolat, baráti szellem.

Jelentős megtakarítást ért el a fűtőház a tüzelőanyagnál is. *Szénből 7000 tonnával, gázolajból 1765 tonnával használtak fel kevesebbet, mint ahogy uzt a terv előírta. A megtakarítás értéke 8,2 millió forint.*

Marosán Pál

Tervpályázat a Miskolc—Tiszai pályaudvar felvételi épületére

Miskolc 1859-ben kapcsolódott be a kiépülő magyar vasúti hálózatba. A vasút által biztosított gyorsabb és gazdaságosabb közlekedési lehetőségek Miskolc városát a miskolci utas- és áruforgalmat olyan nagy mértékben megnövelték, hogy 41 évvel később az első állomási felvételi épület már kicsinek és korszerűtlennek bizonyult. *A MÁV Pfaff Ferenc tervei szerint 1901-ben megépítette a ma ismert felvételi épületet.* A felszabadulás után Miskolc — mint az ország nagy jelentőségű nehézipari központja — rohamos fejlődésnek indult. Az üzemek termelésének növekedése nemcsak az áru- hanem az utasforgalmat is rendkívül megnövelte Hogy a vasút és az ipar fejlődésének kölcsönhatása milyen ütemet diktált, azt néhány számmal jól lehet érzékelvetni:

Miskolc város mai közigazgatási területén 1859-ben 21 000 lakos 1900-ban 60 160, 1941-ben 114 674 élt 1967-ben pedig 174 740 volt a város lakossága. A Tiszai pályaudvaron a naponta

felszállt utasok száma 1868-ban 615 fő, 1967-ben 40 000 fő.

Ha az érkező és induló utasok számát összeadjuk akkor a jelenlegi időszakban napi 80 000 fő utassal számolhatunk.

A felvételi épület az elmúlt 66 év alatt nem növekedett, műszakilag pedig elavult, s felújítással sem lehet az utasforgalmi igényeket a jelenlegi épületben kielégíteni.

A Közlekedéstudományi Egyesület miskolci szervezetének munkabizottsága által készített tanulmány alapján a MÁV 1962-ben napirendre tűzte a felvételi épület átépítését. Tanulmányterv és vázlatterv is készült. Tekintettel arra, hogy akkor a MÁV-on kívül más beruházók nem rendelkeztek a szükséges beruházási költséggel, a probléma megoldását el kellett halasztani a negyedik ötéves terv időszakára.

1966-ban Szolnok állomás felvételi épületének sikeres tervpályázatán szerzett kedvező tapasztalatokból kiindulva, került sor a most meghirdetett tervpályázat előkészítésére, megszervezésére. Ebben a tervpályázatban a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium,* az *Építési és Városfejlesztési Minisztérium* és *Miskolc Város Tanácsa* együttesen vesz részt, és a pályázat költségeit is közösen vállalták. A tervpályázat beadásának határideje

1968. május 6., az elbírálásra június 30-ig sor kerül.

Az első pályadíj összege 100 000 forint.

A pályázat során nemcsak a vasúti hanem a postafelvételi épületet is meg kell tervezni. Ezenkívül *egy ABC áruház is épül, amelynek az a célja, hogy az utasok, főleg a vidékről bejáró dolgozók áruellátási igényeit előrendeléses és önkiszolgáló rendszerrel megoldja.* Ezenkívül az állomás előterének városrendezési és közlekedési problémáit is meg kell tervezni. A pályázati terület keleti határvonala a MÁV építési gépállomás, nyugati határvonala a Tiszai pályaudvart a Gömöri pályaudvarral összekötő deltavágány, déli határvonala az állomás I. számú vágánya, északi határa pedig a Szinva patak mentén húzódik.

A tervdokumentáció-készítés átfutási idejét figyelembe véve, *a kivitelezés megkezdésének legkorábbi időpontja 1970 végére, illetve 1971 tavaszára várható.* Érthető hiszen a pályázat volumenét tekintve nemcsak a nagy tervezési terület, hanem a mintegy 90 000 légköbméterre becsülhető épülettömeg nem kis munkát ad majd a pályázaton részt vevő tervezőmérnököknek.

Baleseti krónika

December 13-án a Hámán Kató fűtőházban mozdonyjavítás közben a kezelőjárdáról leesett és halálos fejsérülést szenvedett Nagy Kálmán 18 éves lakatos. Kivizsgálás szerint a balesetet egyéb mulasztások mellett nevezett elcsúszása idézte elő.

★

December 19-én *Kőbányateher pályaudvaron* váltó- és vágányellenőrzés elmulasztása miatt *a szabad VII. helyett a foglalt I. számú vágányra járt a 757 számú vonat és erősen ráütközött az ott álló M44 123 psz. állomási tartalékmozdonyra.* Az ütközés következtében mindkét gép megrongálódott. Megsérült a 757 sz. vonat Diesel-mozdonyának gépkezelője is, aki társaival együtt az ütközés bekövetkezése előtt mozdonyáról leugrott.

★

December 20-án Ajka állomáson az 1892 sz. vonattal végzett tolatás közben halálos üzemi balesetet szenvedett Hauser Márton kocsirendező. A baleset azért történt, mert nevezett mozgásban levő kocsikat akart egymás után több helyen összeakasztani, közben az első sikeres ráakasztás után a második nyílásnál álló testhelyzetben lépett az ütközők közé.

★

December 20-án 6 óra 18-kor *Nagylapos* állomáson váltó- és vágányellenőrzés elmulasztása miatt *a foglalt III. vágányra járt a 660 számú vonat és kíméletlenül ráütközött az ott felosztalott 2577 számú vonatra.* Az ütközés következtében 24 jármű kisiklott és oldalára dőlt a 660 sz. vonat Diesel-mozdonya is. Jelentős anyagi kár keletkezett. Megsérült a 660 sz. vonat egyik vonatkísérője is. Megállapították, hogy a balesetet az állomás forgalmi szolgálattevőjének és a II. számú szolgálati hely váltókezelőjének mulasztása idézte elő.

★

Január 7-én a Gecse—Gyarmat állomásra bejáró 1376 sz. vonat az V. számú kitérő kereszteződésében elütötte Czum Zoltán váltókezelőt. Nevezett az elütésnél elszenvedett sérülései következtében életét vesztette.

★

Január 7-én *Székesfehérvár* állomáson a 2. sz. tartalékmozdony elütötte a nagykanizsai fűtőház létszámába tartozó *Dünnert László* mozdonyfűtőt, aki fején megsérült. A baleset azért történt, mert nevezett körültekintés nélkül lépett a tartalékmozdony űrszelvényébe.

Az új esztendőben
OLASZORSZAG ES FRANCIAORSZAG LEGSZEBB TAJAIT LATHATJA
4 forintért
— ha megnyeri a kétszemélyes kéthetes körutazást a Szerencse-Sorsjátékon
Vegyen
SZERENCSE-SORSJEGYET!

Hóban, fagyban is helytállnak

Saruállítók között Rákosrendezőn

Ősz apó, téli szél táncoltatja, kapkodja a havat a vágányok között. A sínszálak — ahová néhány órája nem gurult kocsi —, nem látszanak ki a hótakaró alól.

Gurítási szünet van.

— Most fogyott le a „fogás" — mondja kísérőm, Fodor György állomásirányító. Csendes ez a nagy „örökmozgó" Rákosrendező. *Néhány ember a „bódé", a melegedő jégvirágos ablakain át tekintget ki. A saruállítók, a maguk készítette — deszkából és bádoglemez lapokból összetákolt — kalyiba alá húzódnak.*

Amott a gurítógép erőlködve húzza a hajnalban Sturovóból érkezett szerelvényt. A domboldalban lassan, egyenletesen

nagyokat fújtatva erőlködik

az ötcsatlós gőzös. Amikor — vasutas nyelven szólva — megbukik, átjut az emelkedőn, meggyorsul az utána kigyózó kocsisor.

— *Figyelem! Kezdődik a gurítás!* — hangzik *Pénzes László* gurításvezető hangja.

Erdős Antal, az állomás egyik veteránja — „dombi" váltóőr — már figyel. Neki egy pillantás is elég, hogy felmérje a „nagytulipán" helyzetét, azt, hogy egyes irányvágányok milyen mértékben terheltek és hogy helyükön vannak-e a váltóőrök és saruállítók.

Egymást kergetve gurulnak le a kocsik a dombról. *Orosz István* „hidalatti" váltóőr, aki már 20 esztendeje állítja a guruló kocsik részére a helyes főirányt, most is biztos kézzel szelektálja, osztogatja széjjel a kocsikat.

— *27-re, 16-ra, 36-ra, 18-ra, 16-ra 8, a 36-ra 14-re kocsi gurul* — hallatszik Pénzes László hangja.

A kocsik szerte-széjjel gurulnak a 37 irányvágányra. Az 52 éves *Takács István* saruállító, korát meghazudtoló frissességgel ugrik az egyik kocsi elé. Kezében a sarú. Látszik, a szerszámtól edzett kéz engedelmeskedik a súlynak. Hátranéz. Megint csak szemmel leméri az álló kocsisor távolságát. Egy-két lépést hátrál a hóban, aztán gondosan ráilleszti a nehéz, fagyos vasdarabot a hótól nedves sínkoronára. Keze a hidegtől olyan sötétbarna, hogy összeolvad a saru színével.

A következő percben Takács István öles léptekkel szalad a szomszéd „felségterület" felé. Ugyanis, ott az állomás egy másik öregje, *Mészáros III. József* sarúzza a kocsikat.

— *Most éppen sűrűn „vereti" a D 25 és 26-ot* — mondja így vasutas nyelven Fodor György. — *Talán nem is ez a baj, hanem az, hogy az egyik vágány bent van — kevesebb kocsi van rajta — a másik meg tele van. Ez azt jelenti, hogy az üres vágányt hátul kell fogni, sarúzni, a tele vágányt meg elől. Ezért a két guruló kocsi közti idő, alig 1 perc, nem elég a visszatéréshez, előrefutáshoz. Ilyenkor kell a szomszéd saruállítónak besegíteni, ha nem akarja, hogy a „túr versenyt" egy esetleges kocsisérülés rontsa.*

Egy kis szünet következik. Elfogyott a fogás, a gurítódombra feltolt kocsisor. A szabadban álló kályhához húzódunk...

Kályhához...? *Egy körbekörbe kilyukasztott vashordóhoz, melyben kékes lánggal koksz ég.* A kályha körül

semmi nyoma a télnek,

száraz, bagiköves a talaj. Körül álljuk a furcsa, jótékony melegforrást. Feloldódik a szó, csak úgy mint kezünk, lábunk.

— *15 éve taposom itt télen a havat, ősszel, tavasszal a sarat* — mondja az 58 éves *Mészáros III. József.* — Megszoktam, megszerettem ezt a sok figyelmet igénylő veszélyes mesterséget. Sok nehéz napot, nagy munkát éltem itt át a vágányok között. De az ember úgy van ezzel is, hogy csak a szépre emlékezik.

— *Az ötvenes években történt, a túlsúlyos mozgalom idején* — veszi át a szót *Takács István* —, *amikor az egyik mozdonyvezető mindig tológépet kért. Egyszer megvicceltük.* Volt az alsó határnál egy Ferencvárosba tartó hideggép. Úgyis probléma volt az elküldése, hát rátettük a vonat végére. Amikor azután állt a kijárat egy másik mozdonnyal egy nagyot fütyültettünk, annak jeléül, hogy tolásra készen áll a toló. A mozdonyvezető hátra nézett, minthogy hátul látta a gépet, no meg fütyülést is hallott, megindult. *Nagyszerűen, könnyedén ment a hideg mozdonnyal terhelten. Legtüzelőbb ő nevetett a legjobban a dolgon és soha sem kért többet tolót.*

A tűz körül

melegedő fiatalok,

Jámbor Károly és *Pozsár László*, csendben hallgatták az öregek visszaemlékezéseit.

— *Nekem már nem sok van hátra!* — mondja Mészáros József és vállon veregeti a mellette álló fiatalokat. — *Ezekből is sárús lesz. Már 3—4 éve itt vannak köztünk. Megszokták a telet, a hideg éjszakákat itt az Isten szabad ege alatt.* Megtanulták és megértették, hogy a szolgálatba lépés előtt a legfontosabb dolog a vágányok megtekintése és a saruk, a szerszámok megvizsgálása. Egy kicsit meteorológusnak is kell lenni, mert másként kell szélben, hidegben vagy melegben, egy vagy több kocsi esetében saruzni. *És mindennél fontosabb éberen figyelni!* De nemcsak magunkra, a mi vágányainkra, hanem a mellettünk dolgozó társunkra is.

Közben megint rákezdett a hó, s a mikrofon pedig messzire szálló hangon bömbölt:

— *Figyelem! Kezdődik a gurítás!*

Gergely József

A lemaradást pótolták

A *Zalaegerszegi Fűtőház* az elmúlt év első háromnegyed évében tervét nem tudta teljesíteni. A mozdonyfelhasználási tervnél például mindössze 85,3 százalékos eredményt értek el. Az év utolsó negyede azonban meghozta a sikert, a lemaradást pótolták, és a mozdonyfelhasználási tervnél 106,27 százalékos eredményt értek el. A motoros kocsiknál az elmúlt év elejétől az év végéig 13 százalékkal javult a termelékenység.

Markos József

FELHÍVÁS!

Az Úttörővasút felvételt hirdet a februárban induló úttörő vasutas és postás tanfolyamra. *Felvételre jelentkezhet minden budapesti vagy Budapest környékén lakó úttörő pajtás,* aki az általános iskola IV., V., VI. osztályába jár, tanulmányi eredménye legalább 3,5, egészségi szempontból úttörő vasúti szolgálatra megfelel és az iskola úttörő csapata javasolja. A felvétel ideje és helye: 1968. január 28-án és február 4-én, 9 és 12 óra között az *Úttörővasút Hűvösvölgy állomásán.* Megközelíthető a Moszkva térről 56-os villamossal és 56-os autóbusszal.

HURRÁ, ITT A TÉL!

— Gabi néni, hull a hó! — kiáltoztak a minap a Kerepesi úti napközi otthonban a vasutas gyerekek. De nemcsak örömüknek adtak kifejezést, hanem szándékuknak is, hogy minél előbb hancúrozhassanak a friss hóban. A telet imádó gyerekek, Éva, Gabi és Judit néni felügyeletével autóbuszra szálltak, hogy elinduljanak a behavazott Erdőre.

Nagy az öröm. Megérkezett az autóbusz a Ságvári ligetre.

Gabi néni sem rest. Megmutatja a gyerekeknek a hógolyókészítés tudományát.

A hócsata után a „vesztesek" havas szíklamászási versenyre hívják ki a „győzteseket". És máris hurrá, hurrá csatalátással futnak a dombtetőre. És a „hegy-csúcs" egy méterrel még magasabb lett.

(Tőzsér Ernő képriportja)

Tizenöt évig vonatfékező volt

Nagy Lászlóné 15 évig egyfolytában tehervonat-fékező ként szolgálta a vasutat. Vonatfékezőként utazni hosszú éveken át, télen, nyáron, dacolva az időjárás viszontagságaival, nem könnyű munka. *A maga nemében szinte egyedülálló, hogy valaki nő létére ennyi kitartással, ennyi szívóssággal és akarattal vállalja ezt a nehéz munkát.* Nagy Lászlóné vállalta. Könny szökik a szemébe, amikor életéről beszél.

— *Szegény sorsban éltünk özvegy édesanyámmal. Férjem a frontra került, ahonnan 100 százalékos hadirokkantként tért haza. Valamennyiünkről magamnak kellett gondoskodni. Így kerültem a vasúthoz. Vonatfékezőnek vettek fel. Nem volt könnyű. De igyekeztem helytállni és úgy érzem, szerettek, megbecsültek.*

Horváth Károly vonatvezető, aki 11 évig utazott Nagy Lászlónéval, így beszél róla.

— *Szorgalmas, kitartó, fáradtságot nem ismerő munkatárs volt. Néhány évvel ezelőtt sürgősen továbbítani kellett egy vonatot. Még egy „rendes" zárfékes kocsit sem tudtak a vonathoz hozzáadni. Egy „platón" kocsi volt a zárfék. Hideg, zimonkós tél volt, karácsony előestéje. Mindenki sietett haza, aki csak tehette. Nagyné soron kívül vállalta az utazást, mert a vasút érdeke úgy kívánta.*

Jó munkája elismeréseként 1960-ban *kiváló dolgozó* oklevelet kapott.

Nagy Lászlóné az új év első napjaiban befejezte vasúti szolgálatát, nyugalomba vonult.

Vas István

Két hét Svájcban

A Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség alelnökének, *Otto Waldernak* a meghívására két hetet töltöttem Svajcban. Elsősorban a Szövetség *(Internacia Fervojista Esperanto Federacio — IFEF)* ifjúsági munkájáról, a jövő év májusában Várnában megrendezésre kerülő 20. IFEF Kongresszus programjáról tanácskoztunk. Örömmel állapíthattuk meg, hogy 1967-ben, az ENSZ által meghirdetett Nemzetközi idegenforgalmi évben, jelentősen növekedett az érdeklődés a nemzetközi nyelv iránt és az érdeklődők között egyre több vasutas fiatalt lehet találni.

Az 1968. évi kongresszus keretében gazdag kulturális és sportprogramot bonyolítanak le a résztvevő fiatalok. *A vasutas eszperantó kongresszusok történetében másodízben rendezik meg a IFEF több ország fiataljaiból összeállított csapatának labdarúgó mérkőzését a várnai ifjúsági csapat ellen.* A kongresszust megelőzően, ez év februárjában a szomszédos Ausztria fogadja Innsbruckban a téli sportot kedvelő és a nemzetközi nyelvet jól ismerő vasutas fiatalokat Európa számos országából. *Európa vasutas eszperantista fiataljai között élénk baráti levelezési kapcsolat alakult ki az elmúlt években.* A francia fiatalok megszervezték a levelezési címek cseréjét és a baráti kapcsolatok kialakításához ezáltal sok segítséget tudnak adni.

Az alelnökkel történt megbeszéléseken kívül több svájci eszperantó klub meghívásának is eleget tettem. Először *Zürichbe* látogattam el. A klub tagjai az ifjúsági eszperantó mozgalomról kértek tájékoztatást. *Elismeréssel állapították meg, hogy a szocialista országokban — köztük Magyarországon is — az utóbbi években az eszperantó mozgalom jelentősen fellendült.* A negyedévenként megjelenő lapunkat a *Hungara Vivo-t* (Magyar Élet) többen ismerik és olvassák Svájcban. A zürichi klub tagjai részére újságnak is beillő körlevelet ad ki havonta, s ebben a klub havi programjáról, a svájci eszperantó élet híreiről tájékoztatják a tagságot. Összejöveteleik családias hangulatúak, az előadásokat közös vacsora előzi meg. Jogosan büszkélkedhetnek azzal, hogy Európa szinte valamennyi országából voltak vendégeik, akik a vendéglátásért járó köszönetet a vendégkönyvben is kifejezték.

Jártam *Bázelban*, a nagy kultúrájú és történelmi múlttal rendelkező városban is. Itt különösképpen a sok érdekességet és újdonságot nyújtó gyógyszerész-múzeum tetszett. A múzeum épülete igen régi, már az 1328-as években történik róla említés, később — 1514-től 1518-ig — *Erasmus* lakott a házban, de gyakran járt itt *Paracelsus* is. A gyűjteményt tíz nagy teremben helyezték el. Láthatók itt csontok, fogak, bőr, epekövek, múmiapor — ezek voltak a gyógyszerek ősei. Szépek a régi orvosi és gyógyszerészeti könyvek, valamint az 1488-ból származó diploma, az első „privát" gyógyszerkönyv 1595-ből. Külön szekrényben találhatók a régi mikroszkópok a legrégibb példányoktól a ma használt modern eszközökig.

Bázelből az óragyártás hazájába: *La Chaux de Fondsba utaztam.* A város eszperantistái a magyar eszperantó irodalom legkiválóbb művelőiről hallhattak előadást. Vendéglátóim a városban található óramúzeumba invitáltak, mely igen nagy élményt jelentett számomra. Ezen a vidéken *az óraipar annyira fejlődött, hogy statisztikai adatok szerint évente 44 millió órát, vagy óraszerkezetet állítanak elő.*

Lausanne-ban színes vetítettképes előadás formájában hazánk legszebb vidékeit mutattam be a város eszperantistáinak. Az elmúlt évben szép számmal jártak lausanne-iak *Budapesten az 51. Eszperantó Világkongresszuson.* Annak idején nagyon megkedvelték fővárosunkat és elhatározták, hogy hamarosan újra ellátogatnak Magyarországra.

Kéthetes svájci tartózkodásom során jártam még *Bernben, Luzernben* és az olasz nyelvterületű *Luganoban* is. *A Svájci Szövetségi Vasutak* menetrendjét úgy alakították ki, hogy nagyon jó az összeköttetés az egyes nagyvárosok között. *A vaskos menetrendkönyv — melynek külön kiadása is van — részletes szállodai tájékoztatást is nyujt az utazóknak, feltünteti nemcsak az árakat, de a szállodához történő eljutás lehetőségét is.* A pályaudvarokon és kisebb állomásokon több nyelven tájékoztatják az utasokat. Közlik a vonat adatait, az étkező- és hálókocsi helyét a szerelvényen. Ezt egyébként a peronokon elhelyezett táblákról is le lehet olvasni. A *Schweizerische Bundesbahnen* (SBB) utazási irodáiban ízléses, színes prospektussal látják el az utasokat. A családok jelentős része utazási kedvezményt élvez hétvégi utazásuk során. Kedveltek az úgynevezett kombinált utazások is, melyek tetszés szerinti útvonalon, vonaton, hajón, autóbuszon történnek. Ez az oka annak, hogy Svájcban az idegenforgalom, a turisztika az év minden szakában jelentős. *A vasút tevékenyen bekapcsolódik a különböző kulturális és sportrendezvények szervezésébe. Ezek népszerűsítésére hónapokkal előbb színes prospektusokat bocsátanak ki.*

Végül néhány szót a svájci eszperantó mozgalomról. Létszámuk elmarad hazánk eszperantistáinak számától, mégis aktívan dolgoznak. Évenként tartanak kongresszust, sítáborozást. A *Berni Rádió* hetenként négyszer sugároz eszperantó nyelvű műsort. Izléses, színes nagyméretű naptárt is megjelentetnek Svájc legszebb vidékeinek illusztrációival. Mint számos más országban, *Svájcban is a vasutasok a nemzetközi nyelv és mozgalom élenjárói.* Tevékenyen vesznek részt a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség munkájában és ez év májusában rendezendő 20. IFEF kongresszusra is szép számú küldöttség utazik majd el.

Dr. Ferenczy Imre
az IFEF ifjúsági tagozatának elnöke

Sikerrel zárta 1967. évi tervét a miskolci járműjavító

A *miskolci járműjavító* dolgozói az 1967. évre előirányzott teherkocsi fenntartási munkát, valamint az Ózdi és Diósgyőri Kohászati Üzemek kocsijainak javítását *már december 20-án befejezték.* Az év hátralevő részében a terven felül elvégzett teherkocsi fővizsgás javítások száma meghaladta a százat, míg a MÁV-nak átadott középjavításokat 150-nel növelték. *Igy 1967-ben 3830 helyett 3950 fővizsgás teherkocsit és 2800 helyett 2950 futójavításos kocsit adtak át a MÁV-nak, illetve a kohászati üzemeknek.*

Az országban egyedül a miskolci járműjavító végzi a személyvonatok fűtésére szolgáló fűtőkazánkocsik kazánjainak nagyjavítását. A fűtési idény megkezdéséig 31 fűtőkazánkocsit adtak át a forgalomnak.

A Kz sorozatú teherkocsik korszerűsítési tervét 30 darabbal teljesítették túl. Összesen 880 kocsinál végezték el az oldaloszlop erősítéseket.

Pál István

A HIVATALOS LAPBÓL

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

1967. évi 52. számból: 130 100/1967. I/3. B. A vasúti szabálysértésekkel kapcsolatos eljárás.

130 012/1967. f/Kereskedelmi Szakosztály B. Hivatalos vasúti jegy érvénytartamának meghosszabbítása.

1968. évi 1. számból: 53 410/1967. BVKH. Új fuvarköltségszámítási és pénztári elszámolási rendelkezések a belföldi árufor galomban.

Fölényesen nyerték a bajnokságot

BEJUTOTT AZ NB I-BE A NYUGATI VASUTAS FÉRFI SAKKCSAPATA

— Fogarasi Pali bácsi megint felhozta az NB I-be a Nyugati Vasutas SC-t....

A Magyar Sakk Szövetségben hallottuk ezt a dicséretet. *Fogarasi Pál*, a Nyugati Vasutas SC sakk szakosztályának vezetője azonban sokkal szerényebben fogalmazza meg a sikert:

— Csapatunk valóban fölényesen nyerte az NB II-es bajnokságot. A második helyezett Pécsi Érchányásszal szemben 13,5 pont volt a bajnokság befejezésekor az előnyünk. A végén már inkább a miénk vasutas csapatnak, a Győri MÁV-DAC-nak szurkoltunk, hogy sikerüljön nekik a második helyet megszerezni. Az utolsó fordulóban azonban váratlanul vereséget szenvedtek Zalaegerszegtől. Még így is egyforma volt a pontszámuk a pécsiekkel, azonban a Pécsi Érchányász győzött az egymás elleni találkozón és ez döntötte el javára a második hely sorsát.

Kiváló teljesítmények

Ismét visszatér beszélgetésünk az NB I-be visszajutott Nyugati Vasutas SC sakk szakosztályára. Fogarasi Pál, aki 17 éve (!) intézi a szakosztály ügyes-bajos dolgait, minden dicséretet, elismerést a csapat tagjaira „hárít".

— Az első táblán játszó Dely Péter nemzetközi mesterünk 11 mérkőzésen 10,5 pontot szerzett, de Kovács Miklós és Schrancz István mesterjelöltjeink eredménye is kiváló: az előbbi 13 mérkőzésen 10,5, Schrancz pedig 11-en 9,5 pontot gyűjtött. Kitűnően szerepelt a négy nyelven, most már — ötödik nyelvként — magyarul is beszélő Heikkilä Heikki is. A MÁV információs szolgálatnál dolgozó finn sakkozó 75 százalékos teljesítményt ért el. Ugyanennyi volt Uzsoki Ákos teljesítménye is, Szabó Lajosé pedig 73,1 százalék.

A Nyugati állomásfőnöke, *Markó László*, nemcsak „reprezentatív" elnöke a sakk szakosztálynak, hanem ténylegesen odatartozónak érzi magát. Tíz mérkőzésen ő is játszott, s eredménye ugyancsak értékes volt, mert 60 százalékos teljesítménnyel járult hozzá, hogy a vasutas csapat fölényesen megszerzett bajnoki címmel juthasson vissza az NB I-be, ahonnan 1965. végén kiesett.

Több támogatást érdemelnének

A jól szerepelt — az NB I-ben a vasutas sportot egyedül képviselő — Nyugati Vasutas SC sakkozók gondjai is szóbakerültek beszélgetésünk során. *Sajnos, ezek a gondok nem kicsik. Mindenek előtt a helyiség probléma aggasztó. Még jó, hogy Fogarasi Pál a budapesti VI. kerületi TS Sakk Szövetségének is elnöke.* Így hozzá tudja segíteni az I. csapatot, hogy a TS épületében a mérkőzésekre egy megfelelő termet kapjon. A többiek azonban — a Nyugati Vasutas SC sakk szakosztályának tartalék I. osztályú és a kerületi bajnokságban működő további három csapata — *a Nyugati üzemi étkezdéjében tartja edzéseit, mérkőzéseit.* Ez a helyzet azonban nagyon messze van az ideálistól...

Mint minden újoncnak, a most feljutott szakosztálynak is az a fő célkitűzése, hogy megkapaszkodjék a világviszonylatban is kitűnő magyar sakksport legmagasabb osztályában. *Erősítést azonban nem tud szerezni, az NB II-ben szereplt csapattal ülnek majd a tábla mellé az NB I-ben is.* Keserűen mesélik, hogy jóval alacsonyabb osztályokban szereplő vasutas csapatokban is akadna egy-egy olyan képességű versenyző, amelyik erősíteni tudná az NB I-es szakosztályt. *De az alacsonyabb osztályban szereplő vasutas sakk szakosztályok hallani sem akarnak arról, hogy ezeket a versenyzőket átengedjék* a vasutas sakkozást legmagasabb szinten képviselő Nyugati számára.

74 igazolt versenyző

Pedig a nevelőmunka körül sincs hiba ennél a szakosztálynál. A 74 igazolt versenyzőből jelenleg is 24 úttörő korosztályú, akikkel *Alföldy László* szakoktató, *Dely Péter* nemzetközi mester és a többiek is szívesen foglalkoznak. Fel is neveltek már jónéhány kitűnő játékost, ezek azonban nem mellettük foglalnak helyet a mérkőzéseken, hanem velük szemben, az ellenfeleknél. Csak példaként említik az NB II-es Láng elsőtáblás játékosát, *Stugel Józsefet*, vagy a Vasas Izzó harmadik táblását, *Hódosi Lajost.* Mindketten itt értek igazi sakkozóvá, azonban elmentek a szakosztálytól oda, ahol kedvezőbb élet- és munkakörülményeket tudtak a számukra biztosítani.

És mégis: *kemény elhatározásuk, hogy most már nem váltanak „retúrjegyet" az NB I-ben.* Minden játékos azt ígéri, hogy tudása maximumát nyújtja majd minden egyes mérkőzésen.

Vedres József

INDOKOLT PANASZ

— Vegye tudomásul, beperlem a vasutat. Olyan sokat késünk, hogy ezalatt 20 forintot vesztettem ultin!

(Pusztai Pál rajza)

Eredményes évet zártak

Az évzáró színhelye most is a megszokott, kedves hely, a sportklub helyisége volt. Az egyik sarokban díszes karácsonyfa gyertyái világítottak, a falakon pedig az év nevezetesebb túráiról beszámoló fénykép-tablók sorakoztak.

Forgó János, a természetjáró szakosztály vezetője az alkalomnak megfelelően azzal kezdte „számadását", hogy ezen az estén „visszatekintünk az 1967-ben megtett útra".

KIEMELKEDŐ EREDMÉNYEK

Az út pedig emlékekben, eseménykben bővelkedik, hiszen a *Zselicségtől* a *Zemplénig* sokfelé elvezetett. Harmincegy gyalogos, négy sí, tíz vizitúra és hét egyéb rendezvény áll a mérleg aktív oldalán. *A szakosztály megmozdulásain 870-en vettek részt, közöttük 195 vendég.* Az eredmény kiemelkedő, a korábbi évekhez viszonyítva. A tagság több mint 25 százaléka már minősített természetjáró, ami azt jelenti, hogy egyre többen vannak, akik rendszeresen túráznak. A szakosztály két csemetéje, az ötéves *Tóth Ildikó* és a 6 éves *Papp Tomi* az ország legfiatalabb természetjárói. A veterán *Szabó Ali* bácsi és felesége *Erzsi* néni pedig *Marosi Miklóssal* együtt elsőnek teljesítette az arany-jelvényes szintet.

Örvendetes, hogy a taglétszám egy év alatt 118-ról 137-re emelkedett. Ez nem is csoda, hiszen az esemény-naptárnak nagyon vonzó ünnepnapjai is voltak, mint például a Nagy Októberi Szocialista Forradalom emlékére szervezett túra, a budapesti szövetség, a VI. kerületi szövetség csillagtúrái — találkozói, az országos *Kék Túra* útjainak bejárása és a *„100 kilométer a Vörös Hadsereg útján"* túrák.

Ennek teljesítéséért egyébként az évzárón tizennégyen vették át a jubileumi emlékjelvényt.

Az úgynevezett „egyéb" rendezvények közül emlékezetes a *Dobogókő—Esztergom*, a *vácrátót—szentendrei* autóbusztúra és a visegrádi százötven személyes hajókirándulás, amelyen a szakosztály szovjet vendégei is részt vettek.

A házi rendezvények közül mindig nagy élmény a hónapok első csütörtökén rendezett klubest, amelyen diavetítéssel ismeretterjesztő előadások hangzanak el, így képzeletben a világ különböző tájait is bebarangolják.

1967 tavaszán különleges feladat elé állította a VI. kerületi Természetbarát Szakszövetség a mindenre vállalkozó szakosztály tagokat; *városismereti versenyt hirdetett. Indult is három csapat. A Tóth. Papp, Harangi együttes első lett és elhozott a szakosztály egy harmadik és egy ötödik helyezést is.*

ÚJ TERVEK

Ezek voltak a múlt év legkiemelkedőbb eredményei. A „mérleg passzív" oldalán két, meg nem valósult célkitűzés található. A vezetőség ugyanis szeretett volna bekapcsolódni a *Magyar Természetbarát Szövetség* devizamentes cseretúra-akciójába. Nagyobb önálló csoport szervezésére azonban nem adtak lehetőséget, így mindössze ketten jutottak el az NDK-ba és elmaradt a tervezett bulgáriai túra is.

A szakosztály vezetősége — levonva a tanulságokat — 1968-ban a főosztály szakszervezeti bizottságának támogatásával újra önállóan szervez külföldi túrákat. Júniusban egy hétre Jugoszláviába, augusztusban tíz napra a cseh Óriás hegységbe indul túrázó csoport.

Forgó János beszámolója végén megemlítette, hogy *a tagságból nem hiányzik a sportszeretet és a példás aktivitás*, a tervek, célok megvalósításához azonban anyagi alapok is szükségesek. A szakosztály bevételei szerénvek, ezért *nagy jelentőségű volt a szakszervezeti bizottság és a 3. szakosztály vezetőinek segítsége*, amely nélkül a tömegesítő autóbusz- és hajókirándulásokat nem tudták volna megrendezni. Segített a sportklub elnöksége is. amely otthont ad a természetjáróknak és egy gumikajakkal növelte a vízitúrázók hajóparkját, a népszigeti vízitelepen pedig öltözőt bérelt számukra.

A VI. kerületi Természetbarát Szakszövetség újabb korszerűt sátrakat vásárolt, így gyarapodhatott a szakosztály tábori felszerelése is. Forgó János végül megköszönte közvetlen munkatársai és a tagság segítségét, a sportévben tanúsított aktivitását, amely nélkül a szakosztály nem érhette volna el szép sikereit.

Zámbó István

Készülünk a felszabadulási kulturális seregszemlére

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium felügyelete alatt álló középfokú technikumok és szakközépiskolák 1968-ban is megrendezik a hagyományos kulturális és sport seregszemléjüket. *A seregszemlén a Vasútgépészeti Technikum is részt vesz.* Tanulóink a tanév eleje óta készülnek. A seregszemlét minden évben hazánk felszabadulása tiszteletére rendezik.

Cél: a tanulók ismereteinek bővítése, a Szovjetunió történelmének gazdasági és kulturális életének alaposabb megismerése, megszerettetése, a szocialista hazafiság, a proletár internacionalizmus erősítése. Emeli az ünnepi versenyek fényét, hogy már az előkészületekben is érvényesítjük a nagy események folyamatosságának elvét, például a KMP megalakulásának napját, a Magyar Tanácsköztársaság létrejöttét.

A versenyben *a Vasútgépészeti Technikum* tanulói gazdag sport- és kulturális programmal vesznek részt. *A sportversenyekben iskolánk szineit 60 tanuló képviseli.* Az elmúlt 3 évben az első öt iskola között szerepeltünk, amely kis létszámunkat tekintve, igen szép teljesítményre vall.

Mélykuti István,
a Vasútgépészeti Technikum tanára

A szerkesztőség üzeni

Bánszegi József, Volosinovszki János, Marosán Pál, Debrecen; Pál István Miskolc; Behán Rózsa Miskolc, Gömöri pu.; Dancs József, Bognár Károly Tapolca; Vas István Rákosrendező; Maróti István Szombathely; Markos József Zalaegerszeg; Kiss Lajos Alsóörs; Molnár Árpád Ferencváros; Pacz József Kétegyháza; Szücs Ferenc Hatvan; Perlaki Gyula Sopron; Várfalvi Gyula Gyékényes: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Berényi Illés, Rákosrendező pu.; Várfalvi Gyula Gyékényes; Rumpler István Polgárdi; Markos József Zalaegerszeg; Gurányi László Komárom: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

LAKÁSCSERE

— Elcserélném kiskunfélegyházi 2 szobás, összkomfortos, főútvonali, utcai lakásomat budapestire. (Lehet MÁV vagy tanácsi rendelkezésű.) Leválasztási, elhatási, esetleg albérleti lehetőség is érdekel. Érdeklődni lehet: dr. Bukta. MÁV Fatelítő ÜV. Telefon: 427—362.

HÍREK

— Másodízben osztottak ki a Kiváló mérnök és technikus címet Záhony állomás fiataljainak. A kitüntetettek szakdolgozataikkal az átrakási munkák minőségének javítását, valamint a vasút villamosítását segítették.

— 274 kilométeres óránkénti sebességet ért el egy repülőgépeken alkalmazott gázturbinához hasonló motorral felszerelt vonat, a New Yersey államban végrehajtott kísérlet során. Ez a szerelvény Boston és New York között közlekedik majd.

— Jubileumot köszöntöttek. A Landler Jenő nevét viselő dunaújvárosi Vidám Park úttörővasutasai az elmúlt napokban ünnepelték a vasutas csapat megalakulásának 10. évfordulóját. Az ünnepi csapatgyűlésre meghívták a „nagy" vasutasokat és az úttörősorból kinőtt volt úttörővasutasokat is.

— Bevezették a közbeváltó szolgálatot Gyékényes állomáson a kocsirendezőknél és váltóőröknél. Az intézkedést a dolgozók örömmel fogadták.

— Tervüket túlteljesítették. Alsóőrs állomás dolgozói 1967. évi tervüket élüzem szint felett teljesítették. A kocsitartózkodási időnél a vállalt 92 százalék helyett 100, a kocsikihasználásnál pedig a 92 százalékkal szemben 98 százalékot értek el.

— Ünnepélyes külsőségek között búcsúztak 27 nyugdíjba vonuló munkatársuktól a szombathelyi járműjavító dolgozói. A nyugdíjba vonulók több évtizedes munkáját Bata Ferenc, a járműjavító vezetője méltatta, majd tolmácsolta az üzem dolgozóinak jókívánságait és átadta a szakszervezeti bizottság ajándékát.

— Szakszervezeti aktivisták jutalmazása. Hatvan állomás szakszervezeti bizottsága a közelmúltban jutalomban részesítette azokat a szakszervezeti aktivistákat, akik az elmúlt időszakban eredményes munkát végeztek. Társadalmi munkájukért 42-en kaptak könyvjutalmat.

— Ültöző, mosdó 1 millió forintért. A soproni fűtőházban a közelmúltban adták át rendeltetésének az 1 millió forint költséggel korszerűsített öltözőt és mosdót. A dolgozók örömmel vették birtokukba az új szociális létesítményt.

— Jubileumi jutalomban részesültek. Hatvan állomáson Kijácz József állomásfőnök egyszerre 26 olyan vasutasnak adta át a jubileumi pénzjutalmat, akik 25 éve szolgálnak a vasútnál.

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: 220—672
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 98.
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

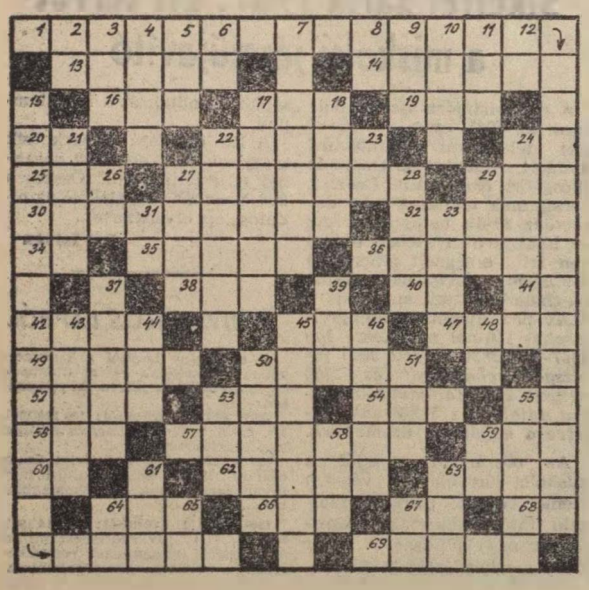
Vízszintes: 1. A közlekedési ágak összehangolt tevékenysége és fejlesztési terve. 13. Brácsa. mélyhegedű. 14. . . . Béla. neves irodalomtörténész. 16. Római 1505. 17. Testnevelési és Sportbizottság. 19. A juh hímje. 29. Buda közepe. 22. Vissza: a tengernek lehetnek. 24. Nógatószó. 25. Húz. 27. Régi magyar muzsikusok. 29. Mályi, a végén. 30. Örökbefogadás. 32. Nádnyelvű fúvóshangszerek. 34. Fed. 35. Genfi tó. 36. Haleb francia neve. 38. Liter, rövidebben. 40. Orsó kezdet. 41. Csontokat kót össze. 42. A madarak gyomra. 45. Akar valamit. 47. Hajháló. 49. Olajos fűszernövény. 50. Durva gyapjúból készült szövet. 52. A vonat útját. 53. Római számok. 54. Éra. 55. Egész. 56. Határozószó. 57. A vérér eldugulása. 59. Tréfa. 60. Kicsinyítő képző. 62. Dobogóra került versenyző. 63. Nem nappali. 64. Rovarevő emlős. 66. Kutyája. 67. Hangtalan láz. 68. . . . ipso. természetesen. 69. Jelkép, primitív népeknél.

Függőleges: 2. Derékszíj. 3. Szovjet autómárka. 4. Lengyel város. 5. Eszme. 6. Mint 60. vízszintes. 7. Francia szobrász, Rodin tanítványa. 8. Kettős mássalhangzó. 9. Izeltlábú rovar. 10. Nehéz, fémes elem. 11. L. N. S. 12. Szamárhang. 15. Az új mechanizmusban is terheli a vasutat. 17. Kiállítás. 18. Az egyik megyénk. 21. Kipusztult hattyú formájú madár. 22. Betűpótlással kettős házasság. 23. Kettőzve Fejér megyei község. 24. Satnya legényke. 26. Biztatás. 27. A bíró teszi. 28. Szerb népi tánc. 29. Oroz. 31. Például. 33. Európai főváros. 37. Meghatározott teljesítmény. 39. Ov. 43. Az olasz kommunista párt lapja. 44. Mutatószó. 45. Ceylon fővárosa. 46. Fordított eredmény! 48. Igekötő. 50. . . . tto, opera szövegkönyv. 51. Direkttermő szőlőfajta. 53. Mutatószó (ék. fel.). 55. Nem fiatal. 58. . . . Sidney (1859—1925) angol irodalomtörténész. 59. Kötőszó. 61. Fafajta. 63. Mutatószó. 64. Azonos mássalhangzók. 65. Tiltó szó. 67. Folyadék.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 15. **Beküldési határidő:** február 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A csökkent munkaképességűek helyzetének rendezéséről.

Könyvet nyertek: Somlai Rudolfné, Szombathely, Lenin út 65. Baraté Lajos, Alsózsolca, MÁV Kötőtelep. Reznyák Zoltánné, Gyöngyös. Fő tér 10. Kovács László, Szeged, Petőfi sugárút 93. Jakab József, Kunmadaras, József Attila u. 30.



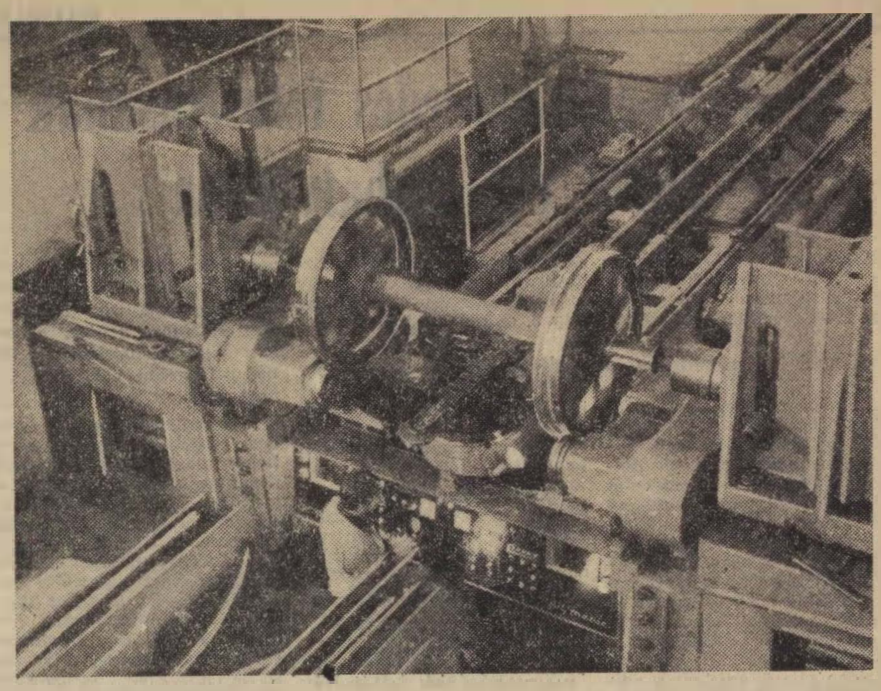
Kényelmesen utazik, pihenten érkezik
AZ
UTASELLÁTÓ
hálókocsijában!
Hálókocsi közlekedik:
- Szombathely-Szentgotthárdra
- Nyíregyháza-Záhonyba
- Debrecenbe, Szegedre
- Nagykanizsára és Pécsre
ÜNNEPI UTAZÁSHOZ MÁR ELŐRE BIZTOSITSA HÁLÓKOCSIJEGYÉT
Elővétel az IBUSZ-irodákban
Menetértí jegy is váltható

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM Ára 40 fillér 1968. FEBRUÁR 2.



Padló alatti kerékesztergát kapott a Keleti fűtőház. A francia Sculfort cég Roll-Matic típusú kerékesztergályozó berendezése automatikusan 36 műveletet végez. A mozdony rágurul az esztergapadra, s anélkül, hogy a kerekeket kiszerelnék, egy óra alatt elvégzi a szükséges munkát (MTI foto, Kácsor L. felvétele)

A vasút 1968. évi tervelőirányzata

419 millió utas és 117 millió tonna áru

Lapunk január 15-én megjelent számában beszámoltunk a vasút 1967. évi teljesítményéről. Most az 1968. évi feladatokat ismertetjük. A tervelőirányzat szerint *419 millió utast és 117 millió tonna árut kell elszállítani.* A személyszállításnál 0,3 százalékkal, az áruszállításnál 1 százalékkal, 1,4 millió tonnával többet kell elszállítani, mint 1967-ben. Az import forgalom megegyezik a múlt évivel, míg a tranzitforgalom 3,3, az exportforgalom pedig 2,9 százalékkal nő.

Mivel a vasútra az új gazdaságirányítási rendszerben is vonatkozik a fuvarozási kényszer, továbbra is elsődleges feladat:

hatékonyan hozzájárulni az előirányzott népgazdasági célok teljesítéséhez, maradéktalanul kielégíteni a szállítási igényeket.

Ahhoz azonban, hogy biztosítani lehessen az 1968-ra tervezett 1,2 milliárd forint nyereséget, alapvető követelmény a gazdaságos szállítás, a bevételek növelése, a ráfordítások csökkentése.

Az új gazdaságirányítási rendszer első esztendejében, de a jövőben is *rendkívül fontos feladatnak kell tekinteni a kereskedelem politikai céljainak megvalósítását.* Ismeretes, hogy az idén megszűnt a szállítások központi tervezése. A MÁV a fuvaroztatókkal, a feladókkal és átvevőkkel, a termelőkkel és felhasználókkal áll szoros kapcsolatban. *A vasút hálózati üzemviteli terveinek reális kialakításához szervezett szállítási igényekre van szükség.* Annál is inkább, mivel számolni kell a keresletkínálat változásaival, a piaci mechanizmussal. Mindezek szükségessé teszik olyan információs rendszer kialakítását, melynek során az igazgatóságok, a vasút felső vezetői időben tájékozódhatnak a várható igényekről. Természetesen *az igényeket fel is kell kutatni a piackutató eszközök és módszerek alkalmazásával.* Különösen nagy feladat vár a kereskedelmi szolgálatra, s azokra az állomásokra, amelyek kapcsolatban állnak a fuvaroztatókkal.

Ebben az új rendszerben, mint azt *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes, a január 12-én tartott sajtótájékoztatóján is hangsúlyozta, *kulcsfontosságú szerepet töltenek be a fuvarozás-szervezők, akiknek nemcsak tervezni és szervezni kell a szállításokat, hanem a vasút és a fuvaroztatók közötti együttműködést is szorosabbá kell tenni.*

A vasút kereskedelem-politikájának elő kell segíteni a deviza-bevételek növelését is. A versenyképesség fokozása érdekében az árufuvarozások meggyorsítása mellett — főként a tranzitforgalomban — csökkenteni kell a fuvarozási határidőket. Az országok között

évről évre növekvő árucsere forgalom és hazánk földrajzi adottsága nagy lehetőséget nyújt a MÁV tranzit-forgalmának növelésére.

Rugalmas díjszabás politikával önállóbb forgalomszervező tevékenységet kell e tekintetben kifejteni.

Nem lenne teljes a kép, ha nem beszélnénk azokról a műszaki fejlesztési feladatokról, amelyek ebben az évben is segítik majd a vasút munkáját. A MÁV fejlesztési alapja a gazdaságirányítás új rendszerének megfelelően az amortizációból, állami költségvetésből és kisebb hányada a nyereségből visszatartható összegből finanszírozható. A fejlesztési alapban fokozottabb mértékben szerepel a MÁV saját alapja és csökken az állami hozzájárulás mértéke. A rendelkezésre álló alapot döntően a vasút törzshálózatának korszerűsítésére használják fel. Tovább folytatódik *Szolnok állomás* rekonstrukciója, *a rákos—újszászi* vonal fejlesztése, megkezdődik a *Budapest Nyugati pályaudvar* és *Cegléd* között a vonal villamosítása, ezenkívül számos fővonalon kerül sor a pálya korszerűsítésére és egyes állomások fejlesztésére.

Újabb nagy lépést jelent a vasút korszerűsítésében *a közel 2 milliárd forintos járműbeszerzési terv.* Ebben az évben

24 darab 3000 lóerős, szliciumegyenirányítós villamos-mozdony, 20 darab 2000 lóerős M62-es szovjet Diesel-mozdony, 15 darab 1000 lóerős és 5 darab 750 lóerős hazai gyártmányú Diesel-mozdonyt

kap a vasút. Ezenkívül beszerzésre kerül *210 darab 4 tengelyes személykocsi és 2500 darab különféle típusú teherkocsi.*

Az új villamos- és Diesel-mozdonyok üzembe állításával 1968. év végéig lehetővé válik, hogy *az összes vontatási teljesítményekből több mint 60 százalék a korszerű vontató járművekre jut.*

Szociális, munkavédelmi és lakásépítési beruházásokra *93 millió forintot fordít a vasút.* Ebből az összegből *Komáromban, Almásfüzitőn, Celldömölkön, Győrben, Balassagyarmaton, Cegléden, Pécsett, Kaposváron, Budapest-Ferencvárosban, Kiskunhalason, Békéscsabán, Miskolcon, Debrecenben, Hegyeshalomban* és *Dunakeszin* különféle üzemi és szociális létesítmények építése kezdődik.

Lehetne tovább sorolni azokat az intézkedéseket, amelyekkel tovább javul a vasutasok élet- és munkakörülménye. Ezekről azonban lapunk hasábjain önálló írásokban rendszeresen tájékoztatjuk olvasóinkat. Éppen ezért ezúttal csak a legfontosabb tennivalókat emeltük ki. Úgy gondoljuk azonban, a főbb számadatokból is világosan kiderül: *nem kevés az, amit a vasútnak, a vasutasoknak 1968-ban meg kell oldani.* A munka minden frontján felelősségteljes feladat vár a gazdasági és mozgalmi vezetőkre, s a kollektívákra egyaránt. Hiszen a jövőben az új körülmények között a célok megvalósítása, a vasutasok életkörülményeinek állandó javítása a végzett munka mennyiségén, s nem utolsó sorban minőségén múlik.

Visi Ferenc

A szombathelyi igazgatóság nyerte a vándorzászlót

Eredményes évet zárt a szombathelyi igazgatóság. 1967-ben a terv szerint 11 millió 642 ezer tonna árut és 41 millió utast kellett elszállítaniok. Ezenkívül nagy feladat hárult az igazgatóság dolgozóira a Jugoszláviából Csehszlovákiába irányuló tranzitszállítmányok továbbításánál.

A szombathelyiek 1967. első félévi összteljesítménye 103,26 százalék volt. A második félévben is kiemelkedő eredmények születtek, jóllehet, az áruszállítás eredményét legjobban kifejező kocsiigényes árutonnatervet rajtuk kívül álló okok miatt nem teljesítették. *A lemaradás mindössze 65 ezer tonna. Ez kétnapi berakásnak felel meg.* Ezzel szemben a személyszállítási tervet 1,1 százalékkal túlteljesítették.

A számok tükrében érdemes részletesebben is megvizsgálni a szombathelyi igazgatóság teljesítményét. Annál is inkább, mivel ezek a számok is bizonyítják, hogy

nem volt hiábavaló az a sok erőfeszítés, amit a gazdasági vezetők a mozgalmi szervekkel karöltve tettek az utóbbi években.

A személyszállító vonatok menetrendszerűségénél a 97,6 százalékos célkitűzéssel szemben 98,56, a tehervonatoknál a 79 százalékos célkitűzéssel szemben 82,34 százalékot értek el. Az egy dolgozó mozdonyra eső 100 etkm tervet 8,62 százalékkal teljesítették túl. A tehervonatok átlagos terhelésénél a kiszabott 815 tonnával szemben 874 tonnás eredményt értek el. *Ez 107,24 százaléknak felel meg.* Túlteljesítették a kocsik raksúlykihasználását ugyanakkor

a kocsitartózkodás műszaki normáját mind a célkitűzéshez, mind a bázishoz viszonyítva csökkentették.

Az igazgatóság területén *az egy kocsira eső tartózkodási idő 11 óra. Ez a bázishoz viszonyítva 1,7 százalékos javulást mutat.* A kocsiforduló idő a kiszabott 1,86 napról 1,84 napra csökkent. Javult a vontatási és a forgalmi utazószemélyzet egy szolgálati órájára eső vonat, illetve járműkilométer-teljesítmény is.

Jó munkát végzett a pályafenntartási szakszolgálat is. Az egy vágánykilométerre eső hibapontok számát a célkitűzéshez és a bázis időszakhoz egyaránt csökkentették. A távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat a fenntartási tervét túlteljesítette, a kiszabott célkitűzéseinél maximális eredményt ért el.

A szombathelyi igazgatóság

1967. évi tervét 103,9 százalékra teljesítette.

Ez a teljesítmény azt is jelenti, hogy a második félév alapján első helyen végeztek az igazgatóságok versenyében, *s elnyerték a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének vörös vándorzászlaját.* A zászló és a vele járó jutalmak átadására február 8-án kerül sor Szombathelyen. **(visi)**

Költözködnek a felsővezetékesek

Februárban megkezdik a ceglédi vonal villamosítását

A harmadik ötéves tervidőszakban villamosítani kell közel 400 kilométer hosszú vasútvonalat. Ebből 1966 végéig befejeződött a *Szerencs—Nyíregyháza,* 1967 végéig pedig a *Nyíregyháza—Záhony* közötti vonal villamosítása. A soron következő feladat a *Budapest—Nyugati pályaudvar—Cegléd—Szolnok—Nyíregyháza* közötti 270 kilométer hosszú fővonal villamosítása.

Ezen a vonalon

a legnagyobb feladatot jelenti a Budapest—Nyugati pályaudvar—Cegléd közötti 73 kilométeres vonalszakasz,

ahol a villamosítási munkákkal egyidőben a pályakorszerűsítéseket is végre kell hajtani ahhoz, hogy *a 120 kilométeres sebesség a vonal teljes hosszában biztosítható legyen.* Ez is jelentős feladat, hiszen Kőbánya-teherpályaudvaron az őrszelvény biztosítása végett például vágánysüllyesztésekre került sor. A Pestlőrincig terjedő vonalszakaszon a vágány széthúzását, Vecsés és Cegléd állomások közötti vonalszakaszon pedig meghatározott mérvű ívkorrekciókat kell elvégezni.

A felsővezeték-építési főnökség dolgozói

Záhony térségéből megkezdték már a költözködést.

Elsőnek az oszlopállítók helyezik át munkahelyüket a ceglédi vonalra. Ők már februárban munkához látnak. *A vonalszakasz oszlopállítási munkáit két építésvezetőséggel, két irányból kezdik.* Az egyik építésvezetőség Cegléd—Vecsés, míg a másik Vecsés—Pestlőrinc—Budapest Nyugati pályaudvar között dolgozik.

A vonal villamosításához tartozik *a pestlőrinci villamos alállomás magasépítési és szerelési munkáinak ez évben történő végrehajtása is.* Ez a transzformátor-alállomás látja majd el ezt a vonalszakaszt a 120 kW-os országos hálózatból vett 25 kW-os villamos energiával. A magasépítési munkákat a MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség, míg a külsőbelső szereléseket a VERTESZ végzi el.

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter fogadta a megyei szállítási bizottságok vezetőit

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter január 24-én az Autóklubban fogadta és vendégül látta a megyei tanácsok végrehajtó bizottságainak elnökhelyetteseit, a megyei szállítási bizottságok elnökeit. A beszélgetésen megjelent *Dallos Ferenc* miniszterhelyettes, a Minisztertanács tanácsszervek osztályának vezetője és Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

Dr. Csanádi György méltatta a megyei szállítási bizottságoknak, mint tanácsi szerveknek az elmúlt években köszönetet érdemlő munkásságát, majd az 1968. évi feladatokról szólva hangsúlyozta, hogy ez az esztendő az új magyar közlekedéspolitikai elvek megvitatásának időszaka. Ebben a megyei szállítási bizottságok hozzáértő, a gyakorlati tapasztalatokat jól hasznosító közreműködése igen jelentős.

Új MÁV-gépjavítóüzem Jászkiséren

Az építési és pályafenntartási szakszolgálat feladatai évről évre nőnek. A fővonalak felújítása, fenntartása nem kis feladat elé állítja a szakszolgálat dolgozóit. *Ma már szinte elképzelhetetlen lenne a hagyományos eszközökkel elvégezni a munkát.* A korszerű követelményeknek megfelelően a vasút fejlesztési keretein belül az építőipari gépállomány is állandóan gyarapszik.

A szakszolgálat vezetői

a gépállomány tervezett növekedésének megfelelően gondosan felmérték a javítóbázisok fejlesztési szükségletét.

A *MÁV Építési Géptelep* jelenleg országos hatáskörrel végzi a nagy gépek főjavítását, s emellett a budapesti igazgatóság területén a gépállomási teendőket is ellátja. *A vidéki igazgatóságok területén működő gépállomások végzik az adott igazgatóság építőipari kisgépeinek főjavítását, s üzemben tartják a kis- és nagy munkagépeket.* Az Építési Géptelep Budapesten városfejlesztési okok miatt nem bővíthető. Ezért felvetődött a gondolat, hogy az új javító üzemeket a meglevő miskolci és celldömölki gépállomások területén hozzák létre.

A miskolci gépállomás fejlesztését a harmadik ötéves tervben irányozták elő 49 milliós, míg a celldömölki gépállomás bővítésére a negyedik ötéves tervben került volna sor 45 millió forint beruházással.

A terv időközben módosult. Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével kapcsolatos előkészületek során ugyanis a népgazdaság valamennyi ágában felmérték a kapacitásokat. Eszerint a mezőgazdasági gépjavítóhálózatban szabad kapacitás mutatkozott. A Szolnok megyei

jászkiséri mezőgazdasági gépjavítóállomást felajánlották a vasútnak.

Ez az üzem a *vámosgyörk—újszászi* vonal közvetlen közelében mintegy 15 holdon fekszik. Munkáslétszáma 220 fő. Felszerelése, épületei alkalmasak a vágányhoz nem kötött gépek javítására, de a vonalhoz való bekötéssel vágányokon járó vasútépítő gépek javítására is alkalmassá lehet tenni.

A módosított program szerint

39 millió forintos beruházással a jászkiséri gépállomást építik ki országos hatáskörű, főjavító üzemmé.

A gépállomás, amely 1968. január 1-i hatállyal került a MÁV kebelébe, egyelőre, mint a Géptelep Főnökség üzeme működik. Építési és pályafenntartási gépek javítására folyamatosan áll át. Tervezett kiépítésére — mint azt az építési és pályafenntartási szakosztály vezetői elmondották — a következő években folyamatosan kerül sor.

1968 június 23

Vasutas, postás és közlekedési ifjúsági találkozó Debrecenben

A KISZ Központi Bizottsága, a vasutas-, a postásszakszervezet elnöksége, a KPM főosztályai és a közlekedési tárca KISZ-bizottságainak együttes szervezésében *június 23-án Debrecenben kerül megrendezésre a XIII. Országos Vasutas, Postás és Közlekedési Ifjúsági Béketalálkozó.* A találkozó a szófiai világifjúsági és diáktalálkozóra való felkészülés jegyében kerül megrendezésre. Célja: kifejezésre juttatni a vasutas, a postás és a közlekedési fiatalok békeakaratát, egységes kiállását az imperialista agresszorok elítélésében.

A találkozó munkabizottságai már megtartották első ülésüket, s ezzel kezdetét vette a felkészülés, a szervező munka.

Az év végi részesedés felosztásának 1968. évi szabályozása

A szakszervezet elnöksége január 5-i ülésén elfogadta az év végi részesedés felosztásának 1968. évi szabályozását. Az alábbiakban részleteket közlünk a szabályzatból, amely teljes szöveggel a *Hivatalos Lap* 8. számában jelent meg.

Az év végi részesedésre jogosultság egyéni feltételei

Év végi részesedésre valamennyi havibéres és órabéres (idő- és teljesítmény bérrendszerben foglalkoztatott) dolgozó jogosult, aki a részesedés fizetésének alapját képező évben a MÁV-nál mint vállalatnál legalább hat hónapot folyamatosan dolgozott. A ledolgozott idő folyamatosságát az igazolt — nem díjazott — távollét nem szakítja meg. A részesedésre jogosultság szempontjából azt az időt kell számításba venni, amelyet a dolgozó állományi létszámba tartozóként ténylegesen ledolgozott.

Az államvasúti dolgozókat a részesedés felosztása szempontjából *három kategóriába kell sorolni.* A kategóriába sorolás alapja a ténylegesen betöltött munkakör. A munkakörök kategóriába sorolását a *MÁV Kollektív Szerződés 58. §-a* tartalmazza.

A szabályzat ezután ismerteti azokat a munkaköröket, amelyekben a fentieken kívül év végi részesedés illeti meg a dolgozókat.

A szabályzat kimondja, hogy az egyes kategóriákon belül *a dolgozók a ténylegesen ledolgozott idejük arányában részesülnek év végi részesedésben.* Továbbiakban felsorolja azokat az időket, amelyeket a ténylegesen ledolgozotton kívül munkában töltött időnek kell tekinteni.

A következő fejezetben kimondja, hogy azok, akiknek munkaviszonya a tárgyévben szünt meg. *de legalább hat hónapot ledolgoztak, részleges részesedésre jogosultak.* A következőkben azokat az eseteket sorolja fel, amikor hat hónapnál kevesebb folyamatosan és ténylegesen ledolgozott munka alapján részesedésre jogosult a dolgozó. Két részre bontva tárgyalja azokat az okokat, amelyek kizárják a dolgozót az év végi részesedésből.

Az év végi részesedés összege

Az év végi részesedés

a) *alaprészesedésből,*

b) *a munkaviszonyban töltött idők alapján járó,*

c) *a gazdaságosság érdekében végzett kiemelkedő munka alapján engedélyezett többlet részesedésből áll.*

A részesedés alapösszegét a a szolgálati hely százalékos részesedési mértéke alapján, a részesedési kategóriába sorolás, és az év végi részesedésre jogosító éves bér szerint kell megállapítani.

A vasútnál folyamatosan eltöltött szolgálati idő alapján az év végi részesedés alapját képező év végéig betöltött *teljes hét évenként egy százalékkal kell növelni* a dolgozó év végi részesedésének alapösszegét.

Az év végi részesedés elérése érdekében egyes szolgálati főnökségeknél különösen kimagasló munkát végző, arra érdemes dolgozók az egyébként járó *év végi részesedés alapösszegének 10, vagy 20 százalékát kitevő többlet részesedést kaphatnak.*

Az egyes szolgálati helyek részére engedélyezett létszámkeretnek a dolgozók között való felosztásáról a szolgálati főnök a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben gondoskodik.

A részesedés megvonásának feltételei

Meg kell vonni, illetőleg csökkenteni kell a részesedés alapösszegét az alábbi esetekben:

a) *fegyelmi vétség elkövetése,*

b) *igazolatlan mulasztás,*

c) *büntett elkövetése,*

a gazdaságosságot hátrányosan befolyásoló cselekmény,

e) *az érvényes rendelkezésekben meghatározott egyéb esetek.*

A fentiekben felsoroltak miatt *annak az évnek alapján járó év végi részesedést kell csökkenteni, vagy megvonni, amelyikben a dolgozó a cselekményt elkövette.* Ezért az eljárást, vagy vizsgálatot még a cselekmény elkövetésének évében, de legkésőbb a részesedés kifizetéséig jogerősen be kell fejezni. Amennyiben ez nem lehetséges, az év végi részesedés kifizetését az eljárás, vagy vizsgálat jogerős befejezéséig függőben kell tartani.

Ha az év végi részesedés kifizetése után derül ki a vétség, vagy bűntett elkövetése, *akkor annak az évnek a részesedését kell megvonni, vagy csökkenteni, amelyben a MÁV a cselekményről tudomást szerzett,* ha a fegyelmi elévülési idő még nem telt le.

A szabályzat a vegyes rendelkezésekben intézkedik a kifizetés alapját képező éves bér megállapításáról. Majd kimondja, hogy az év végi részesedéssel kapcsolatos *esetleges panaszt a dolgozó szolgálati főnökségénél kell benyújtani. A panasz elutasítása esetén a dolgozó az illetékes Munkaügyi Döntőbizottsághoz fordulhat.* A felosztás kiszámítására, számfejtésére, folyósítására és a részesedésre jogosultság nyilvántartására a vezérigazgatóság külön utasítást ad ki.

A kollektív szerződés 12. paragrafusához

Áthelyezhető-e a dolgozó egyik munkahelyről a másikra?

A KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS vitája során sok szó esett arról a tervezett rendelkezésről, amely a beosztási hely megváltozását szabályozza. Az észrevételek alapján átdolgozott formában és új tartalommal lépett életbe a szabály, amely szerint: *„A MÁV végrehajtó szolgálatánál a dolgozók felvétele az Államvasutakhoz történik, a beosztási hely megváltoztatása tehát nem jelenti a munkaszerződés módosítását, feltéve, ha a beosztási hely a szolgálati főnökségen (üzemen) belül vagy a vasútigazgatóság területén szakszolgálaton belül marad. A beosztási hely megváltoztatását a dolgozóval a szakszervezeti bizottság bevonásával, előzetesen meg kell tárgyalni és szociális körülményeit figyelembe kell venni. A beosztási hely megváltoztatására vonatkozó intézkedés ellen a dolgozó az értesítés kézbesítésétől számított 15 napon belül a Munkaügyi Döntőbizottságnál halasztó hatályú panasszal élhet."*

Milyen lehetőséget teremt a munkaadónak és milyen védelmet nyújt a dolgozónak ez a sokat vitatott kérdés?

A szabály csak azt teszi lehetővé, hogy a dolgozó beosztási helyét, azaz a munka helyét és csakis ezt a dolgozó előzetes beleegyezése nélkül megváltoztassák. A munka helyének — a beosztási hely — egyoldalú megváltoztatása azonban nem vonhatja maga után a dolgozó munkabérének, vagy munkakörének változását.

A TÖRVÉNY 22. §-a szerint a munkaszerződésben *megkell határozni a dolgozó munkakörét és munkabérét.* Az ellátandó munkakör és az érte járó munkabér, tehát a munkaadó és a dolgozó megegyezésének tárgya, abban közösen egyeznek meg a munkaszerződés megkötésekor, azaz a dolgozó munkaviszonyba lépése alkalmával. Később a munkaviszony fennállása idején is csak közös megegyezéssel lehetséges a munkaszerződés — és ezen belül a dolgozó munkakörének, vagy személyi bérének — megváltoztatása, rendeli a Mt. 24. §-a. *(Kivéve, ha a bércsökkentést büntetési szankcióként — Mt. 55—56. §. — alkalmazzák.)*

A törvény ügyel arra is, hogy a dolgozó munkaköre és munkabére megállapításánál *a munkaadó és a munkavállaló érdekét egyaránt figyelembe vegyék,* hogy az érdekek egyforma eséllyel érvényesülhessenek. Ezért köti a munkaszerződés két mellőzhetetlen elemét a szerződő felek megállapodásához.

A MÁV-nak, mint munkaadónak, sajátos és nagyon fontos érdeke lehet, hogy esetenként egy-egy dolgozóját — szolgálattevőjét, váltókezelőjét stb. — más munkahelyen, esetleg más helységben foglalkoztassa. Akár tartós megbetegedés, vagy egyéb körülmény is szükségessé teheti, hogy a végrehajtó szolgálatnál valakit átmenetileg, vagy tartósan más szolgálati helyen beleegyezése nélkül is foglalkoztassanak. Szükséges lehet tehát a beosztási hely — a munka helyének — egyoldalú megváltoztatása. *A dolgozó érdeke viszont, hogy ne legyen kitéve annak, hogy beosztási helyét gyakran és nagy távolságokra cserélgessék.*

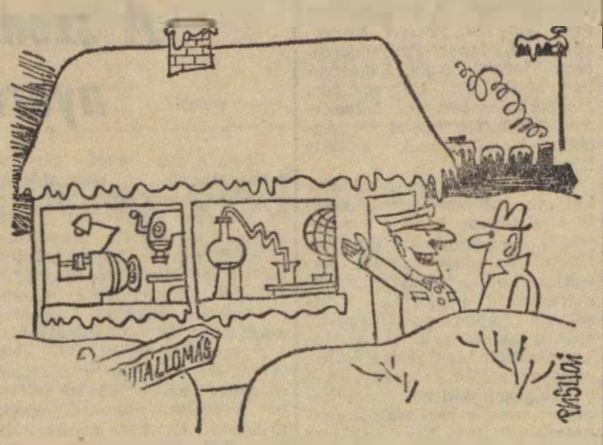
AZ EMLÍTETT ÉRDEKEKRE és a törvény rendelkezésére való tekintettel — azokat tisztelteben tartva — a kollektív szerződés szabályozza ezeket a kérdéseket.

A MÁV egyoldalú intézkedéssel csak a munka helyét — a beosztási helyet — változtathatja meg és csak a kollektív szerződés 12. § (1) bekezdésében adott korlátok között. *(A szolgálati főnökségen belül, vagy az igazgatóság területén, de azzal a további korlátozással, hogy a dolgozó a szakszolgálaton belül marad. Nem lehet tehát például a pontatástól a pályafenntartáshoz, vagy a forgalmi szakszolgálathoz beosztani.)* Nem teszi lehetővé a szabály, hogy a beosztási hely megváltoztatása címén a dolgozót más munkakörbe helyezzék, vagy hogy a munkabérét csökkentsék. *Az ilyen intézkedések ellen a törvény rendelkezése véd,* mert ezekhez — mint a munkaszerződés mellőzhetetlen elemének módosításához —, a dolgozó előzetes beleegyezése — közös megegyezés — szükséges.

OLYAN ESETEKBEN, amikor nemcsak a munka helye — a beosztási hely — változna meg, hanem a dolgozó munkaköre, vagy a munkabére is, *a munkaszerződés módosítására adott szabályt kell alkalmazni,* azaz nem lehet egyoldalúan intézkedni a munkaadónak, hanem csak közös megegyezéssel lehet a fennálló helyzeten — szerződésen — változtatni.

Dr. Banka József

Praktikus állomás



— Kisegítő munkahelyet rendeztünk be, ha hófúvás miatt nem szállíthatjuk munkahelyükre a dolgozókat.

(Pusztai Pál rajza)

Tíz éve tagja a megyei tanácsnak

Beszélgetés Táncos Sándorral, a kiskunhalasi pályafenntartási főnökség vezetőjével

Kiskunhalas amolyan igazi alföldi város. Még az erős iparosodás ellenére is az marad. Közel 7—8 ezer vasutas él itt.

Két éve az őszi esőben, az állomásépülettől tíz lépésnyire már elmerült a félcipő. 1967-ben korszerűsítették az állomáshoz vezető utat. Nyoma sincs a sárnak, városias lett ez is.

Elmaradott csomópont

Az öt megyei választókerületből egyet *Táncos Sándor*, a pályafenntartási főnökség vezetője képviselt. 1954 óta él Halason, s tíz éve tagja a megyei tanácsnak, ebből 8 esztendeje a megyei tanács építési és közlekedési állandó bizottságának elnöke.

— Bács-Kiskun megye rohamosan fejlődik — mondja Táncos Sándor. — *De a megye legnagyobb csomópontja a legelmaradottabb. Kiskunhalason a kiszolgáló és rakodó vágányok hosszú idő óta szűkek. Az 1958. évi állomásbővítés sem oldotta meg a növekvő forgalom igényeit.* Bővítették az állomást, mégis korszerűtlen és szűk maradt. Az ilyen pályaudvaron a munka nagyobb figyelmet és fokozott igyekezetet kíván. Az üzemek egész sora lép be a termelésbe, jelentős számú kitelepített üzem talál otthont a városban, s mindez együtt bővíti a forgalmat, szaporítja a vasutasok gondjait.

— Milyen a vasutasok szociális helyzete? — kérdeztük a megyei tanácstagot.

— Hosszú ideig gond volt s ma sem könnyű még a nők, a vasutas asszonyok foglalkoztatása. A dolgozni akarók nagy részét azonban a dobozüzemben és más munkahelyeken már elhelyeztük. Nálunk is gond a lakáshiány. Talán nagyobb, mint másutt. Pedig amit eddig tettünk, az nem lebecsülni való. A város társasházépítési programjából a vasutasok részesedése 40 százalékos. Ez nagyon kedvező. A közművesítés, a vízhálózat építése is nagy ütemben halad. A város vízhálózatának közel a felét átépítették. Ebből is szépen részesedtek a vasutasok. Kedvezően alakul a tanyavilág városba, községekbe, modern településekbe való tömörülése. A kültelki lakók mintegy 35 százaléka beköltözött már. De gyorsítani kellene az ütemet.

Nem hiába fáradozik

Beszélgetés közben úgy tűnik, mintha nem is pályafenntartási főnök mondaná mindezt. *Táncos Sándor szeretete izzik a vasútért, a városért, az emberekért. Választókörzetében havonta egyszer tart fogadónapot. Tanácskozik a megyeszékhelyen, a városi pártbizottságnál és tanácsnál. Hetente 6—10 órát választói ügyeinek intézésére fordítja.* Mindez számára természetes. Minden fáradság meghozza gyümölcsét, érdemes sokat és figyelmesen dolgozni a munkahelyen és a társadalmi életben egyaránt. Csak a jó munka hozhatta meg azokat az eredményeket, amelyeket alig egy évtized alatt magáénak tudhat a főnökség. A második ötéves terv idején *a megye legjobb közlekedési vállalata címet nyerte el a megyei pártbizottságtól.* Erről tanúskodik a végleg birtokukban maradt vándorzászló, melyért háromszor kellett megküzdeni. Kilenc év alatt hétszer élüzem kitüntetést kapott, kétszer pedig vezérigazgatói elismerésben részesült a főnökség.

Táncos Sándor négy év alatt szerezte meg a halasiak bizalmát, de tíz év óta bírja azt. Rang ez az alföldi homokon, a rohamosan fejlődő, iparosodó Kiskunhalason.

Kovács János

Nem az értekezletek számát akarják növelni

Közös szb-ülés a komáromi csomóponton

Komárom állomás és a fűtőház szakszervezeti bizottsága a közelmúltban közös értekezleten vitatta meg a hatékonyabb együttműködés lehetőségeit, módszereit. *Szépe Ferenc*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára bevezetőjében a szakszervezeti munka jelenlegi helyzetét, módszereit elemezte, majd számos, a gazdasági vezetést is érintő, megoldásra váró kérdésről beszélt.

— A szállítási tevékenység javításában — hangsúlyozta — *jelentős helyet foglal el a csomóponti műszaki konferencia. Sokat javult a színvonala, növekedett a hatékonysága és hatása a csomópont munkájában, de még mindig magas a szolgálati ágak közötti „formai igazolások" száma.*

Az állomás szakszervezeti bizottsága Ács és Szőny községekben

a bejáró dolgozók lakóhelyén

szervezte meg a szakszervezeti politikai oktatást. Most az állomás szakszervezeti vezetői azt ajánlották: *fogjanak összeközös erővel és mindkét szolgálati hely bejáróinak lakóhelyén szervezzenek politikai iskolát.* Hasonló közös munkát ajánlottak a dolgozók általános iskolájának szervezéséhez, az új tanévre. De hasznos lenne a nőnap, a gyermeknap és más mozgalmi ünnepek közös előkészítése, megtartása is a csomóponton. *Abban is közös álláspontra jutottak, hogy javítják a tagság pénzével való gazdálkodást, megelőzik a felesleges beszerzéseket.* E célból a szakszervezeti bizottságok gazdasági felelősei összehangolják terveiket már a tervezés idején, hogy a tagság helyesen tudjon dönteni.

A két vezetőség együttes ülésén valamennyi részvevő szót kért és véleményt mondott az együttműködés javításáról. Mindannyian helyeselték, hogy a csomóponton azonos színvonalú és összehangolt.

hatékony szakszervezeti munka

kialakítását kell biztosítani a politikai és kulturális nevelőmunkában, az érdekvédelem ellátásában egyaránt. Nyíltan kimondták, hogy *nem elég, ha a két szolgálati ág szakszervezeti vezetői csupán ilyenkor, értekezleten cserélik ki véleményüket. Egyhangú, kötelező érvényű megállapodás jött létre, hogy a jövőben a két szakszervezeti bizottság azonos területen működő azonos tisztségviselői rendszeresen és kölcsönösen felkeresik egymást.* Nem az értekezletek számát akarják növelni, hanem a személyes érintkezést javítják, hogy a tapasztalatok friss és kölcsönös cseréje állandó legyen a csomóponton. Ezt ajánlották a gazdasági vezetőknek, üzemmérnököknek és üzemgazdászoknak egy aránt.

K. J.

„Egy napot Vietnamért"

A *gyöngyösi kitérőgyártó üzem* dolgozói átérezve a hős vietnami nép helyzetét és ismerve igazságos harcát, elhatározták, hogy egy napi keresetüknek megfelelő összeget felajánlanak a vietnami nép javára.

Az üzemben kibontakozó *Egy napot Vietnamért* mozgalom célja, hogy egy emberként emeljék fel tiltakozó szavukat az amerikai imperializmus fokozódó gaztettei ellen.

Négyes névadó ünnepség

Bensőséges családi ünnepség volt a Keleti pályaudvar KISZ-bizottságának klubszobájában. Az ünneplő családtagok, munkatársak és meghívott vendégek, szolgálati vezetők és a társadalmi szervek képviselői zsúfolásig megtöltötték a helyiséget. Halkan szálltak *Mozart* Bölcsődalának édes dallamai. Bevonultak az egyenruhás, fehérkesztyűs fiatalok és a pirosnyakkendős úttörő kislányok.

A VII. kerületi Tanács anyakönyvi hivatalának két képviselője előtt megjelentek az ünnepeltek. Négyes névadóünnepségen fogadták a hivatalos eskütétel után hazánk új polgárává *Balkányi György* és *Zoltán* nevű fiát, *Herege Jánosék Katalin* nevű kislányát, *Vámos Győzőék Sylvia* nevű kislányát, *Nagy Gáborék András* nevű kisfiát.

A szülők — akik valamennyien a Távközlő- és Biztosítóberendezési Központi Főnökség dolgozói — boldogan vették át a munkatársak, a KISZ-bizottság és a KPM I. Vasúti Főosztály ajándékait és az okleveleket.

Az első szabadszombat után

Munkásvélemények az Északi Járműjavító csökkentett munkahetéről

Túl vannak az első szabad szombaton. a hosszú hét végén, az *Északi Járműjavítóban.* Január 12-én déli 12-kor megállították a gépeket és péntek délután már otthon volt az üzem minden munkása.

Mivel töltötték el az időt? Vajon örömmel fogadták-e a szabad szombatot a kőbányai üzem dolgozói?

TAKÁCS FERENC

villanyszerelő, a mozdonyvonzási osztály bizalmija Péteriből, Üllőn túlról jár be dolgozni, s mint vidékről bejárónak, már az is sokat jelent, hogy egy nap nem kell a vonathoz rohannia.

— *Kertes házban lakom, és a két szabad nap most is jól jött, mert erre a napra tűztük a disznóölést. De tavaszi, nyári időszakban még jobb. mert több idő marad rendbetartani a kertet, a ház táját.*

És a pihenés?

— *Tudja, amióta televízió van, nem lehet semmit lefaragni a pihenőidőből, mert a műsor karosszékbe láncolja az egész családot.*

Mégis, mi az, ami jó volt és mi az, ami rossz a szabad szombaton?

— Minden jó volt. Üröm mindössze annyi. hogy pénteken a munkaidő befejezése után közel három órával később indul csak vonatom és ez úgy érzem, elrabolt valamit a kellemes hét végéből.

MARTON JÓZSEFNÉ

vigyázó, a villamosmozdony osztályon a műhelybizottság felelőse, nemcsak maga, hanem munkatársai nevében is mondotta:

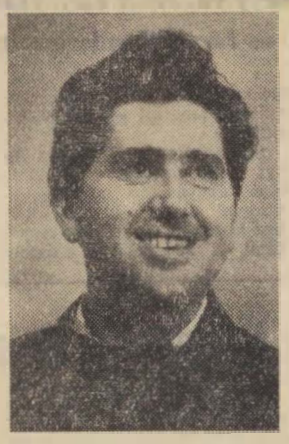
— *A szabad szombat áldás a háziasszonyoknak. Állandó visszatérő gond volt szombat délutánonként. hogy „kifosztva" találtuk a piacot, az árúknak a gyatrábbja maradt csak meg és azért is borsos árat követeltek a kofák.* Most tudom csak igazán, hogy menynyire így volt ez, amikor hosszú évek óta először reggel nyolcra mehettem ki a piacra és ott szebbnél szebb áruk közt válogathattam.

Hogyan osztotta be a két és fél napot?

— *Pénteken elintéztem a nagymosást, szombaton délelőtt a bevásárlást, a főzést és kora délután a hét végi nagytakarítást, úgy, hogy mire a szombat esti mozira került sor, már semmi házi munkám nem volt. sőt az egész vasárnapot a pihenésnek szentelhettem. Rég telt el ilyen kellemesen a hét vége.*

A legkellemesebb hét végéről

SENK MIKLÓS,



a motorszerelőműhely bizalmija beszélt:

— *Még pénteken a feleségemmel közösen kitakarítottunk és meg is főztünk szombatra. Így azután szinte mind a két nap szórakozhattunk, pihenhettünk. Én Ceglédbercelből járok az Északiba. Szombat délelőtt elmentem a ceglédi uszodába, a feleségem pedig régen esedékes látogatásokat tett.*

És este? S vasárnap délután?

— *Nagy ulticsaták voltak. Bizony, szombaton még éjjélkor is játszottunk.*

Az Északi Járműjavító kéthetenkénti szabad szombatjaihoz az üzem munkásainak 492 800 munkaórát kell az idén megtakarítaniok. Ennek nagyobbségét az üzem vezetői munkaszervezési és műszaki intézkedésekkel akarják megvalósítani, de a munkafegyelem javításával, a munkaidő jobb kihasználásával is 40 000 munkaóramegtakarítást kell elérni az üzemben. Ez azt is jelenti, hogy a január elején elkezdődött szabad szombatok némiképp előleget is jelentenek, amelyért mindenkinek a maga munkaterületén meg kell dolgoznia.

Mi erről a véleménye az üzem munkásainak? — kérdeztük Baranyai Zoltántól, a szakszervezeti bizottság titkárától.

BARANYAI ZOLTÁN

— *Szívesen teszünk meg mindent a szabad szombatok érdekében. Persze, nem mondjuk, hogy nincsenek még mindig olyan emberek az üzemben, akik nem ajándéknak tekintik a 44 órás munkahét bevezetését, a rövidebb munkaidőt. De a dolgozók többsége tudja, hogy csak akkor maradhat meg a jelenlegi munkarend és esetleg térhetünk át a hetenkénti szabad szombatra, ha a gyár gazdaságosan és jól üzemel.*

Valóban azt tapasztaltuk, hogy az Északi Járműjavító minden egyes munkása átérzi azt a felelősséget, amely rá hárul. Jól tudják: *a szabad szombatok, a kellemes, hosszú hétvégék sorsa a kezükbe van letéve.*

L. Gy.

Segített a brigád

Pannonhalma állomáson *Farkas Győző* szocialista brigádja teljesítette múlt évi vállalását. A szolgálati kötelességgel járó feladat mellett arra is jutott idejük, hogy másokon segítsenek. Él a faluban egy idős asszony, özv. *Árvai Károlyné,* akinek a férje 36 évet szolgált a vasútnál. Megtudta a brigád, hogy Árvai néninek fogytán a téli tüzelője. *Kiss László* brigádtag javaslatára egy vagon szén kirakását vállalták el. s az érte járó 77 forinton 340 kg szenet vásároltak.

Árvai néni a meglepetéstől könnyes szemmel mondott köszönetet a szocialista brigádnak.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

A társadalmi munka értéke 17 ezer forint

Romhány állomás 1967-ben a vízellátás javítására 187 ezer forint beruházási hitelt kapott. A MÁV Magasépítési Főnökség a munkálatokat még a múlt év novemberében elkezdte, de segédmunkaerő hiányában nem tudta folytatni. Az állomás kollektívája ekkor a magasépítési főnökség segítségére sietett és *vállalták, hogy társadalmi munkában elkészítik a 300 méter hosszú vízvezeték lefektetéséhez szükséges árkokat. A munkában az állomásfőnöktől kezdve valamennyi dolgozó részt vett.*

A romhányiak december 20-án, határidő előtt befejezték a munkát. Azóta a laktanyákban, fürdőkben zavartalan a vízellátás. A társadalmi munka értéke 17 ezer forint.

R. S.

A dolgozók parlamentje

Az 1968-as esztendő egy átfogó gazdasági reform megvalósulásának első esztendeje. A reform kihat társadalmunk minden rétegére, népgazdaságunk egész területére és azt várják tőle, hogy hatalmas energiákat szabadít fel a gazdasági építő munkában.

Ez adja meg az év első termelési tanácskozásainak is a megkülönböztetett jelentőséget. *Az igazgatóságok, üzemek, főnökségek meglapták azokat a határozatokat, intézkedéseket, melyek megszabják a munka jellegét, tartalmát, az 1968. évi feladatokat. Ezek figyelembevételével kell új módon megszervezni a munkát, előkészíteni az év első termelési tanácskozásait. Nem mindegy, hogyan indulunk:* agitációs és propagandatevékenységünk eddig is rendszeresen kiterjedt a reform céljainak, szükségességének ismertetésére, megértésére. Ma már a közvetlen megvalósítás első lépéseit tesszük, s most azt kell megértetnünk a vasutasokkal, hogy kinek mit kell tennie a vasút előtt álló feladatok gazdaságosabb végrehajtása, az új gazdaságirányítási rendszerre való zavartalan átállás megvalósítása érdekében.

Nem egyszerűen tervismertető tanácskozások előtt állunk. *Nemcsak azt kell megbeszélni, hogy mit, hogyan kell tenni, hanem egyre többet kell beszélni arról, hogy mit, miért kell tenni.* Az előkészítő munka most megnövekedett felelősséget, alapos körültekintő felkészültséget igényel a gazdasági vezetőktől és a szakszervezeti szervektől egyaránt.

Az igazgatóságok és a területi bizottságok most dolgozzák ki első esetben a hálózati és igazgatósági érdekek összhangja, a munkaverseny irányelvei alapján a verseny konkrét célkitűzéseit, s ezek figyelembevételével alakítják ki, az egyes szolgálati helyek, üzemek, műhelyek helyileg legjobb versenyformáit. a kollektívák és egyének vállalásait. *Érvényesíteni kell a tanácskozásokon a kollektíva véleményező, javaslattevő és döntési jogait. Ehhez azonban fel kell készíteni a kollektívákat.* Ha mindenki tudja. miről tárgyalnak. milyen kérdésekben kell dönteni. olyan versenyformákat alakítanak ki, amelyek a leghatékonyabban segítik a szolgálati helyek kollektívái által tett vállalások megvalósítását. Ezzel tudjuk a munkaversenyben a tartalom és forma egységét megteremteni. a munkaverseny színvonalát. a vasutasok aktivitását tovább növelni.

A kitűzött célok elérésében a szocialista brigádok, a kiváló dolgozók tapasztalatainak, kezdeményezéseinek. segítésének felhasználása nélkülözhetetlen a szakmai és mozgalmi vezetés számára.

Ezúttal nem kerültek kiadásra és *a jövőben sem adnak ki irányelveket a termelési tanácskozásokra.* Az igazgatóságok is csak tájékoztatókat adnak ki a hálózati és igazgatósági feladatokról, eredményekről.

A szakszervezeti bizottság és szolgálati főnök határozza meg, milyen kérdéseket tűznek a tanácskozások napirendjére. Ezt pedig nem lehet az ösztönösségre bízni. Ismerni kell a szolgálati hely összes körülményeit, adottságait. a feladatok megoldásának lehetőségeit. a dolgozók véleményét. javaslatait, hangulatát. Ezek figyelembevételével lehet úgy előkészíteni a tanácskozásokat, hogy azok ténylegesen a dolgozó kollektívák parlamentjei legyenek.

Annál is inkább. mivel a termelési tanácskozások jelentős fórumai annak, hogy az egyéni, a közösségi, igazgatósági, az egész vasúti és népgazdasági érdekek összefüggéseit alapul véve tárgyalják meg a szolgálati hely, a kisebb kollektívák, egyének konkrét tennivalóit. *Ebből következik, hogy az előadóknak gondosan fel kell készülni és az eddigi gyakorlattól eltérően olyan beszámolót kell tartani, amely mindenki számára egyértelműen megmutatja, hogy az adott szolgálati főnökség dolgozóinak mit, hogyan kell ebben az évben elvégezni.* Az új mechanizmus bevezetésével kapcsolatban a dolgozók sok kérdésre várnak választ, tájékoztatást a vezetőktől.

A termelési tanácskozásokat műszaki konferenciák előzik meg. *A műszaki konferenciák legyenek a termelési tanácskozásokat tartó vezetők magas színvonalú elvi és módszertani konferenciái,* ahol a főnököknek kell biztosítani a tartalmas feladatot konkrétan, emberhez szólóan elemző beszámolók elkészítésének feltételeit.

Az első negyedévi termelési tanácskozások mindenki számára alkalmat adnak arra, hogy a szolgálati főnökségek, üzemek vezetői konkrét példákkal vezessék rá a dolgozókat a változások megértésére, az elvégzendő feladatokra. az előtérbe került gazdaságossági szemlélet kialakítására. A vasút jövedelmezősége jelentős mértékben függ a gazdaságos szállításoktól. a ráfordítások csökkentésétől. Feladataink nehezebbek, bonyolultabbak lesznek az eddigieknél. Rajtunk múlik. hogyan oldjuk meg az 1968. évi szállítási feladatokat.

Dr. Bordi István

Kilenc óra alatt 12 kilométer!

Ebéd, táskából • Ember és géppazarlás

Nincs baj a közös „lóval"

Nem az első eset, hogy a *Keleti villamosszín* dolgozói szóvá teszik a sok tengelyen töltött időt. a felesleges utazgatásokat. Ez történt a közelmúltban is akkor. amikor az oktatóteremben tartott TIT-előadás után még sokáig együtt maradtak, hogy egymás között vitassák meg legégetőbb gondjukat. a szolgálati órák magas számát.

Sok a meddő idő

— *Baj van a forduló állomásokon az étkezéssel és a pihenőidővel is* — mondja *Gózon István.* — *A Keleti pályaudvarról 5 órakor indul a 820-as személyvonat. A jelentkezést figyelembe véve ez azt jelenti, hogy már az éjszakát itt a laktanyában kell töltenünk. Komáromba 8,02 órakor érkeznek.* Ott 4 óra pihenőidő lenne, ha lenne, mert az állomás ilyen vagy olyan indokkal igénybe veszi a gépet, illetve a személyzetet. Tehát a szolgálatban töltött órák száma ilyenkor már jóval meghaladja a 8 órát. *12,20-kor a személyzet tovább megy és 14,51-kor érkezik Hegyeshalomba, ahol már nem kapnak ebédet.* Marad tehát a hideg koszt, a táska. És így van ez sajnos más helyeken is.

— *Sokszor nem látjuk értelmét a szolgálatnak* — vette át a szót *Antal Gyula* mozdonyvezető. — *Ezt azért mondom, mert olyan dolog is megtörténik, hogy reggeltől estig kevesebb kilométert teszünk meg géppel, mint amennyit gyalogosan megtennénk.* November 2-án például a 42502 sz. üzemképes és jó állapotban levő villanygéppel 8,15-kor indultunk. 12-II-nek a Keleti pályaudvarról. Jártunk Ferencvárosban, Józsefvárosban és Kőbánya-felsőn. A sétálgatás 17,20-ig tartott, *összesen csak 12 kilométert tettünk meg,* egyharmad részét annak, mint amennyit egy gyalogos ember tett volna meg ennyi idő alatt. Tisztában vagyunk a menetirányítás nehézségeivel, de azért ilyen ember- és géppazarlást mindenképpen kerülni kellene.

Sok még a meddő idő az induló és forduló állomásokon — panaszolják. *A pihenőidő rovására megy az is, hogy előző este kell jelentkezni a reggeli vonatokhoz, meg az, hogy havonta kétszer kell megjelenni oktatáson.* Tudjuk, hogy a vasútüzemi munka fontossága megköveteli, hogy az utasításokban történő változásokat illik tudni, de másként kellene megoldani, a személyzetnek és a vasútnak egyaránt fontos oktatást. Ugyanis semmiképpen sem kellemes, sőt nagyon is terhes. Dorogon vagy máshol vidéken hajnalban kelni azért, hogy reggel 8-ra megjelenjenek az oktatáson. Utána meg estig semmittevésbe várakozhatnak a vonatra.

Dadai János főintéző kiváló ismerője a problémáknak. s csak legvint. Úgy látszik, igazat is ad. meg nem is a hozzászólóknak.

Helyes törekvés

— *Kétirányú törekvésünk van a szolgálati órák csökkentését illetően* — mondja —. *A személyzethiányt úgy akarjuk pótolni, hogy olyan kezelőket, akik 15—20 évet töltöttek gépen. tehát kiváló szakmai és megfelelő iskolai végzettséggel rendelkeznek — de szakmájuk nincs — elméleti és gyakorlati vizsgákra készítjük elő. Véleményünk szerint ezek a kipróbált dolgozók, mögöttük a sokévi szolgálattal, vasútismerettel és nem utolsó sorban gépismerettel legalább olyan jó motorvezetők lehetnek majd, mint azok a valamilyen vasas szakmával rendelkező, a géphez és a vasúthoz semmit sem értő fiatal dolgozók.*

Persze lehetnek kivételek itt is, ott is! — teszi hozzá, majd így folytatja: Új vezénylési módot vezettünk be! Megpróbáltuk azt, ami korábban elképzelhetetlen volt. *Nem géphez, hanem vonathoz vezényelünk.* A gép ha meghibásodott, vagy fölösse vált, vagy ha bármely más okból nem indult, úgy a személyzet is haszontalanul töltötte idejét a múltban. De a vonat, valami nagyobb rendellenességtől eltekintve mindig indul. *Így sok meddő időt takaritunk meg. Igaz, ez esetben jobb munkamorálra van szükség, mert a gépek és vezetők állandóan váltakoznak.* Tehát mindenkinek, minden gépet úgy kell gondozni, mintha a régi rendszer szerint a sajátja lenne. Ez a módszer jól bevált. Nincs semmi baj a közös „lóval".

Kimutatások. előjegyzések kerülnek elő. Talán sehol annyi szocialista brigád, mint az ország első és egyetlen villamosmozdony színében: *27 brigád, 450 fővel utazik, dolgozik.* Valahány ezüst és bronzkoszorúval, jelvénnyel vagy zászlóval kitüntetett. Két év alatt csak egyetlen baleset. következmény nélküli jelzőmeghaladás történt. Ezzel szemben 1967-ben 16 esetben hárítottak el balesetet a mozdonyszín dolgozói, amiért az érdekeltek 13 000 forint jutalomban részesültek.

Gergely József

Münnich Ferenc nevét vették fel

A *debreceni járműjavító* gőzmozdonyjavító osztályán dolgozó 11 fős kormánymúlakatos ifjúsági szocialista brigád december 29-én ünnepi brigádgyűlést tartott, melyen az osztály műszaki és társadalmi vezetői is részt vettek.

Magyar Imre, az ifjúsági brigád vezetője beszámolt a brigád 1967. évi munkájáról és ismertette az 1968-as esztendő feladatait. Többek között elmondotta, hogy *a brigád minőségileg kifogástalan munkát végzett. 2 darab újítási javaslatot nyújtottak be az év folyamán. Baleset a brigádban egész éven át nem fordult elő.* A termelő munkán túl a nevelésre. egymás elvtársi, baráti segítésére is nagy gondot fordítottak. A brigádtagok közül gépipari technikumba, munkásakadémiára. marxista középiskolára. pártoktatásra és KISZ-oktatásra összesen 11-en járnak.

A brigádértekezleten *Pócsi András* brigádtag. a II-es KISZ-alapszervezet titkára ismertette a nemrég elhunyt *dr. Münnich Ferenc* életútját és munkásságát. Elmondotta. hogy Münnich elvtárs mint példamutató kommunista internacionalista, forradalmár élete során hazája határain túl is számtalanszor, hol fegyverrel, hol meggyőző szóval képviselte a munkásosztály, az emberi haladás és a szabadság ügyét. *Javasolta, hogy a brigád vegye fel a Münnich Ferenc nevet. A javaslatát a brigád egyhangúan elfogadta.* A kis kollektíva elhatározta, hogy munkájukban, magatartásukban példaképül választják a két ízben Lenin-renddel kitüntetett Münnich Ferencet.

(Volosinovszki)

Eredményesen dolgoztak

Szob állomás dolgozói az elmúlt évi tervüket élüzem szinten teljesítették. A személyvonatok menetrendszerűségénél a 97 százalékos tervvel szemben 98,7, a tehervonatoknál pedig a 90 százalékos tervvel szemben 93,7 százalékos eredményt értek el. *Emelkedett a tehervonatok átlagos terhelése is. Eredményük 106,2 százalék.* S ami szintén örvendetes, sikerült növelniük az egy szolgálati órára eső vonatkilométert is.

TÉLI ŐRJÁRAT

Ellenőrző körúton négy szolgálati helyen

Lapunk december 2-án megjelent számában *Hogyan készültek fel a télre* címmel riportot közöltünk az Anyagellátási Igazgatóság, a ferencvárosi pályafenntartási főnökség, Rákosrendező és Szolnok állomás téli felkészüléséről. Azóta két hónap telt el, s bár rövid ideig, de igazi télben is volt részünk. Vajon a felsorolt szolgálati helyeken — amelyekről akkor írtunk —, hogyan vizsgáztak? Sikerült-e mindazt megvalósítani, amit elmondtak? Ezekre a kérdésekre kerestünk választ a négy meglátogatott szolgálati helyen.

Anyagellátási Igazgatóság

Első utunk ismét az Anyagellátási Igazgatósághoz vezetett, ahol *Dobai Lajos*, az E osztály vezetője, a következőket mondotta:

— *A felkészülésről írt riportban említett rövid bundákat, meleg sapkákat és bakancsokat még december végén leszállítottuk, így semmiféle téli ruhából nincs lemaradás, sőt tartalékunk is van.*

Az osztályvezető elmondotta még, hogy a jövőben változik a vasutasok ruházata. Az eddigi hagyományos sötétkék színt felváltja a sötétszürke anyag, a posztó fél-, illetve hosszú kabátot pedig *a sötétszürke, begombolható bélésű és műszőrmés gallérú, műbőrkabát*. A sötétkék ruhák gyártását az ipar már be is szüntette. Ami raktárban van, azt az Anyagellátási Igazgatóság még kiadja. Jelenleg minden igazgatóság 30 műbőrkabátot kapott, hogy majd a viselőjüktől tapasztalatot, véleményt kérjenek.

Ferencváros

Jót mondhatunk el a ferencvárosiakról is. *Barabás László*, a pályafenntartási főnökség vezetője és *Bencze Lajos* állomásfőnök arról számolt be, hogy még a kritikus napokban sem volt forgalomkiesés.

Az igaz, hogy amikor a szél és hóvihar tombolt, a Keleti rendezőben nehezen ment a gurítás, mert a szél ereje a kocsikat néha ellenkező irányba fújta, és emiatt két alkalommal 4—5 órát állt a tolatás. No de ez nem írható a ferencvárosiak rovására. A tél, a zord idő bizony okoz ilyen meglepetést.

Decemberben azt is megírtuk, hogy a ferencvárosiaknak ablaküvegből hiányuk van. A cikk megjelenése után *panaszukat orvosolták*, és minden ablakot még a nagy hideg és havazás beállta előtt megjavítottak.

Móri László szb-titkár előző látogatásunkkor a következőket mondta: „*A szakszervezeti bizottság a felkészülést úgy értékelte, hogy az nagyon alapos volt.*" A megállapítás helytálló.

Rákosrendező

Perédi Pál állomásfőnökhelyettes Rákosrendezőn szomorú arccal fogadott bennünket.

— *Amiről írtak, azok a bizonyos „bódénak sem nevezhető melegedők" sajnos ott állnak a sínek között* — mondotta. — *Valami szélvédett hely kell az embereknek. Állomásunk sajnos nagyon elhanyagolt, szociális körülményeink mostohák. Nagyon sürgős segítségre lenne szükség.*

Ami igaz, az igaz, mi akkor túl szigorúan bíráltuk Rákosrendező vezetőit. Sajnos ők nem tudnak változtatni a több mint egy évtizede tartó áldatlan állapotokon. Az is igaz, hogy Rákosrendező rekonstrukciója, átépítése már régóta napirenden van. *De addig, amíg a rekonstrukció meg nem valósul, a legelemibb munkakörülményeket biztosítani kellene.* Mert azok a melegedők és egyéb szociális létesítmények nem segítik a rákosrendezői vasutasok munkáját.

A hófúvás egyébként csak egy alkalommal okozott némi fennakadást. Január 12-én a Városliget felőli váltókat befújta a hó, és a Kőbánya-felsőről érkezett tehervonat csak fél óra késéssel tudott tovább menni.

Az említett nehézségektől eltekintve Rákosrendező is kiállta a próbát.

Szolnok

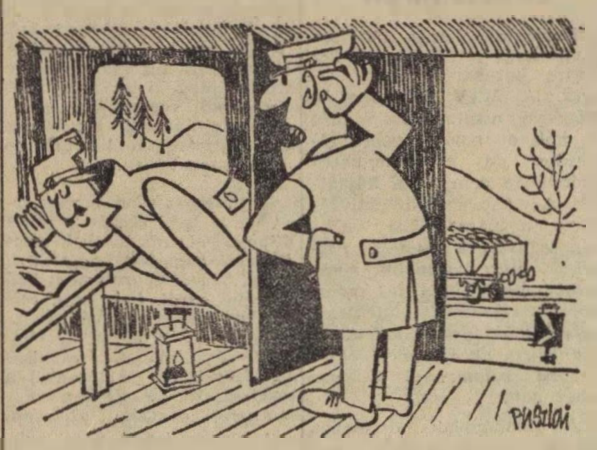
Előző őrjáratunknak is Szolnok volt az utolsó állomása. Két hónap után *Hargitai László* állomásfőnök-helyettes és *Szép Ferenc* szb-titkár itt is jó hírrel fogadott bennünket.

— *A tél nálunk nem volt olyan komisz, mint a Dunántúlon, vagy Pesten* — mondta az állomásfőnök-helyettes. — *Így érthető, ha a forgalom teljesen zavartalan volt. Az időjárás nem tett próbára bennünket.*

Hargitai László állomásfőnök-helyettes szavait Szép Ferenc szb-titkár is megerősítette, és annyit fűzött csupán hozzá, hogy *nemcsak a téli felkészülésük sikerült jól, hanem a tavalyi terveljesítésük is.* A csomópont élüzemszint felett teljesítette tervét.

Sz. J.

Pácban a vezénylőtiszt



— Amíg töprengek, hogyan növelhető az utazószemélyzet pihenőideje, addig a vonatkísérőm saját hatáskörében megoldotta.

(Pusztai Pál rajza)

Összehangolt munka = jobb eredmények

Napfényes, havas, csendes januári délután. Most sincs kevés munka, csak kevesebb, mint az őszi hónapokban és a tél első napjaiban volt *Rákos* állomáson.

— Mi volt a legnagyobb bravúr az észtendőben?

Kovács Kálmán, a szakszervezeti bizottság titkára nem vállalkozik arra, hogy különbséget tegyen feladat és feladat között.

— *Minden nap bravúr volt* — véli. — *Minden reggel csodáltam, hogy az előző nap is zavartalanul telt el.*

Kilencvenezer kocsi

Budapest rendezőpályaudvarai közül nem a legjelentősebb, de nem is a legjelentéktelenebb Rákos. Itt állítják össze a közvetlen tolatós vonatokat *Szolnok* és *Hatvan* felé, s az átállítós vonatokat *Angyalföld*, *Rákosrendező*, *Kőbánya-Felső*, *Józsefváros* és *Ferencváros* felé. S innen indulnak irányvonatok Dunaújvárosba.

— *Tavaly az 1966. évinél nagyobb forgalomra számítottunk* — mondja az szb-titkár —, *hiszen tudtuk, hogy a kőbányai gyáraknak a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulója tiszteletére jelentős felajánlásaik voltak. A mi felajánlásunk az volt, hogy a megnövekedett feladatoknak is élüzem szint felett teszünk eleget.*

Októberben kezdődött a roham. Amíg 1966 tizedik hónapjában 28 ezer kocsi érkezett, tavaly októberben 33 ezer kocsit fogadhattak. A novemberi 29 954 kocsi mintegy 4200-zal múlta felül a tavalyelőtti kocsiszámot és a decemberi 28 700 kocsi is rekordot jelentett. Az *Orion*, a *Magnezitipari Művek*, a *Kőbányai Téglagyár*, a *Növényolaj- és Szappangyár* naponta 12—40 kocsit küldött, s még sorolhatnánk a többi, környező vállalat tételeit.

A nagyobb feladatot kevesebb hibaponttal oldották meg, kocsibaleseteik száma az 1966 negyedik negyedévi 33-ról 30-ra csökkent, s amíg tavalyelőtt október—december között 3 személyi sérülés történt, most csupán egyetlen, alig jelentős ujj-becsípés történt az év utolsó napjaiban.

Korszerűbb körülmények között

Igaz, 1967-ben munkakörülményeik is jobbak voltak. Az elektrodinamikus berendezéssel felszerelt két váltótornyot még 66-ban adták át, de hét vágányt az elmúlt őszön újítottak fel, s *tavaly készült el a kétágyas szobákból álló, központi fűtésű laktanya is. A vonatkísérők melegedő- és pihenőhelyiségét is ott helyezték el.* S a korszerűsítés még nem ért véget; tervezik az új állomásépületet is, amely az igencsak elavult földszintes építményt váltaná fel.

Az állomáson mindenki örül annak, hogy az elmúlt évben a jubileumi munkaverseny keretében jó eredményt értek el. Igaz, ehhez arra az egészségesebb szellemre is szükség volt, amely az elmúlt két évben Rakoson otthonra lelt. Közelebb került a vezetőség a dolgozókhoz, a termelési tanácskozásokon elhangzó javaslatokat fontolóra veszik, a panaszokat igyekeznek orvosolni. Ismét súlyuk van a termelési tanácskozásoknak... s ez igen fontos. Az összehangolt munkára 1968-ban, a gazdasági reform első esztendejében ugyancsak szükség lesz!

F. T.

Elloptak mindent ami mozgatható volt

Sorozatos lopásért négy vasutast tartóztatott le a Veszprémi Városi és Járási Rendőrkapitányság

Ismét folt esett a vasutas becsületen. Társadalmi tulajdon és személyi tulajdon sérelmére bűnszövetségben elkövetett folytatólagos lopás és betörés bűntette miatt a Veszprémi Városi Járási Rendőrkapitányság eljárást indított *Csom Mihály* 25 éves lesencetomaji vonatvezető, *Májer József* 44 éves ukki, *Horváth László* 35 éves tapolcai és *Tóth Ferenc* 19 éves vonyarcvashegyi vonatkísérők ellen, akik a gondjaikra bízott vasúti értékeket eltulajdonították, vagonokat és vasútmenti villákat törtek fel és fosztogattak.

Még a múlt év októberében egy kenesei villa tulajdonosa, ismeretlen tettes ellen feljelentést tett, mert

villáját feltörték és 3000 forint értékű holmit elloptak tőle.

Nem sokkal ezután egy vállalat is jelezte a rendőrségen, hogy a vasúton szállított és leplombált vagonokból eltűnt 20 iskolaköpeny.

Már folyt a rendőrségi nyomozás, amikor az egyik tapolcai vonalbejáró *az állomás bejárati jelzőjénél a töltés mellett egy ruhaneművel megtöltött zsákot talált, amelyet feltehetően a beérkezett tehervonatról dobtak ki.* A talált zsákot a Veszprémi Rendőrkapitányságra szállították, és a kenesei villatulajdonos felismerte benne az ellopott értékeit. A gyanú a tehervonaton szolgálatot teljesítő vasutasokra esett, s ezt a gyanút a későbbi házkutatás igazolta is. *Csom Mihály vonatvezető lesencetomaji lakásán ugyanis néhány iskolaköpeny mellett sok más kétes származású tárgyat, többek között gyermekszandálokat, öltönyöket, szerszámokat, szappant, a személy- és tehervagonokban használt berendezési tárgyat, hamutartót, fogast találtak.* Csom Mihály először tagadott, de a bizonyítékok súlya alatt később beismerte tettét. Így került rendőrkézre ő és három másik társa, akik 1967 áprilisától folyamatosan a *Tapolca—Pusztaszabolcs, Tapolca—Celldömölk* és *Tapolca—Keszthely* közötti vonal nagyobb állomásain — ahol huzamosabb ideig várakoztak —

fosztogatták a vagonokat és a gondjaikra bízott értékeket. Nem voltak válogatósak.

Loptak cigarettát, lisztet, zsírt, cukrot, italt, ruhaneműt, szerszámot, elektromossági cikkeket, vasrudat, táskát, műanyag cipőtalpat, függönyt, egyszóval mindent elvittek, ami mozgatható volt. *Amit a két szemük meglátott, két kezük nem hagyta ott.*

Volt eset, hogy egy vagonból egyszerre 14 öltöny ruhát és 4 télikabátot emeltek el. *A várakozás szünetében pedig felkeresték a közeli villákat, feltörték azokat és elloptak az ott talált értékeket.* Az építkezésekről építőanyagot, sőt még ablakkeretet is loptak. A kár hozzávetőleges megállapítás szerint — már amit bizonyítani lehetett — 60 000 forint.

A vasúti szarkák ugyan lakat alatt vannak, és a bírósági tárgyaláson minden bizonnyal szigorú börtönbüntetést is kapnak, mégsem mehetünk el szó nélkül emellett az ügy mellett. *A becsületes vasutasok másfélszázezres tábora mélységesen felháborodik az ilyen eseteken*, hiszen nemcsak egyszerű lopásról van szó, hanem arról, hogy ezzel az eléggé el nem ítélhető cselekedetükkel beszennyezték a vasutas becsületet.

A Legfelsőbb Bíróság felmentő ítélete

A *Magyar Vasutas* 1966. április 16-i számában cikk jelent meg a budapest—székesfehérvári vasútvonal 161. sz. szelvényében levő előcsengős sorompónál 1965. december 18-án bekövetkezett vasúti szerencsétlenségről. *Csapó András* tsz-vontatóvezető, elsőrendű vádlott és *Boros István* sorompókezelő, másodrendű vádlott ellen büntető eljárás indult, melynek eredményeként a székesfehérvári járásbíróság nem jogerősen az elsőrendű vádlottat egyévi, a másodrendű vádlottat pedig kétévi szabadságvesztés büntetésre ítélte.

A II. fokú bíróság ezt az ítéletet megváltoztatta, az elsőrendű vádlottat bűntett hiányában felmentette, a másodrendű vádlott büntetését pedig egy évre mérsékelte.

A másodrendű vádlott védőjének panasza alapján a *Legfőbb Ügyész* az ítéletek ellen törvényességi óvást emelt. Ennek eredményeként a *Legfelsőbb Bíróság* a megtámadott ítéleteket hatályon kívül helyezte. *Boros István sorompókezelőt az ellene emelt vád alól felmentette*, az elsőrendű vádlott vontatóvezetőt pedig bűnösnek mondotta ki és egyévi szabadságvesztésre ítélte.

A Legfelsőbb Bíróság megállapítása szerint Boros István sorompókezelő úgy járt el, ahogyan azt a szolgálati utasítások előírják. A távolból kezelt előcsengős sorompók kezelőit ugyanis figyelési kötelezettség nem terheli, ezt a figyelési kötelezettséget a csengő pótolja. A baleset kizárólag a vontatóvezető KRESZ szabálysértésére vezethető vissza, mert az olyan időpontban hajtott az átjáróra, amikor az előcsengők már a sorompó lezáródását jelezték.

Dr. Varga János
jogtanácsos

Új vonatkísérő laktanya Veszprémvarsányban

Veszprémvarsány állomáson az elmúlt napokban adták át a 172 ezer forintos beruházással épült, hat helyiségből álló korszerű, mosdóval és öltözővel felszerelt vonatkísérő laktanyát.

A *győri*, a *pápai*, a *celldömölki* és a *veszprém-külsői* vonatkísérők örülnek ennek az új szociális létesítménynek, mert ebben már kulturált körülmények között pihenhetnek. Az épületben kapott egy helyiséget az állomás pártszervezete és szakszervezeti bizottsága is.

Hoffmann József

Baleseti krónika

Január 10-én, Veszprém-külső állomáson a 275—072 pályaszámú mozdony hátsó, jobb oldali lámpájának javítása közben a rájáró 375—569. pályaszámú mozdony összenyomta Kovács Nándor 46 éves mozdonyvezetőt, aki sérülései következtében életét vesztette. A vizsgálat megállapította, hogy a baleset részben a sérült, részben pedig a bejáró mozdonyszemélyzet figyelmetlensége következtében történt.

★

Január 11-én Felsőzsolca állomáson a IV. vágányra behaladó 1534. sz. vonatnak ütközött az állomás III. sz. vágányán körül járó V. 43—1039. pályaszámú villamos mozdony. Az összeütközés következtében az 1534. sz. vonat 424—137 pályaszámú mozdonya és a villamosmozdony, továbbá a szolgálati kocsi és az első személykocsi jelentősen megsérült. Egy utas életét vesztette, 4 súlyos és további 12 utas, köztük 4 vasutas könnyebb sérülést szenvedett. A vizsgálat megállapította, hogy a III. sz. vágányon körüljáró villamosmozdony vezetője az utasításban engedélyezett 40 km/óra sebesség helyett 80 km/óra sebességgel haladt, s a fékezést későn és nem a megfelelő fékberendezéssel kezdte meg, így a biztonsági határjelző előtt nem tudott megállni. A baleset bekövetkezéséhez jelentős mértékben hozzájárult az a körülmény is, hogy a személyvonat részére történt vágányút beállítás és jelzőállítás után a behaladó vonat vágányútját veszélyeztető tolatást nem szüntették be. Ifj. Holló Pál mozdonyvezetőt és Havas János rendelkező forgalmi szolgálattevőt a hatóságok őrizetbe vették.

★

Január 12-én Fertőszentmiklós állomáson a 107. számú gyorsvonat a „megállj" állású bejárati jelző mellett elhaladva beleütközött a bejárati oldalon tolatást végző (átálló) 324—780 psz. mozdonyba. Az ütközés következtében a 107 sz. vonat mozdonya és a tolatást végző mozdony súlyosan megrongálódott. Három vasutas és 12 polgári utas megsérült. A vizsgálat eddigi megállapítása szerint a baleset a 107 sz. vonat mozdonyszemélyzetének figyelmetlen szolgálat ellátása okozta, de felelősség terheli Fertőszentmiklós állomás forgalmi szolgálattevőjét és vezető váltóőrét is. Jelentős anyagi kár keletkezett.

★

Január 12-én Rákos állomáson a behaladó 2516. sz. személyvonat eltörött Kostyán Pál pályamunkást, a helyi pályamesteri szakasz dolgozóját, aki sérüléseibe belehalt. A vizsgálat megállapítása szerint a balesetet az okozta, hogy nevezett körültekintés nélkül a bejáró vonat űrszelvényébe lépett.

★

Január 24-én Hegyeshalom állomáson végzett tolatás közben lábcsonkulásos üzemi balesetet szenvedett Varga Ferenc tolatásvezető. A vizsgálat megállapítása szerint a balesetet az okozta, hogy nevezett jelzésadás közben körültekintés nélkül a IV. vágányon körüljáró mozdony űrszelvényébe került.

★

Január 24-én Rákospalota—Újpest állomáson az V. sz. vágányra bejáró 242. sz. vonat a 20. számú váltónál elütötte Tar Sándor váltótisztítót. Nevezett az elütés következtében életveszélyes fejsérülést szenvedett.

129 ezer forintot takarítottak meg

A *debreceni járműjavító* famegmunkáló négyszeres szocialista üzemrészének dolgozói értekezletet tartottak, amelyen *Erdei János* faesztergályos, a szocialista üzemrész egyik brigádvezetője számolt be az üzem 1967. évi munkájáról. Elmondotta többek között, hogy 1967-ben *a faanyagok gazdaságos megmunkálásával 129 363 forintot takarítottak meg.* Két újítási javaslatot nyújtottak be, amelyek a munka és balesetvédelem eredményesebbé tételét szolgálták. A 24 tagú kollektíva havi tervét átlagosan 102 százalékra teljesítette. 1959-ben a szocialista brigádmozgalom beindulásának évében a famegmunkáló brigádjai elsőként neveztek be a versenybe. *Azóta 11 fő kapta meg a kiváló dolgozó kitüntetést, 9 fő rendelkezik a brigádmozgalom legmagasabb kitüntetésével, az aranykoszorús szocialista brigádjelvénnyel.* 1964-ben már a szocialista üzemrész versenyben vesznek részt és eddig négyszer nyerték el a szocialista üzemrész címet, most újabb vállalást tettek a cím további megtartására.

Volosinovszki János

Lelketlen szülők

Öt kisgyermek szomorú krónikája a 27-es őrházban

Az őrház Pusztaszabolcs állomástól — Pest felé — mintegy 800—1000 méterre van. Lakói: *Mayer Pál* 28 éves, Pusztaszabolcs állomás volt vonatkísérője, *Mayer Pálné* 25 éves, az érdi pályamesteri szakasz dolgozója és öt apró gyermekük. *Palika* a legidősebb, ő 8 éves, majd *Erzsike, Katika, Misike* következik, a sort az egyéves *Istvánka* zárja.

Gyermeksírás az őrházban

Még a múlt év októberében történt, amikor a pusztaszabolcsi községi tanácsot egy vasutas kereste fel. Idézzük az 1967. október 12-én készült jegyzőkönyvet:

„A pusztaszabolcsi községi tanács hivatalos helyiségében jelen vannak: Perger Ferenc Pusztaszabolcs, Ságvári Endre út 9. sz. alatti lakos, a községi tanács vb részéről Molnár Árpádné vb-titkár. Perger Ferenc az alábbiakat adja elő: 1967. október 10-én 8 óra körül a Krisztinavárosi pályafenntartási főnökség dolgozóival vonalbejáráson vettem részt. Amint elhaladtunk a 27-es sz. őrház mellett, gyermeksírásra lettünk figyelmesek. Közelebb mentünk, be akartunk nyitni a lakásba, az azonban zárva volt. Ekkor benéztünk az ablakon és két síró kisgyermeket láttunk mezítelenül. Kérem a községi tanácsot, hogy a szükséges intézkedést tegye meg".

Ez volt az első hivatalos bejelentés, ami után a községi tanács gyámügyi albizottsága *Molnár Árpádné* tanácstitkárral együtt felkereste a 27-es őrházat.

Molnár Árpádné az első látogatásról a következőket mondotta:

— Az albizottság két idős tagja sírva fakadt a látnivalótól. A hideg, fűtetlen helyiségben szülői felügyelet nélkül, meztelenül, vagy félig felöltözötten találtuk az öt apró gyereket. Enni és innivalójuk nem volt. A lakásban még egy takarót sem találtunk, hogy betakarhattuk volna a kicsiket. Az öt gyerek koszos, piszkos volt, s a lakás pedig büdös és sivár. Az albizottság egyik tagjánál volt konzerv és zsemle, így a gyerekeket megetettük, majd vizet is adtunk nekik.

A gyámügyi albizottság tagjai még egy órát tartózkodtak a lakásban, s miután hazaérkezett az anya, figyelmeztették kötelességére, majd közölték vele, ha a gyerekeket nem gondozza úgy, ahogy azt egy édesanyának kell, akkor állami gondozásba veszik őket.

Ezután a látogatás után átmenetileg változás történt, mert akkor, amikor két héttel később, november végefelé a gyámügyi albizottság ismét felkereste a Mayer családot, meleg szobában és elfogadható körülmények között találták a gyerekeket és az anyát.

Megdöbbentő látvány

Sajnos azonban ez az úgynevezett *„rendes körülmény" csak átmenetileg tartott*, mert akkor, amikor 1968. január 4-én a Fejér megyei tanács igazgatási osztályának munkatársa és a pusztaszabolcsi községi tanács vb-titkára ismét ellátogattak a 27-es őrházhoz, *még az első látogatásnál is megdöbbentőbb kép fogadta őket.* Idézzünk ismét a jegyzőkönyvből:

„A gyermekeket lélegzetelállító körülmények között találtuk. A konyha helyiségében egy mosdótál telve a gyermekek egész napi ürülékével, amely bűzt árasztott. A szoba betonos, fűtetlen. A gyermekek mezítláb, az egyéves Istvánon csak melegítő felső volt, alul teljesen meztelen. Tapintása jéghideg. A négy nagyobb gyermek vizet kért. Egész nap nem volt innivalójuk. A lakásban egy fél kiló kenyeret és papírba csomagolt kevés zsírt találtunk. A sarokban mosatlan edények. A két ágyban rongyok, teljesen szétfoszlott paplan. A Katalin nevű gyermek idegbeteg, egész testében reszket. Az anya bánásmódja vele szemben szinte embertelen. *Kitört ablakú helyiségben, az őrház kis kamrájában szalma és rongyok közt fekteti mezítelenül, ruhát azért nem ad rá, mert a kislány bevizel. A 3 éves kis Misike a MÁV Kórházban van."*

Ezután a látogatás után a gyámügyi hatóság azonnal intézkedett és a gyerekeket állami gondozásba vették. Az apa, Mayer Pál azonban két gyermek elvitelét megtagadta. Így a 7 éves Erzsike és az 1 éves Istvánka a szülőknél van. Misikét még a MÁV Kórházban ápolják.

Az anya tagad

Mi is felkerestük a családot a 27-es őrházban. Az anyával folytatott beszélgetésből érdemes idézni néhány mondatot.

— Az a vád önök ellen, hogy gyermekeiket nem gondozzák.

— *Ez nem felel meg a valóságnak. Én szeretem a gyerekeimet és gondozom is őket.*

— A kis Katikát miért fektette a kamrába?

— *Mit csináljak, ha örökösen bevizel és maga alá piszkít?*

— Azt hallottuk, hogy elég sokat látják önöket az állomás Utasellátójában.

— *Az nem igaz. A férjem iszik, de én nem. Én szeretem a gyerekeimet.*

Az anyával folytatott beszélgetésből talán elég ennyi is. Még nagyon sokáig tartózkodtunk a 27-es őrházban, *Horváth István* Pusztaszabolcs állomás szakszervezeti bizottságának titkára és Molnár Árpádné tanácstitkárnő társaságában, de meggyőzni őt, vagy annak lelkiismeretét felébreszteni nem sikerült.

Önkényesen kilépett

Mayer Pállal, az apával nem sikerült beszélni, de személyi lapjából, amelyet az előző munkahelyéről, a Nyugati pályaudvarról küldtek át Pusztaszabolcsra, sok mindent megtudtunk. Íme néhány adat a sok bejegyzés közül: *1965 szeptember 17-én, 19-én és 20-án igazolatlan hiányzás.* Ezért fegyelmi büntetést kapott. Előtte 1965. augusztus 14-én kelt bírósági ítéletben ez állt: *Három rendbeli könnyű testi sértés büntette miatt 15 százalékos béresökkentés mellett egy év és egy hónapi időtartamra javító-nevelő munkára ítélték.* 1967. március 4-én és 6-án ismét igazolatlan hiányzás, büntetése 100 százalékos üzemi részesedése megvonása. Rendetlen magatartását Pusztaszabolcs állomáson is folytatta. *1967. június 20-án és 30-án, valamint augusztus 28-án ittasan jelentkezett szolgálatba. 1967 augusztusában önkényesen költözött be a 27-es őrházba.* S mert 5 gyermeke van, a MÁV emberségből hagyta, hogy a család fedél alatt legyen. Többször elbeszélgettek vele, kérték, hogy változzon meg, de eredménytelenül. Ez év január 9-én megint nem jelentkezett szolgálatba. Ezért ismét felelősségre vonták. *Ekkor Mayer Pál kérte a munkakönyvét és önkényesen kilépett az állomásról.*

Az apa portréjához még hozzátartozik az, hogy önmagától semmit nem sajnál, eszik, iszik, jól él, s nemrég egy használt motorkerékpárt vásárolt magának, alkalmasint azon jár inni. *Ittas és jogosítvány nélküli vezetésért jelenleg is rendőrségi eljárás van ellene.*

Nemcsak a Mayer család ügye

S miután a szülőkről képet kaptunk, hallgassuk meg *dr. Lévay István* gyermekgyógyászt, a MÁV Kórház főorvosát, hogyan vélekedik Misike állapotáról:

— Mayer Misikét még a múlt év novemberében az anya hozta be hozzánk a pusztaszabolcsi körzeti orvos javaslatára. A gyerek nagyon elhanyagolt, gondozatlan volt. A gyermekosztály gondozónői csak négy napi fürösztés után tudták róla a koszt, a piszkot eltávolítani. Ha nem kerül orvosi kezekbe, előbb vagy utóbb tragédia lett volna a vége.

— Mi okozta a kicsi ilyen nagyfokú leromlását?

— *Szülői gondatlanság, nemtörődömség, egyoldalú táplálás.*

A szülői felelőtlenség, a szülői lelketlenség és az alkohol ismét gyermeki lelkeket rombolt, ismét gyermeki lelkeket mételyezett meg.

A kis *Pozsonyi Jutka* története, amelyről lapunk hasábjain is beszámoltunk, még emlékként kísért, s most íme egy újabb, egy hasonló eset. Ez arra figyelmeztet, hogy sok még a tennivalónk, hogy az ilyen és ehhez hasonló esetek ne ismétlődjenek meg. Mert a 27-es őrházban történtek nemcsak a Mayer család ügye, hanem mindannyiunké, a társadalomé.

Szerényi József

Jubileumi bélyegkiállítás

A *Dunakeszi Járműjavító* művelődési házában jól sikerült bélyegkiállítás megrendezésével emlékeztek meg a bélyeggyűjtő kör 10 éves fennállásáról. A Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége által a kör rendelkezésére bocsátott kiállítási kerete' szakszerűen és tetszőlegesen tették lehetővé a 27 témakörben bemutatásra került anyag megtekintését.

Az ünnepi bélyegbemutatót *K. Veress András*, a művelődési ház igazgatója nyitotta meg. A jubiláló kör kezdetben *25 taggal jött létre és jelenl ; már a járműjavítónak 237 felnőtt dolgozója, ezenkívül 80 általános iskolai tanuló alkotja a teljes létszámot.*

A kiállított bélyegek szemléltetően igazolták a bélyeggyűjtés nevelő, tanító jellegét, a művelődési lehetőségek és a gyűjtők sokoldalúságát.

A kiállítás egy hétig tartott nyitva és ezalatt 1500 érdeklődő gyönyörködhetett a szebbnél szebb bélyegekben. A bemutató lehetőséget biztosított a gyűjtőknek tíz év alatti eredményeik egy részének bemutatására, egyben a bélyeggyűjtés szépségeinek, hasznosságának népszerűsítésére.

A kiállítás tartama alatt többen kérték felvételüket a bélyeggyűjtő körbe. A megnyitó ünnepségen több gyűjtőt értékes ajándéktárgyával jutalmaztak bemutatott anyagának színvonaláért.

Szőnyi Lajos

Köszönet

Az elmúlt hetekben, amikor különösen a Dunántúlon erős hóvihar tombolt és a hőmérő higanyszála mínusz 15 fok alá szállt. *Sümeg* állomáson az Utasellátó vezetője, *Kebelen István* és munkatársai emberségből kitűnőre vizsgáztak. *Az állomásra érkező vonatokat a peronon várták, s a mozdony személyzetét és a vonatkísérőket forró teával kínálták.* Így nem kellett a mozdony és a vonat személyzetének a védőtalért leszállni. A tapolcai fűtőház mozdonyszemélyzete ezúton elismerésével nyugtázza a sümegi Utasellátó dolgozóinak figyelmességét.

Dancs József
Tapolca

A jó munka eredménye: 206 ezer forint jutalom

Debrecen állomás dolgozói eredményesen zárták az elmúlt esztendőt. A kocsik használásánál 101,09 százalékos eredményt értek el, a kocsitartózkodási időt pedig 26,7 óráról 23,5 órára csökkentették.

A munkafegyelemre, az utasításszerű munkára mi sem jellemző jobban, mint az, hogy az előző évhez viszonyítva 219 nappal kevesebb a kiesett munkanapok száma.

Debrecen állomás dolgozót jó munkájukért január első felében 206 450 forint jutalmat kaptak.

Czeglédi Sándor
Debrecen

Az Építők Bokányi Dezső Munkásőr zászlóalj január 26-án, pénteken a MÉMOSZ Székházban tartotta ünnepélyes évzáró egységgyűlését. Az ünnepségen megjelent Gáspár Sándor, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT főtitkára, Brutyó János, az MSZMP Központi Ellenőrző Bizottságának elnöke. Szakszervezetünk központjának dolgozói közül sokan tagjai az Építők munkásőr zászlóaljának. Képünk az új munkásőrök eskütételéről készült.
(Wormser Antal felvétele)

KÖNYVEKRŐL

Kékesdi Gyula:

Négy ország viharaiban

(BEBRITS LAJOS ÉLETE)

Bebrits Lajos a politikus, a forradalmár, a közlekedési szakember és miniszter neve valamennyiünk előtt ismert. Vasutasberkekben ki ne tudna róla egy-egy anekdotába illő epizódot a tegnapból, a közelmúltból. Hányatott sorsát, nehéz életútját azonban kevesen ismerjük.

Kékesdi Gyula könyve hét évtized harcaiban, *Magyarország, Románia*, az *Egyesült Államok* és a *Szovjetunió* munkásmozgalmában mutatja be, összegyűjtve egy küzdelmes életút emlékeit. Elvégzi azt a nem mindennapi feladatot, hogy Bebrits Lajos helyett — aki többször is belefogott — megírja életrajzát, feljegyzések, magnetofonszalagra mondott visszaemlékezések, a családtagok, a munkatársak elbeszélései, a *Pártörténeti Intézetben* őrzött feljegyzések, dokumentumok alapján.

„Teregován, apró román falu vasútállomásának emeletén születtem. Rang szerint az apám az állomás elöljárója volt" — írja Bebrits Lajos visszaemlékezéseiben. S a vasutas élet, a vasutassors elkísérte élete végéig, fél világon át.

Ha az iskolában jól felelt, jutalmul bemehetett a forgalmi irodába, figyelhette apja munkáját, de fő elfoglalásga mégis a tanulás, az olvasás maradt. Érettségi után nem sokkal a vasút szolgálatába állt, majd Budapestre vezényelték tiszti tanfolyamra.

A vérvörös csütörtök eseményeit Pesten éli át. Csak később döbben rá az események valódi indítékára, de mint elmondotta: *ennek a napnak élménye fordulópont volt az életében.*

Huszonkét éves korában már a szociáldemokrata párt, s egyben a *vasutasszakszervezet* tagja, majd később a szakszervezet bánáti főtitkára. Másfélévi börtön, verés, rendőri felügyelet, a többszöri letartóztatás után a bánáti szakszervezeti tanács úgy döntött, hogy utazzék az Egyesült Államokba, s a munkásotthonok építésére indítson gyűjtést az amerikai magyar és román munkások között.

Az utazás csak rövid időre szólt, de jóval hosszabbra nyúlt. *Tagja lett az Egyesült Államok Kommunista Pártjának, és részt vett a magyar szekció munkájában. Néhány év után azonban kiutasították, s távoznia kellett egy új hazába, a Szovjetunióba.* Sohasem beszélt ottani tartózkodása idején ért megpróbáltatásairól, csupán arról a munkáról, amelyet mint magyar forradalmár a hazájáért, a népéért tett.

A felszabadulás nyitotta meg számára a hazavezető utat. Elsők között volt, akit *a vasút újjáépítésének parancsnoki posztjáról fáradtságot nem ismerve munkálkodott a közlekedés fejlesztéséért, szinte haláláig.*

A könyv csupán epizódokat villant fel életéből. De ezek alapján a magyar munkásmozgalom kiemelkedő harcosának nagyszerű és jellegzetesen egyedi alakját rajzolja meg. Ráismernek, akik életében ismerték. megelevenedik azok számára, akik sohasem találkoztak vele.

Úgy mutatja be a könyv, mint amilyen valóságban volt: *nyughatatlan természetű, kivételes szaktudású és elméleti felkészültségű forradalmár, a gyakorlati élet embere.*

Kékesdi Gyula könyve méltó emléket állít Bebrits Lajosnak. Emberi mivoltában mutatja be hivatása és családja körében egyaránt. A könyv elolvasását valamennyi vasutasnak ajánljuk (Kossuth Könyvkiadó)

A szakszervezeti aktivisták feladata a betegségek megelőzésében

A szakszervezeti aktivistáknak, a dolgozóknak attól függően, hogy milyen munkaterületen dolgoznak, más és más a teendőjük. Az évszakokra való felkészülés elsőrendű feladat. *Ellenőrizni kell, hogy a tél beállta előtt a dolgozók a meleg ruhát megkapták-e. A munkahelyek fűtése, tisztán tartása, az élelem megfelelő elhelyezése, vízellátás, mosdási, fürdési lehetőség biztosítva van-e.*

A munkavédelmi eszközök és előírások pontos betartása is a megelőzési munka szerves része. A dolgozók és aktívák állandóan kísérjék figyelemmel, hogy társaik a védőruhákat, védőfelszereléseket *az előírásnak megfelelően használják-e.* Ellenőrizni kell a védőétel-, védőital-ellátást is.

Szükséges a csökkent munkaképességű és idült mozgásszervi megbetegedésben szenvedők munkahelyének ellenőrzése, az ilyen betegek munkakörülményeinek javítása. Fel kell számolni a huzatos, túlfűtött, rosszul szellőztetett, hiányzó ablaküveges helyeket.

A vegyi ártalmak elleni védekezés is fontos feladat. E területen is feladatuk az aktíváknak a veszélyeztetett személyzet munkahelyének rendszeres ellenőrzése, *az általános balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabályok maradéktalan betartása és betartatása.* Feladatuk ezen túlmenően az egészségügyi szolgálat által elrendelt specifikus szűrővizsgálatokra való mozgósítás és a megjelenés ellenőrzése.

A dolgozók érdekében szigorúan ügyelni kell arra, hogy az egészségre ártalmas munkahelyen csak előzetes orvosi vizsgálaton átesett és ilyen munkakörökre alkalmasnak talált személyek dolgozzanak még akkor is, ha az ottani foglalkoztatás csak átmeneti jellegű. Az ilyen helyekre beosztott dolgozókkal rendszeresen foglalkozzanak és baráti, elvtársi beszélgetés során tájékozódjanak egészségi állapotukról. A dolgozók ugyanis egymás között közlékenyebbek, jobban elmondják panaszukat egymásnak, mint az orvosnak.

Rendszeresen figyelemmel kell kísérni az utazó személyzet családi és egyéb problémáit, kutatni kell panaszait is. Az utazó személyzet szűrővizsgálatra való mozgósítása a megjelenések ellenőrzése és a betegnek talált dolgozók gondozásának biztosítása szintén az aktívák feladata.

A dolgozók egymáson való segítésének számtalan formája ismeretes, az aktívák éljenek is a lehetőséggel, hogy munkájuk az előzőekben felsorolt esetekben is eredménnyel járjon.

Papp András

Az MTS II. kongresszusa után

A *Magyar Testnevelési és Sportszövetség* 1967. december 12—13-án tartotta II. kongresszusát. A beszámoló elemezte a testnevelési és sportmozgalom helyzetét, az elmúlt négy év alatt végzett munkát.

A kongresszus határozata megállapítja, hogy a testnevelési és sportmozgalom célkitűzéseinek megvalósításából *részt vállaltak a különböző társadalmi, állami szervek — így a szakszervezetek is —, és sokrétűen segítették a feladatok végrehajtását.* A mozgalom irányításának gyengeségei és következetlenségei, valamint a társszervekkel való együttműködésben jelentkező problémák miatt azonban

a fejlődés nem volt egyenletes,

ellentmondásoktól mentes, nem sikerült teljes mértékben kibontakoztatni az új szervezetben rejlő lehetőségeket.

A IX. pártkongresszus, a SZOT és a szakmai szakszervezetek kongresszusainak sportra vonatkozó határozataival megegyeznek a Magyar Testnevelési és Sportszövetség II. kongresszusán hozott határozatok. Megerősítették a kongresszusok, hogy a szakszervezeteknek az MTS létrehozása után is *jelentős feladataik vannak a testnevelés és sportmunkát illetően.*

A testnevelés és sport népszerűsítésében, megszerettetésében, változatos formáinak alkalmazásában *sem nélkülözhető a társadalmi összefogás, az állami szervek — így a szakszervezetek — aktív közreműködése.* Az üzemek, intézmények, vállalatok sportéletének fejlesztésében elsősorban a szakszervezeti szervek részvételét kell igényelni — állapítja meg az MTS II. kongresszusának határozata.

A kongresszus felhívja a sportegyesületek figyelmét, hogy *ösztönözzék és támogassák a társadalmi szervek mindazon kezdeményezését, amelyek újabb lehetőséget nyújtanak a testnevelés és a sport tovább szélesítéséhez.* Adjanak fokozottabb segítséget a szakszervezeti szerveknek a sportélet kialakításához azokon a munkahelyeken, ahol sportegyesület nem működik. *A sportegyesületek tevékenysége terjedjen túl a szakosztályok versenyeztetésén.* szervezzék a bázisukat képező üzem, vállalat dolgozóinak rendszeres testedzését, sportfoglalkoztatását is.

A sportegyesületek azonban képtelenek megoldani feladatukat, a szakosztályok zavartalan működtetését, a dolgozók sportigényeinek maximális kielégítését, ha a szakszervezeti bizottságok a maguk sajátos módján nem segítik munkájukat.

A szakszervezeti bizottságok az aktivahálózat segítségével

győzzék meg a dolgozókat

a testnevelés és a sport jelentőségéről, kitűnő egészségügyi hatásairól, és szervezze a dolgozókat a sportegyesület, valamint a TS részéről kiírt alapfokú versenyeken való részvételre. E tevékenységet azonban ki kell egészíteni azzal, hogy a szakszervezeti bizottság, illetve bizottságok nyújtsanak anyagi és erkölcsi segítséget a sportegyesületek kettős feladatának megvalósításához.

A kongresszust megelőző sportegyesületi vezetőségválasztó taggyűlések nem tanúskodnak egyértelműen erről az összetett segítségről. *A szakszervezeti bizottságok nem minden esetben adják meg anyagilag a segítséget a sportegyesületeknek.* 1968. január 1-től — az 50 százalékos tagdíjvisszatérítési rendszer következtében — jó néhány szakszervezeti bizottság többet is fordíthat a sport támogatására. A tapasztalatok azonban azt is mutatják, *hogy sok esetben a sportegyesület sem tesz meg minden tőle telhetőt a dolgozói sportigényeinek kielégítésére,* ezért a szakszervezeti bizottságok vonakodnak az anyagi segítség megadásától.

Előfordulnak olyan esetek is, hogy *a szakszervezeti bizottságok csak abban az esetben utalnak át összeget a sportegyesületnek, ha a vezetőség erre őket külön megkéri.* A taggyűlés által elfogadott költségvetésben biztosított összeget — a tagdíjbevételi terv teljesítése esetén — a bázis időszaknak megfelelően, kérés nélkül át kell utalni a sportegyesületnek.

Segítséget tudnak nyújtani a szakszervezeti bizottságok a sportegyesületeknek abban is, hogy rendszeresen részt vesznek a tagszervező munkában. Eddig ezt a feladatot csak kampányszerűen segítették.

A helyi párt-, gazdasági, szakszervezeti és KISZ-szervek

a tagdíjbevételek fokozása érdekében

a jövőben sokkal nagyobb szerepet kapnak. *A létesítmények kihasználása, a bérleti díjak felülvizsgálása a nagyobb bevétel érdekében rendkívüli lehetőségeket rejt magában.* Ebben is nagy segítséget tudnak adni a sportegyesületeknek a szakszervezeti bizottságok.

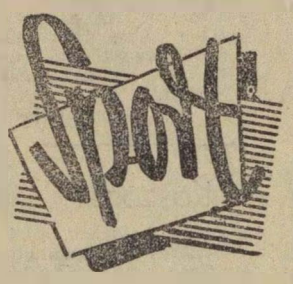
A sportlétesítmények fejlesztése érdekében tovább kell szélesíteni a pályaépítési akciókat. *Az önerőből végzett pályaépítés és a létesítmények bővítésében kifejtett társadalmi munka továbbra is maradjon előtérben.* Keressék, kutassák a lehetőségeket, amelyek a munkahelyek közelében biztosítják a dolgozók részére a sportolási lehetőségeket.

A Vasutasok Szakszervezete a társadalmi pályaépítésben részt vett sportköröket, szakszervezeti bizottságokat évente jelentős jutalomban részesíti.

Azokon a helyeken, ahol nem működik sportkör, a szakszervezeti bizottságok a KISZ-szervezetekkel közösen, a TS-ek segítségével *kezdeményezzék, szervezzék a dolgozók sportfoglalkozásait.* A hagyományossá vált helyi sportversenyek, kupamérkőzések stb. megrendezésével kell a sporttevékenységet vonzóvá tenni.

A feladatok nem merülnek ki e néhány fontos teendő meghatározásában. Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével *bővül a szakszervezeti bizottságok és a sportkörök önállósága.* Ezzel egyenes arányban azonban fokozódik felelősségük is. Nem mindegy, hogy a nagyobb önállósággal hogyan sáfárkodunk a jövőben az egységes magyar sportmozgalom fejlesztése érdekében.

Sz. Tóth András



Dicséret a gyors intézkedésért

A napokban a Budapestről induló 408-as számú esti gyorsvonattal érkezett haza Füzesabonyba S. J.-né. Leszállt a vonatról és már útban volt lakása felé, amikor eszébe jutott, hogy böröndjét a gyorsvonaton hagyta. Visszasietett a forgalmi irodába és *Bukta Sándor* forgalmi szolgálattevőnek elmondta bánatát. *A szolgálattevő telefont fogott és „üldözőbe" vette a gyorsvonatot.* A gyors az első megállót, Mezőkövesdet már elhagyta... Mezőkeresztesre még nem érkezett. A keresztesi szolgálattevőnek elmondta Bukta Sándor, hogy melyik kocsiban, milyen böröndd maradt fenn. A keresztesi szolgálattevő értesítette a kalauzt. A kalauz megtalálta a böröndöt és Nyékládházán leadta. A nyéki szolgálattevő pedig feltette a Füzesabony felé közlekedő leghamarabbi személyvonatra.

Alig telt el két óra és S. J.-né visszakapta böröndjét.

(szigetváry)

„Mérlegen" a mérlegjavító brigád

A szegedi rakodógép-karbantartó műhely tíztagú mérlegcsoportja tíz éve tette meg először szocialista vállalását s azt tizedszer teljesítette. *Gasztány Ferenc* főintéző csoportvezető, a szocialista brigád vezetője így beszél a brigád munkájáról:

— Mi végezzük a szegedi igazgatóság területén a raktári mérlegek hitelesítését és vizsgálatát. Ezenkívül az egyes iparvágányokhoz tartozó 280 vágányhídmérleg és a 100 állomási hídmérleg hitelesítésénél is közreműködünk. A mérlegek meghibásodása esetén természetesen a javítás a brigád feladata. Az elmúlt évben Szarvason egy 60 tonnás, Kalocsán egy 100 tonnás vágányhídmérlegnek, mint új létesítménynek beszerelését és üzembe helyezését is brigádunk végezte el. Folyamatban van s befejezéshez közeledik a Kelebia állomáson létesítendő 120 tonnás ikermérleg szerelése. Ezt az év első negyedében adjuk át.

A szocialista brigád országos viszonylatban végzett kiváló munkáját az *Országos Mértékhitelesítő Hivatal* is elismerte. A szolnoki járműjavító mérlegcsoportjától teljes egészében átvették a mérlegjavítási és hitelesítési munkákat a szegedi igazgatóság területén. S ezzel nagyban hozzájárultak a túlterhelt csoport munkájának megjavításához.

Dr. Bánkfalvy Gyula

Közös programot készítettek

A debreceni közlekedési vállalatok KISZ-szervezetei, illetve KISZ-bizottságai a városi KISZ-bizottsággal történt előzetes megbeszélés alapján *koordinációs programot készítettek az 1968-as évre,* melyet az éves akcióprogramjaiknál is figyelembe vesznek.

A koordinációs vállalás alapján márciusban a forradalmi ifjúsági napok keretében nagygyűlést tartanak, melyen új formákat felhasználva emlékeznek meg történelmünk jelentős eseményeiről. Majd május végén a IX. VIT tiszteletére az MHSZ-klubok segítségével túrát rendeznek a város kedvelt kirándulóhelyére, a guthi erdőségbe.

A program kiemelten foglalkozik *az ez évben Debrecenben megrendezésre kerülő közlekedési ifjúsági találkozóval, illetve a felkészüléssel.*

Bánszegi József

40 év után nyugalomba vonult

Farkas Imre felügyelő Tapolca állomás vonalfőnöke 40 évi szolgálat után nyugalomba vonult. A vasút szeretetét édesapjától örökölte, hiszen az egész család vasutas volt. Nevelte, szerette a fiatalokat, szerette munkáját. Mint vonalfőnök nagyon sokat tett azért, hogy a Balaton-part állomásai megszépültek, újjáépültek. *De nemcsak a vasúti munkából, hanem a társadalmi munkából is kivette a részét. Hosszú évek óta tagja a városi tanácsnak.* És mint tanácstag, körzetében is segíti az embereket. Munkája mellett még arra is jutott idő, hogy mint TIT-előadó, a munkásakadémiák hallgatóit tanítsa, nevelje.

Bognár Károly

Új szelek fújdogálnak a MÁV HAC portáján

A nagy múltú *MÁV Hatvani AC* csapata utolsóelőttiként esett ki a labdarúgó NB III északi csoportjából, a Gyöngyösi Vasas Izzó és a Miskolci EMTE társaságában. Hogy a jobb sorsra érdemes, sok tehetséges labdarúgóval rendelkező hatvaniak idáig jutottak — annak több oka van.

Az első ok, ami talán a legsúlyosabban esett a latba, számtalan esetben *baj volt a csapat küzdőszellemével.* A lélek nélküli játék miatt még a hazai mérkőzéseken is sok értékes pont úszott el, s amit külön is kiemelnek a szakemberek: *a kiesés elkerüléséért küzdő csapatok ellen szerepeltek rendkívül mérsékelt módon.* És ez döntőnek bizonyult! A másik ok: *több játékos hétről hétre gyenge erőnléttel lépett pályára.* Nem csoda, hogy a bajnokság folyamán ezeknél a játékosoknál tartós formahanyatlás állt be.

Hiba volt, hogy a szakosztályvezetés sem állt feladata magaslatán. Ennek volt köszönhető, hogy az edző, valamint a vezetők és a játékosok között gyakran adódtak nézeteltérések. *Tervszerűtlenségre vall, hogy a bajnokság közben edzőcsere történt a csapatnál.*

A MÁV HAC nagy múltú labdarúgó-csapatának NB III-ból való kiesése nagy elkeseredést okozott a hatvani vasutasszurkolók körében. A kesergésre és a hibák elemzésére azonban nem sok idő maradt, hiszen elkezdődött az új bajnoki idényre való felkészülés.

A kiesés után a hatvaniak átszervezték a szakosztályt, melynek vezetője *Fekete József* főintéző lett, az intézői tisztet pedig *Srej József* jegyvizsgáló tölti be. Az ifjúsági csapat edzéseit továbbra is *Bodnár Ferenc* irányítja, s végre megoldódott az első csapat edzőproblémája is: a jövőben *Nagy Antal*, a BVSC egykori kitűnő labdarúgója irányítja majd a munkát.

A szakosztályvezetés átszervezése mellett *átszervezésre kerül a csapat is,* hiszen a játékosállományban jelentős változások álltak be. Négy játékos tényleges katonai szolgálatát tölti, többen pedig visszavonultak az aktív labdarúgástól. Ezek pótlására több játékost igazoltak és néhány tehetséges fiatalt bevontak a keret munkájába.

Bankó György főintéző, elnökségi tag elmondotta, hogy vérmes reményekkel nem indulnak az idén. *Fő cél, hogy egy ütőképes, jó szellemű csapatot alakítsanak ki, amely egy-két éven belül újból visszakerülhet az NB III-ba.* Persze nem mondtak le arról sem, hogy már az idén is megpróbálják a visszakerülést... Ez utóbbinak örülne legjobban a hatvani vasutasszurkolók népes tábora!

Szigetváry József

Két családi ház, egy öröklakás

LELT GAZDÁRA A SZERENCSE-SORSJÁTÉK EDDIGI HÚZÁSAIN

Ön is megnyerheti a februári húzás főnyereményeit:

— Kétszobás központi fűtéses öröklakás, gépkocsival, vagy kétszobás családi ház, garázzsal, gépkocsival.
— Külföldi utazás, gépkocsik, vásárlási utalványok.

VEGYEN SZERENCSE-SORSJEGYET!

A szerkesztőség üzeni

Dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Hoffmann József Veszprémvarsány, Volosinovszki János, Czeglédi Sándor Debrecen, Dancs József Tapolca, Pintér Lajos Vácrátót: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Magyar Sándor Kapuvár, Bereczky János Sopronnémeti, Király Sándor Alpár, Várfalvi Gyula Gyékényes, Makai Sándor Szolnok, Baksy Magdolna, Inárcs, Páros György Nagyatád, Kucserák László Ormosbánya, Futó János Balatonszéplak-alsó, Szekeres András Tát. „November 7 szocialista brigád" Siófok 11P-es Távközlő szakasz: Nagy Joachimné Északi óvoda: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

2. számból: 129 321/1967. I/4. Az államvasúti dolgozók ruhatérítésének kiegészítő rendelkezése.

3. számból: 100 682/1968. I/2. B. A Magyar Államvasutak területén a szocialista munkaverseny 1968. évi célkitűzései.

100 681/1968. I/2. B. A „Kiváló Dolgozó" kitüntethető létszámkeret 1968. évi szabályozása.

100 689/1968. I/2. B. A MÁV-nál alkalmazott prémiumrendszerek szabályozása.

100 771/1968. I/2. B. Az év végi részesedés felosztásának 1968. évi szabályozása.

129 777/1967. I/2. C. Az idegen nyelvtudás igazolására rendszeresített vizsgáról szóló rendelet módosítása.

Lakáscsere

— **Budapest Nyugati pályaudvarnál** (Marx térnél) levő 2 szoba komfortos, olcsó bérű MÁV főbérletemet elcserélném nagyobbra. Érdeklődés egész nap: 118—974-es telefonon.

— Elcserélném Bp., VI., Rudas László u. 85. sz. alatti VI. emeleten levő (két lift van) összkomfortos, gázzal ellátott, napos, száraz, 78 Ft-os havi bérű szolgálati lakásomat ugyanilyen belterületi kétszobásra. Megtekinthető: munkanapokon 19 óra után. Perlaky István tanár, üzemi telefon: 18—78.

— Elcserélném Debrecen központjában — Arany János utca 2. sz. alatti II. emeleten levő nagyméretű, 1 szobás összkomfortos, havi 52 Ft-os lakbérű, telefonos (34—15) parkettás és cserépkályhafűtéssel ellátott, jó minőségű lakásomat budapesti hasonlóra. Leveleket a szerkesztőségbe „Tavaszi költözés" jeligére.

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 98.
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— *VÉDNÖKSÉGET VÁLLALTAK a gyöngyösi kötőgyártó üzem műszaki és közgazdász fiataljai a gyár 1968. évi újítási feladattervének megvalósítása felett. Céljuk, hogy ezzel is segítsék az újításokat és ezekből adódó gazdaságos munkát.*

— **Könnyű motorvonat** készült Man-Renault Diesel-motorokkal a győri Magyar Vagon- és Gépgyárban. Az új típusú Rába motorkocsi 4 tengelyes, padló alatti motorral. Teljesítménye 100 km/óra. A régi Rába motorvonat teljesítménye 80 km volt. A motorok és hajtóművek működését automatikus „érzékelő szervek" állandóan ellenőrzik és hiba esetén a szükséges kapcsolásokat is elvégzik.

— **„Mini vasút".** Jamaika vasúthálózatának hossza 350 kilométer. A „mini vasút" forgalmát 14 Diesel-elektromosmozdonnyal bonyolítják le. A korábbi években 34 gőzmozdony üzemelt a jamaikai vasutakon.

— *KORSZERŰSÍTIK ez Utasellátó helyiségeit Békéscsaba állomáson. Az étterem fölé emeletet építenek, ahol fürdőt, mosdót és öltözőt képeznek ki. A munkálatok ez évben megkezdődnek.*

— **Az ÖBB leggyorsabb expresszvonata** Bécs és Buchs között közlekedik. A hatrészes motorvonat maximális sebessége 150 km/óra. Az expresszben 240 utas részére van kényelmes ülőhely. A szerelvényt klímaberendezéssel látták el és telefonösszeköttetést létesítettek a motorvezető és a vonatvezető között.

— **Új gyalogos aluljáró épül Kecskeméten,** a Darócz közben, illetve a Kandó Kálmán utca elején húzódó vasútvonal alatt 2,8 milliós költséggel. Az aluljáró költségeit a megyei valamint a városi tanács, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, a Baromfiipari Országos Vállalat, valamint a Gáz és Vízmű Vállalat együttesen viseli.

— **Vasúti kocsi alkatrészek készülnek Sárváron.** A győri Magyar Vagon és Gépgyár sárvári gyáregységében megkezdték a vasúti kocsi alkatrészek gyártását. A hazai, a szovjet és a csehszlovák megrendelésre készülő vasúti kocsikhoz kárpitozott üléseket, fekhelyeket, valamint pogygyásztartókat gyárt a fémbútorgyárból átalakított üzem.

— *ARANYMOZDONY DÍJ. A múlt évben a Közlekedési Múzeum is részt vett a lipcsei vasútmodellező egyesület egyhónapos kiállításán. A magyar járműmodelleket Aranymozdony díjjal tüntették ki.*

— **Több mint 60 km/óra sebességgel dolgozik** az az elektronikus vezérlésű vasúti sínpálya-ellenőrző berendezés, amelyet az Angol Vasút Társaságok együttesen dolgoztak ki a Derwent Elektronics Vállalattal. Az előzetes számítások szerint ez a berendezés annyi ellenőrzést képes elvégezni, mint egy öttagú pályaellenőrző csoport kétheti munkája.

MŰZEUM PRESSZÓ

a Közlekedési Múzeum területén, Budapest XIV., Május 1. út. (Városliget)

Megközelíthető 25-ös villamos, és 70, 72, 75-ös trolibusszal.

EGÉSZ TÉLEN NYITVA:

Hétköznap: 13—19 óráig
Vasárnap: 11—19 óráig
Pénteken: zárva.

- KITŰNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM Ára 40 fillér 1968. FEBRUÁR 17.

FEBRUÁR 8-ÁN

Átadták a vándorzászlót a szombathelyi igazgatóságnak

Lapunk február 2-i számában már beszámoltunk a szombathelyi igazgatóság 1967. évi eredményes munkájáról. A szombathelyiek különösen a második félévben értek el kimagasló eredményeket. A hat igazgatóság versenyében is a szombathelyi igazgatóság eredményei alakultak a legkedvezőbben. *1967. második félévi 103,81 százalékos teljesítményükkel megérdemelten nyerték el a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének Vörös Vándorzászlaját.*

A vándorzászló és a velejáró jutalmak átadására február 8-án, ünnepélyes külsőségek között került sor a szombathelyi kultúr- és sportházban. Az ünnepségen megjelent *Lindner József*, vezérigazgatóhelyettes, *Szabó Antal* főtitkár, *Németh István*, az MSZMP Vas megyei Pártbizottságának titkára, *Magyar Gyula*, a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának titkára, a Vasúti Főosztály több szakosztályvezetője és vezető beosztású munkatársa is.

Az ünnepséget *Auguszt János*, a vasutas szakszervezet szombathelyi területi bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Szabó Béla*, a szombathelyi igazgatóság vezetője adott számot az igazgatóság 1967. évi tevékenységéről.

— Másfél évi céltudatos, következetes munka előzte meg a múlt évben elért eredményeket — hangsúlyozta bevezetőjében. *— Igazgatóságunk dolgozóinak szorgalma, növekvő aktivitása, töretlen munkalendülete megérlelte gyümölcsét. A kiváló munkáért elismerés illeti mindazokat, akik hozzájárultak a jó eredmények eléréséhez.*

Az igazgatóság vezetője ezután a számok tükrében is ismertette, hogyan alakultak teljesítményeik, majd beszámolt arról a fejlődésről, amely az utóbbi években az igazgatóság területén végbement. Végezetül röviden ismertette az igazgatóság 1968. évi feladatait.

A szombathelyi igazgatóság vezetőjének beszéde után *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes tolmácsolta a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, a Vezérigazgatóság és a vasutas szakszervezet elismerését a vándorzászló elnyerése alkalmából.

— Egész évben figyelemmel kísértük az igazgatóság munkáját — mondotta. *— Végig egyenletesen dolgoztak, s ami a legfontosabb, nemcsak az eredmények, a minőségi mutatók javultak, hanem a biztonságos közlekedés is.*

A vezérigazgatóhelyettes a továbbiakban a vasút 1968. évi feladatairól beszélt. Felhívta a figyelmet arra, hogy *a vasútnak kettős feladatot kell ellátnia, egyrészt ki kell elégíteni a népgazdaság szállítási igényeit, másrészt úgy kell dolgozni, hogy a tervezett 1,2 milliárd nyereséget biztosítani lehessen.* A tervek reálisak, megalapozottak. A műszaki feltételek is állandóan javulnak. Jó hozzáállással, fegyelmezett, tervszerű munkával 1968-ban is eleget lehet tenni a személy- és áruszállítási követelményeknek.

Lindner József vezérigazgatóhelyettes, Szabó Antal főtitkár adta át a vándorzászlót Szabó Bélának, az igazgatóság vezetőjének. A felvétel az átadás pillanatát örökíti meg. A képen dr. Telek János, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője szorít kezet a szombathelyi igazgatóval

Lindner József ünnepi beszéde után a megyei pártbizottság nevében *Németh István* köszöntötte az igazgatóság vezetőit és dolgozóit, és elismerését fejezte ki a jó munkáért.

Az ünnepi beszédek elhangzása után *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes és *Szabó Antal* főtitkár átadták a vándorzászlót *Szabó Bélának*, a szombathelyi igazgatóság vezetőjének. A vezérigazgatóhelyettes és a főtitkár ezután a Kiváló dolgozó jelvényeket adta át az igazgatóság vezetőinek, vezető beosztású dolgozóinak és 19 külszolgálati szocialista brigádvezetőnek.

A zászlóátadási ünnepség hivatalos része után a szombathelyi *Ady Endre* Művelődési Ház rendezésében közel egy órás kultúrműsorral köszöntötték az ünnepség részvevőit.

(vkd)

Felújították a Rába motorvonatot

A *Magyar Vagon- és Gépgyár* 1960—61-ben készítette el a MÁV részére a Rába motorvonatot. A közkedvelt könnyű motorvonat a Balaton északi partján közlekedett. Mintegy ötévi üzemelés után a motorvonatot kivonták a forgalomból és sokáig Tapolca állomáson tárolták. Majd felújítás miatt visszakerült a gyártó üzembe, Győrbe.

A Rába felújítását, korszerűsítését

a gyár vasúti járműkísérleti és prototípus üzemében végezték.

A **korszerűsítési** munkálatokban a gyár Diesel- motorfejlesztési részlegének több szakembere is részt vett.

Az első motorkocsi 1967. októberében készült el, amelylyel *csaknem 2000 kilométeres próbautat tettek. 1968. január 19-én elkészült a második motorkocsi is, s vele együtt a két „pótkocsit is felújították.* A négy részből álló szerelvényben elől és hátul kétszer két padló alatti, 6 hengeres 200 lóerős MAN Diesel-motort helyeztek el.

A felújított motorvonat érdekessége, hogy

a közúti forgalomra készült Diesel-motort első esetben építették be vasúti járműbe.

A motorok és hajtóművek működését *automatikus érzékelő szervek ellenőrzik és hiba esetén a szükséges kapcsolásokat is elvégzik.* A motorkocsikat úgynevezett „holtember" berendezéssel is ellátták. A minden vonatkozásban korszerűbbé változtatott könnyű motorvonatot jól sikerült futópróbái után átadták a MÁV-nak.

Győrben egyébként a tervek szerint *már 1969-től sorozatban szeretnék gyártani a padló alatti Diesel-motoros meghajtású könnyű motorvonatokat.*

20 millió forint gépi beruházásra

A Szombathelyi Járműjavítóban márciusban kezdik a Diesel-mozdonyok javítását

A Szombathelyi Járműjavító fennállása óta — közel száz éven át — kocsik és gőzmozdonyok javítását végezte. A kocsijavítás továbbra is megmarad az üzemben, a gőzmodonyjavítás helyett azonban Diesel-mozdonyok javítására térnek át — ez év májusáig folyamatosan. *Májusban végleg megszüntetik a gőzmozdonyjavítást, s helyette 2—3 tengelyű motorkocsikat és kis teljesítményű Diesel-mozdonyokat javítanak.* Az új feladat

új üzemrészek kialakítását, új gépek beszerzését is szükségessé tette.

Ez a munka a gőzmozdonyjavító műhely tetőszerkezetének felújításával kezdődik. A javítócsarnokot úgy képezték ki, hogy az darusításra is megfeleljen, s Diesel-javításra is alkalmas legyen. A motoralkatrészek szakszerű tárolására megfelelő raktározási lehetőséget biztosítottak. *A megváltozott munkakörülmények és technológiák is a régitől eltérő feltételeket igényelnek.* A belső elrendezés a technológiai munkafolyamatoknak megfelelően került kialakításra. A régi kazánkovácsműhelyt például motorszerelő műhellyé, a kazánokhoz használt tűz- és burokcsőjavító műhelyt pedig motorpróbateremmé alakították át. A légsűrítő műhelyben helyezik el a befecskendező szivattyújavító műhelyt, a régi acetylénfejlesztő és hegesztőműhelyek helyére pedig az új hegesztő és hűtőjavító műhely kerül.

A régi raktár- és üzemrészek lebontása több épület ideiglenes áthelyezését, valamint új vasraktár építését tette szükségessé. Elkészült a 35 kilovoltos transzformátorállomás is. *Ebben az évben fejeződik be a kétszintes raktár, az új kompresszortelep, acetylénfejlesztő, hegesztő és hűtőjavító műhely, a próbaterem, a szerelőaknák építése s elkezdik a csőjavító műhely és az új műhelybejárat építését is.*

A Diesel-járművek fogadása márciusban kezdődik, a megjavítottak kiadására pedig április végén kerül sor. Az üzemben

kísérletképpen már a múlt év december 1-én elkészült egy darab JaR 135 típusú motor,

amelyet a gyakorlati kiképzés során javítottak meg a Diesel-osztályon foglalkoztatásra kerülő dolgozók.

A Szombathelyi Járműjavítóban a felsorolt építkezések mellett *közel 20 millió forintot fordítanak gépi beruházásra.*

Szocialista brigádvezetők értekezlete

Az *ómiskolci pályafenntartási főnökség* szocialista brigádvezetői január utolsó napjaiban tartották évzáró értekezletüket, amelyen *Tóth Zoltán* pft. főnök értékelte a szocialista brigádok elmúlt évi eredményeit. Elmondotta, hogy az elmúlt évben 87 brigád tett vállalást, s ebből 84 kollektíva teljesítette is azt. *A szocialista pályamesteri szakasz cím elnyeréséért 16 szakasz versenyzett és mind a 16-an eleget tettek kötelezettségüknek.* A következő év feladata már a szocialista pályamesteri főnökség cím elnyerése. A szocialista brigádok kiváló teljesítményeinek köszönhető, hogy a pályafenntartási főnökség az élüzem-feltételeket elérte.

A pályafenntartási főnök vitaindító előadását több hozzászólás követte, s ennek során nagyon sok szocialista brigádvezető mondta el egyéni véleményét, javaslatát. Az eredmények mellett szóltak a hiányosságokról is — többek között arról —, hogy a brigádnapló vezetésében még van javítanivaló. Nem tükrözik híven a brigádok egész havi munkáját.

A tanácskozáson szó esett az ez évi feladatokról, az új gazdaságirányítási rendszer várható eredményeiről és abban mindannyian egyetértettek, hogy *ebben az évben is ugyanolyan lelkesen, eredményesen kell dolgozniuk, mint 1967-ben.*

Új vonatfűtőkocsik készülnek Dunakeszin

A téli hónapokban a kényelmes utazás egyik alapvető feltétele a vonatok fűtése. A villamosított fővonalakon ez nem okoz problémát, de ha a személyszállító vonatokat olyan Diesel-mozdony vontatja, amelynél nincs lehetőség az energia fűtésre való hasznosítására, már gondot okoz a meleg biztosítása. Közismert, hogy az M62-esek nem rendelkeznek ezzel a tulajdonsággal. Mivel azonban a MÁV egyre több ilyen nagy teljesítményű Diesel-mozdonnyal rendelkezik, a probléma megoldása érdekében

döntés született új, vonatfűtőkocsik tervezésére, illetve építésére.

A feladatot a Dunakeszi Járműjavító kapta.

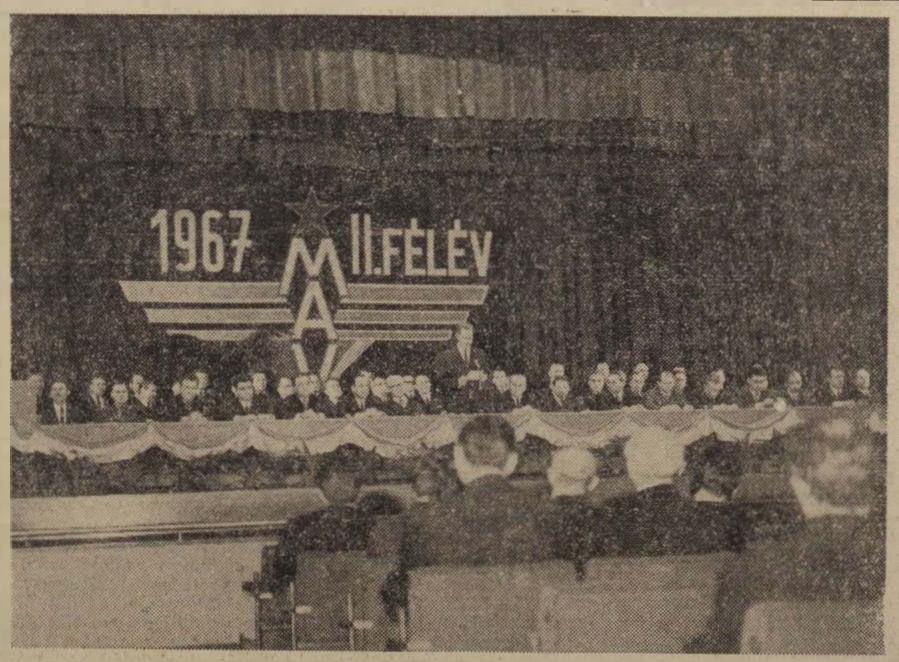
Az új villamos fűtőkocsi prototípusa még a múlt év végére elkészült. Futóműve, forgóvázas teljesen megegyezik a Bahtípusú személykocsikéval. Külső körvonalméretei is hasonlóak, hossza azonban mintegy 5 méterrel rövidebb. Energiatermelő egységét egy, a kocsi közepére telepített Diesel-gépegység képezi, amely közvetlenül egy 1 fázisú 1500 voltos szinkron generátort hajt, amely 250 amperáram termelésére képes.

A fűtőkocsi gépegysége

—15 fokos külső hőmérséklet mellett 12 darab 4 tengelyes személykocsi fűtésére alkalmas.

A generátor állandó feszültségéről egy automatikusan működő gerjesztésszabályzó gondoskodik. Az indításhoz szolgáló akkumulátortelepet a kocsi alatt helyezték el. A főmotor üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen üzemanyagtartály ugyancsak a kocsi alatt nyert elhelyezést.

Az új vonatfűtőkocsi önsúlya a motorikus gépegység beépítése ellenére sem haladja meg egy utasokkal terhelt Bah személykocsi súlyát. *Színe a MÁV-szabványnak megfelelő, megegyezik a személykocsik színével.* Van a kocsiban egy vonatvezetői fülke is. A feljáró és a homlokátjáró, valamint a nyílászáró szerkezetek ugyancsak megegyeznek a Bah-kocsik hasonló szerelvényeivel.



Az ünnepség elnöksége.

(Gárdos Katalin felvételei)

VIZSGÁZTAK

A zalaegerszegi fűtőháznál régi hagyományai vannak a *Szakma ifjú mestere* mozgalomnak, amelyben évről évre több fiatal vesz részt. Az elmúlt napokban tartották meg a vizsgát, ahol az öttagú bizottság hét fiatalnak ítélte oda a Szakma ifjú mestere címet.

A Szakma ifjú mestere cím a szokásos anyagi és erkölcsi elismerésen felül az új kollektív szerződés szerint egyéb kedvezményekkel is jár, ugyanis a helyezést elért fiatalok jutalomszabadságot is kapnak.

1770283 forint megtakarítás újításból

A *debreceni járműjavító* újítómozgalma 1967-ben is eredményes volt. A tapasztalatcserés javaslatokkal együtt 334 újítás érkezett az újítási csoporthoz. Ebből 107-et fogadtak el, *s ennek gazdasági eredménye 1 millió 770 283 forint.* Újítási díjként 83 851 forintot fizettek ki az újítóknak.

Az elfogadott újítások 70 százalékát fizikai dolgozók nyújtották be. Ezek többsége technológiai módosítás és a fizikai munka csökkentését szolgálja. *Az üzemnél az újítómozgalom a szocialista munkaverseny szerves része.* Ezt bizonyítja az a tény is, hogy a javaslatok 85 százaléka szocialista brigádoktól származik. Különösen a westinglakatos szocialista üzemrész és a villanyszerelő szocialista üzemrész brigádjai nyújtottak be több közös újítást.

Az elmúlt évben beadott újítások közül egyik legjelentősebb *Kerek László* újítása, amely a tartálykocsik záródását módosította. Javaslatával jelentős anyag- és energia takarítható meg.

(Volosinovszki)

Érvénybe lépett az új Fegyelmi Szabályzat

A Munka Törvénykönyvéről szóló 1967. II. törvény végrehajtását szabályozó 34/1967. (X. 8.) Korm. sz. rendelet 121. §-a kimondja, hogy *„A vasutak, a posta, a hajózás és a légiközlekedés dolgozóira vonatkozó fegyelmi szabályokat — a fegyelmi határozat elleni jogorvoslatra kiterjedően is — a miniszter a munkaügyi miniszterrel egyetértésben állapítja meg”.* A végrehajtási rendelet felhatalmazása alapján elkészült és a közlekedés- és postaügyi miniszter aláírta a vasutas dolgozók új Fegyelmi Szabályzatát.

Az 1966. november 1-től 1968. január 1-ig hatályos szabályzat is jelentős előrelépés volt a korábbiakhoz képest. A szabályzat alig két évig volt hatályban, de teljes egészében beváltotta azt a várakozást, amelyet akkor a vasút vezetői és a vasutas dolgozók vele kapcsolatban egyaránt tápláltak. *A legjelentősebb változás akkor az volt, hogy a fegyelmi vétségek körét egyszerűsítette, a hatásköröket a korábbihoz képest lényeges mértékben decentralizálta, de azzel együtt az eljárási garanciákat, a törvényesség megtartását is biztosította.* Ami a legfontosabb eredménynek tekinthető, nőtt a fegyelmi jogkörrel rendelkezők felelősségérzete, a fegyelmi eljárás telkintélye. Ennek megfelelően elősegítette azt a legfontosabb feladatát, *hogy szilárdítsa a vasúton a munkafegyelmet.*

A megelőző szabályzat kedvező tapasztalatainak felhasználása alapján további előrelépést, fejlődést jelent *az új Fegyelmi Szabályzat, melynek leglényegesebb vonása a fegyelmi jogkör további szélesítése, a törvényesség védelme és a munkafegyelem szilárdítása.* Ennek jegyében készült az új szabályzat és ezt szolgálják azok a változások is, amelyek a korábbihoz képest bevezetésre kerültek, emellett a Munka Törvénykönyvének a munkaviszonnyal kapcsolatos új, korszerű rendelkezéseit is magában foglalja.

Melyek a legfontosabb eltérések a korábbihoz képest?

Mindenek előtt a fegyelmi vétség meghatározásával kapcsolatosan egyszerűbb az új Fegyelmi Szabályzat rendelkezése. *A fegyelmi vétség meghatározásánál a „munkaviszonyhoz nem méltó magatartás tanúsítása” mint vétség elmaradt,* mert a Munka Törvénykönyve másutt egyébként is a dolgozók kötelességévé teszi, hogy a munkahelyen kívül is a munkahelyhez méltó magatartást tanúsítsanak. *A fegyelmi büntetések köre is változott. Így például elmaradt az alacsonyabb munkakörbe való sorolás, mint fegyelmi büntetés,* mivel a Munka Törvénykönyve erre fegyelmi eljáráson kívül is lehetőséget ad. Mint új büntetés, ezzel szemben *a személyi alapbér csökkentése került felvételre,* tekintve, hogy a személyi alapbér az új Munka Törvénykönyvében lényegesen szélesebbkörű, mint korábban volt. A nyereségrészesedés, illetve üzemi jutalék helyett az év végi részesedés különböző mennyiségi lehetőségei kerültek büntetésként értelemszerűen bevezetésre.

A MÁV Kollektív Szerződésének a vasút részéről felmondást korlátozó rendelkezéseivel összhangban a Fegyelmi Szabályzat 8. §-a is új rendelkezést tartalmaz. *Ez az új rendelkezés a vasutas dolgozók veszélyes munkáját a vasúti törzsgárda védelmét kívánja érvényre juttatni.* Ennek megfelelően e rendelkezések a hosszú szolgálati idővel rendelkező, üzemi balesetet szenvedett, vagy jó munkájuk alapján kitűntetett vasutas dolgozók védelmében kimondják, hogy csak jogerős ítélettel megállapított bűntett elkövetése esetén szabad velük szemben elbocsátás büntetést kiszabni.

Ezzel a rendelkezéssel a vasutas dolgozóknak az a régi vágya teljesült, *hogy ismerjék el nehéz, felelősségteljes és gyakran veszélyes munkájukat és a munka hevében előforduló kisebb-nagyobb hibák esetén ne mindjárt az elbocsátás büntetést mondhassák ki.* Természetesen ez a kedvezmény nem vonatkozhat azokra, akik cselekményüket szándékosan követték el, vagy rövid időn belül ismételten részesültek fegyelmi büntetésben.

Az új Fegyelmi Szabályzatban enyhült a korábbi szabályzatnak az a rendelkezése, mely szerint *a fegyelmileg büntetett dolgozó a büntetés súlyától függően 1—3 évig a büntetés hatálya alatt állt,* és ez különböző kedvezmények elvesztését vonta maga után. A fegyelmi büntetés hatálya alatt állás — azaz a hátrányos következmények elszenvedése — jelenleg hiányzik a fegyelmi szabályzatból, azt a kollektív szerződés, illetve a vállalati belső szabályozás foglalja magában. Ilyen hátrányos következmény a Munka Törvénykönyve szerint csak súlyos fegyelmi büntetés esetén intézményesített; *elsősorban elbocsátás büntetés kiszabása esetén.*

Új vonása a napokban aláírt és hatályba lépett Fegyelmi Szabályzatnak, hogy *fegyelmi eljárás mellőzésével is lehetővé teszi fegyelmi büntetés kiszabását.* Ilyenkor azonban csak akkor lehet az eljárást mellőzni, ha a cselekmény kisebb súlyú, a bizonyítékok kéznél vannak, vagy bizonyítási eljárás beszerzésükhöz nem szükséges és a Fegyelmi Szabályzat legenyhébb büntetéseit kívánják alkalmazni. Így például az eljárás nélküli fegyelmi határozatként *az utazási kedvezménynek három hónapi, illetve egy naptári évben összesen hat hónapi időtartamra való megvonását.* Ha ezek a feltételek együttesen nem forognak fenn, az eljárást mindenképpen le kell folytatni.

Az új Fegyelmi Szabályzat tovább bővíti az eljárási garanciák körét és ezzel együtt *szilárdítani kívánja a szocialista törvényességet.* Szolgálni kívánja a munkafegyelem megszilárdítását dolgozó és vezető részéről egyaránt. Amennyire jogos volt a korábbi Fegyelmi Szabályzattal szemben az a várakozás, hogy e feladatát be fogja tölteni, ugyanígy vagy még jobban remélhetjük, hogy az új szabályzat e tekintetben további előrelépést jelent.

S. J.

A kollektív szerződés 12. paragrafusához

Még egyszer az áthelyezésről

LAPUNK LEGUTÓBBI SZÁMÁBAN a beosztási hely megváltoztatásának lehetőségeiről és korlátairól írtunk, de nem foglalkoztunk a dolgozók érdekében és védelmében a rendelkezésbe felvett jogi biztosítékokkal. Most ezt a hiányt pótoljuk.

A kollektív szerződés 12. § (1) bekezdésének második részében előírja, hogy *„A beosztási hely megváltoztatását a dolgozóval, a szakszervezeti bizottság bevonásával, előzetesen meg kell tárgyalni, és szociális körülményeit figyelembe kell venni...”* Azt megírtuk már, hogy a dolgozó beosztási helyét a munkaadó egyoldalú intézkedéssel — tehát a munkavállaló egyetértése nélkül is — megváltoztathatja. Ezt az egyoldalú intézkedést azonban csak nagyon körültekintő és alapos előkészítés után lehet kiadni.

Mit jelent az alapos, körültekintő előkészítés? Azt, hogy a beosztási hely megváltoztatásának szándékát a munkaadó — illetve megbízottja, például az igazgatóság, vagy a szolgálati főnök képviselője — az érintett dolgozóval beszéli meg. *Nem egyszerűen közli, hanem megtárgyalja, ami azt jelenti, hogy a dolgozó is elmondhatja észrevételét, véleményét, kifogását, s annak indokait, családi és egyéb szociális körülményeit.* Ez a rendelkezés egyáltalán nem egyszerű formai követelmény. Ugyan ki tudná megfelelőbben értékelni saját körülményeit, a beosztási hely változtatásának előnyeit, hátrányait, mint maga a dolgozó, akit más helyre akarnak beosztani. *Nyilván nem mindegy, hogy milyen távolságra kell szolgálatba járnia, hogy a megismert munkahelyet el kell cserélnie, új környezetbe, ismeretlen kollégák közé kell kerülnie.* Ehhez magának az érintett dolgozónak is lehet és van is néhány szava. A másik fél, a munkaadó képviselője, az elhangzott észrevételeket, a most már megismert szociális körülményeket mérlegelve, azokat figyelembe véve, alakíthatja ki álláspontját, hogy fenntartja-e korábbi szándékát, más beosztási helyet jelöl-e ki az érintett dolgozó részére.

A BEOSZTÁSI HELY megváltoztatását azonban nemcsak a dolgozóval kell megbeszélni, hanem a szakszervezeti bizottsággal is. Mivel a munkaadó részéről történik a beosztási hely megváltoztatásának kezdeményezése, *a szakszervezeti bizottságot is a munkaadónak kell bevonni a tárgyalásba, s nem pedig a dolgozónak kell megkeresni.* A szakszervezeti bizottságok pedig a munkaadó megkeresésére a kollektív szerződés alapján kötelesek részt venni, éspedig a dolgozó érdekeinek képviseletében és védelmében (Mt. 11. §) abban a tárgyalásban, amely a dolgozó és a munkaadó között alakul ki a beosztási hely tervezett megváltoztatásáról.

A szakszervezeti bizottság feladata, hogy segítse az esetleges eltérő érdekek, vélemények egyeztetését, biztosítsa a dolgozó jogainak védelmét, körülményeinek figyelembevételét.

Előfordul, hogy nem az illetékes szakszervezeti szervet vonják be valamely ügy intézésébe, de adott esetben gondot is okozhat, mely szakszervezeti szervet kell bevonni a tárgyalásba. *A kollektív szerződés a szakszervezeti bizottság bevonását írja elő, s így nem lehet összetéveszteni a középszervekkel. A szakszervezeti bizottságok közül pedig azt kell bevonni a tárgyalásba, amelyikhez a dolgozó a beosztási hely megváltoztatása előtt tartozik, s nem pedig azt, amelyikhez majd esetleg tartozni fog.*

KÜLÖN FIGYELEMRE MÉLTÓ a rendelkezésben, hogy a beosztási hely megváltoztatásáról, *a dolgozóval előzetesen kell tárgyalni, s hogy ezen az előzetes tárgyaláson kell a szakszervezeti bizottságnak részt venni.* Nem lehet tehát előbb végrehajtani az intézkedést, s utána tárgyalni, megbeszélni azt. Az intézkedés előtti tárgyalás érvényességi kelléke a beosztási hely megváltoztatásának még akkor is, ha a tárgyaláson elhangzottak után — a dolgozó véleménye, tiltakozása ellenére is — más beosztási helyet jelölnek ki részére.

Az előzetes tárgyalás nélkül elrendelt, vagy végrehajtott beosztási hely változtatás többféle következménnyel járhat:

1. a dolgozó, vagy a szakszervezeti bizottság kérelmére a munkaügyi döntőbizottság az intézkedést, mint érvénytelent és jogsértőt, hatályon kívül helyezi;

2. az új beosztási helyen töltött időre — amennyiben egyéb feltételek is fennállnak — kiküldetési díjat kell a dolgozó részére fizetni;

3. a szakszervezeti bizottság — vagy ha a dolgozó más szolgálati főnökséghez került, a területi bizottság — kifogással (vétóval) támadhatja meg az intézkedést (mivel az munkaviszonyra vonatkozó szabály — a kollektív szerződés rendelkezését sérti), s ezt végrehajtani nem lehet. Ha pedig a vétó előtt végrehajtották, vissza kell állítani az eredeti állapotot, s így a dolgozó visszakerül eredeti beosztási helyére.

NEM ÍRJA UGYAN ELŐ a kollektív szerződés, de a legszabályosabban — előzetesen, s a szakszervezeti bizottság részvételével — *a megbeszélt beosztási hely változtatást elrendelő intézkedést is 15 nappal korábban kell a dolgozó részére kézbesíteni. Ez következik abból a rendelkezésből, hogy az intézkedés kézbesítésétől számított 15 napon belül a munkaügyi döntőbizottsághoz halasztó hatályú panaszt lehet beadni.* A munkaadó így csak a kézbesítéstől számított tizenöt nap elteltével, és csak akkor követelheti a dolgozótól a kijelölt új beosztási hely elfoglalását, ha a panaszt ez idő alatt a munkaügyi döntőbizottsághoz nem adták be.

Így írja ezt elő a kollektív szerződés 12. §-ának rendelkezése.

Dr. Banka József

42 ÉVI SZOLGÁLAT UTÁN MEGÉRDEMELT PIHENÉS

Fazekas László főintéző, a szegedi igazgatóság III. osztályának anyag- és leltárcsoportvezetője, 42 évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult. Mint fiatal vasutas a raktárban kezdte pályafutását és az eltelt négy évtized alatt számos beosztásban dolgozott. A felszabadulás előtt *Titel* állomáson volt állomásvezető, majd a felszabadulás után a *Szeged Tiszai* pályaudvaron volt főraktárnok, árupénztáros és a tisztképző tanfolyam elvégzése után pedig anyag- és leltárszámadóság vezetői beosztását kapta meg. *Gazdasági munkája mellett jutott ideje mozgalmi munkára is. Hosszú évelen át az állomás pártalapszervezetében mint szervező titkár dolgozott.*

Most, amikor nyugdíjazása alkalmából a munkatársak búcsúzkodtak tőle, ő szerényen csak azt válaszolta:

— Tulajdonképpen én nem is búcsúzom. Hiszen kijárok én ezután is az állomásra, mert nem tudnék meglenni a régi barátok, a régi kollégák és a vasút nélkül.

Dr. Bánkfalvy Gyula

AKTUÁLIS PORTRÉ

Élete, hivatása a gyógyítás

MÁV Kórház, tüdőgyógyászat. Délután fél 5. A folyosók üresek. Kivételes nap. Nincs beteg. A főorvosi szobában jegyzetei fölé hajolva egyedül találjuk *dr. Sallay Imre* főorvost. Amikor a szobába lépünk, kedvesen, mosolyogva fogad. Csak akkor halványul mosolya, amikor megtudja, hogy írni akarunk róla. Ő beteget várt, a hétköznapok egyszerű emberét, nem a nagy nyilvánosságot. Tiltakozik.

Egy emberöltőn át gyógyított

— Rólam nincs mit írni. Nem tettem én semmi olyat, ami újságba kívánkozik. Csak gyógyítottam, mert ez volt a hivatásom.

Egyszerű spontán jött szavak, s megható pillanat. *Több mint négy évtizedes áldozatos munka után, most 70 éves korában nyugdíjba vonul.* Szeretetét, tudását, egy emberöltőn át a betegeknek adta, s most mégis azt mondja, nem tett semmi különöset.

Ha szobrász lennék, s a szerénységet kellene megmintázni, őt választanám. Írni nehezebb róla. *Szemüvege mögül előbukkanó szürkés szemei szerénységről, önzetlenségről tanúskodnak. Hófehér haja szikár alakja és sudár egyenes tartása pedig csak megerősíti ezt az emberi tulajdonságát.*

Keveset beszél. A mondatok között azonban megbújva érezni lehet meleg szívét, őszinte segíteni akarását, amely 44 éven át kísérte orvosi pályáján.

A *Budapesti Orvostudományi Egyetemen* 1924-ben kapta meg a diplomát, s 1927 szeptemberében — a MÁV Kórház felavatásakor — mint szerződéses orvos, a *MÁV Kórházba* került. *Azóta 41 év telt el. s ő hű maradt ezekhez a falakhoz, az ide járó betegekhez, a vasutasokhoz.*

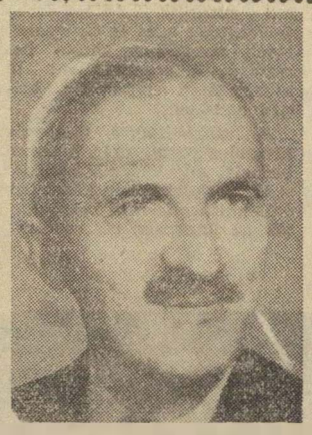
Tüdőbetegeket kezelt, népbetegséget gyógyított. S közben észrevétlenül elszállt az idő, tovatüntek felette az évek. Most itt ül öreg, kiszolgált íróasztala mellett, s a fiatalságáról, az orvosi pálya kezdetéről beszél.

— Mindig írtóztam a vértől, a haláltól, az emberi szenvedéstől, úgy éreztem, soha nem tudnék orvos lenni. Aztán mint fiatal sorköteles katona részt vettem az első világháborúban. Vérből, szenvedésből kijutott, s ez más érzést váltott ki belőlem. Segíteni a bajbajutottakon, a szenvedőkön. A háború végén még egy próbát tettem magammal. Az egyetemi előadások akkor nyilvánosak voltak. Főleg a sebészeti demonstráció. Elmentem egy ilyen nyilvános előadásra azzal, ha még most sem írtózom a vértől, akkor orvos leszek. *A műtét kezdetén az utolsó padban foglaltam helyet, s mire vége ért az operáció, már az első padban ültem.* Annyira magával ragadott a sebészi beavatkozás, hogy önkéntelenül is lejjebb és lejjebb nyomultam. Akkor és ott döntöttem el, hogy orvos leszek.

Megfontoltan, céltudatosan

Dr. Sallay Imre belgyógyász és tüdőgyógyász főorvos *egész életére, munkásságára jellemző volt ez a megfontolt, céltudatos cselekedet.* Egy életen keresztül elemezte, boncolta és korrigálta önmagát, hogy mindig többet és többet adjon a betegeknek, a gyógyulni vágyóknak. Amikor mint szívspecialista — másodállásban — a fővárosi *Sportegészségügyi Intézetbe* került, Bécsbe utazott, hogy valami újat, valami jobbat adjon a betegeinek, mint amit eddig nyújtott. Kurzust vett — ahogy ő mondja —, hogy majd idehaza átadhassa azt. Szerette hivatását, szerette a betegeket A lehetetlent is megkísérelte, ha betegekről volt szó.

Egyszer egy fiatal tbc-s nő kereste fel azzal, hogy terhes, s gyermeket szeretne, de tudja, hogy ő nem szülhet. nem szabad szülnie. *Sallay főorvos a lehetetlent próbálta meg.*



Gyógyította, erősítette a kismamát gyógyszerrel és szépszóval. Fáradozása nem volt hiábavaló, mert az asszonynak egy életerős kisfia született. S évek múltán boldogan hozta a mama a kisfiát Sallay doktorhoz azzal: főorvos úr itt a gyermekem.

Tíz- és százezer ember köszönheti életét, egészségét dr. Sallay főorvosnak. *Az elmúlt 41 év alatt több mint 10 ezer tüdőtöltést végzett,* s hogy mennyi embert kezelt, arra nem is emlékszik.

A betegekhez nem lesz hűtlen

Az ő javaslatára hozták létre a MÁV Kórház legfelső emeletén az úgynevezett IX-es osztályt, ahol a tüdővérzéses betegeket kezelték. Akkor is *az a cél vezérelte, hogy a súlyos betegeket ne kelljen elutasítania.* Maradjanak itt a szemük előtt, mert azoknak orvosra van szükségük. Ez az osztály akkor szűnt meg, amikor felavatták a *budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézetet.* Azóta az ő munkájuk is könnyebb lett.

S hogy elfáradt-e a 70 esztendő alatt? Talán igen. A kor nehéz. De könnyű elviselni akkor, ha látjuk értelmét az életnek, ha akaratunk, igyekezetünk nem volt hiábavaló, ha munkánk eredménye szemünk előtt ölt testet. Valahogy ő is így van a 70 esztendővel. *Az évek súlya alatt fáradt el, nem a gyógyításban. A betegekhez most sem lesz hűtlen. Mint nyugdíjas, szombat kivételével minden nap 5—7-ig ismét a tüdőgyógyászaton rendel, mert élete, hivatása a gyógyítás.*

S a nyugdíjas napok, a szombat, vasárnap? Azokat unokái körében, a balatoni nyaralójában a méhei között és a bélyegeivel tölti. Szenvedélye a méhészet, és a bélyeg, de szenvedélye a gyógyítás is, mert üresnek érzi az életét, ha nem kérdezheti naponta, mi fáj, mi a panasza kedves.

Nem tettem semmi olyat, ami újságba kívánkozik — mondta —, *csak gyógyítottam, mert ez volt a hivatásom.* Számára ez „semmi” volt. De akiket meggyógyított, azok számára minden. S ők vannak többen.

*

A MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet fennállásának 40 éves jubileuma alkalmával a Népköztársaság Elnöki Tanácsa *dr. Sallay Imre* főorvosnak a *Munka Érdemrend ezüst fokozata* kitüntetést adományozta.

Szerényi József

25 évig pályamunkás volt

A veszprémi pályafenntartási főnökség Balatonalmádi VI-os pályamesteri szakaszának pályamunkása, *Kovács Lajos*, 25 évi szolgálat után nyugdíjba vonult.

Az elmúlt negyed évszázad alatt Kovács Lajos nagy szorgalommal és igyekezettel dolgozott, s munkája mindig példamutató volt. Többször kapott kiváló dolgozó kitüntetést is. Szerette és nevelte a fiatalokat, és ahol lehetett segítette őket. Nyugdíjaztatása alkalmából *Fekete Imre*, csapatvezető, előmunkás — annak a brigádnak a vezetője, amelyben Lajos bácsi is hosszú éveken át dolgozott meleg szavakkal búcsúzott munkatársuktól.

Kiss Lajos

Felavatták Kaposváron az első körzeti pályaudvart

Jobb kocsikihasználást, gyorsabb kocsifordulót és jelentős megtakarításokat ígér a körzetesítés

Kaposváron valósították meg először a körzeti pályaudvarokra vonatkozó tervezői elképzeléseket. Kaposvár állomáson, ahol már januárban sor került a körzeti pályaudvar főpróbájára, *február 3-án, délelőtt tartották az ünnepélyes megnyitást.*

Rödönyi Károly miniszterhelyettes beszédét mondja (MTI Foto: Kovács Sándor felv.)

A körzeti pályaudvar létrehozására vonatkozó miniszteri utasítás végrehajtásáról *dr Szabó Tibor*, a pécsi igazgatóság vezetője tett jelentést Rödönyi *Károly* miniszterhelyettesnek, a MÁV vezérigazgatójának. Beszámolt arról, hogy *a vasutasok a 13-as számú Autóközlekedési Vállalat dolgozóival szorosan együttműködve valósították meg a körzetesítést.* A vágányhálózat szükséges fejlesztésére, rakterület-burkolásra és térvilágításra 2,2 millió forintot fordítottak.

— *Az áruforgalomnak egyes nagyobb, úgynevezett körzeti állomásokra történő koncentrálása* — mondotta többek között Rödönyi Károly — *meggyorsítja az áruk nagy tömegben és nagy távolságra történő gazdaságosabb vasúti fuvarozását, ugyanakkor teret enged a kisebb áruvolumeneknek rövidebb távolságokra rentábilis gépkocsifuvarozás számára.*

A körzetesítés során több forgalomszervezési és műszaki intézkedés vált szükségessé. A forgalomszervezési intézkedések Kaposvár mintegy 10 kilométeres körzetében hét helységet érintenek, melyek közül *Bárdudvarnok* és *Répáspuszta* vasúti kocsirakományú forgalma teljes egészében, *Kaposmérő*, *Toponár* és *Szentbalázs* hasonló forgalma pedig az ott működő vállalatok iparvágányai miatt, csak részben szűnt meg és terelődött közútra. *Kaposfüred* forgalma már korábban — 1965. május 17-én — megszűnt, *Sántos* rakodó forgalma pedig a sertéshizlalda, valamint a Tőzegkitermelő Vállalat szállításainak jellege miatt, nem került körzetesítésre.

Kaposvár állomáson a körzetesítés következtében mintegy 3,5 százalékkal növekszik a kocsirakományú áruforgalom. *Évente több mint 80 ezer vasúti kocsi forgalmával számolnak.* A körzeti pályaudvar 16 kilométer hosszú iparvágányhálózatán és különböző rakterületein naponta 220 vasúti kocsinak megfelelő árut kell majd mozgatni, a fuvaroztatóktól átvenni, részükre átadni.

A 77 kilométeres vonalhálózatú kaposvári gazdasági vasút feladatkörét ugyancsak a 13-as AKÖV vette át a körzetesítés kapcsán. *Így a gazdasági vasút megszüntetése és felszedése következtében 25 millió forintra becsülhető a felújítási és fenntartási költségmegtakarítás.* Figyelembe véve a körzeti pályaudvar kialakításával kapcsolatos ráfordításokat, az elért népgazdasági megtakarítás meghaladja a 15 millió forintot.

A körzeti pályaudvar kialakításával kapcsolatos további előnyökre is felhívta a figyelmet Rödönyi Károly vezérigazgató. *Kiemelte, hogy az új módszerrel jelentősen megnő a fuvarozásra kerülő áruk kereskedelmi sebessége. Az állomásokon bekövetkezett tartózkodások évente és kocsinként mintegy 470 órával csökkennek. A körzethez tartozó állomások és Budapest közötti árutovábbítási idő átlagosan 3—4 órával lesz rövidebb.* A körzetesítésbe vont állomások alacsony tengelynyomású vonalakon vannak. Az áruknak vasúton csak Kaposvárig történő továbbítása lehetővé teszi, hogy a kocsik raksúlyát jobban kihasználják. Rövidül a kocsifordulló idő is, mivel a kocsiknak nem kell „letérnlök" a nagyobb forgalmú fővonalról. A vonattartózkodások elmaradásából, a kocsikilométer megtakarításokból *évente több mint 200 ezer forintos eredmény várható.* Létszámban és lekötött eszközértékben is megtakarítást ígér a körzetesítés. Közel 400 méter rakodóvágány szabadul fel.

A körzeti pályaudvar alkalmas az erők koncentrálására, különösen a rakodógépek gazdaságosabb és hatékonyabb alkalmazására.

Kiss Dezső közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes rámutatott arra, hogy az első körzeti pályaudvar kialakítása új közlekedési politikánk megvalósításának fontos állomása. *A közlekedés-politikában nem speciálisan magyar jelenség, hanem világszerte előtérbe került követelmény: a vasutat modernizálni kell.* Mivel erre csak a nagyforgalmú törzshálózaton van lehetőség, a gyenge forgalmú mellékvonalak nagy önköltségét senki sem tudja vállalni. A helyi áruforgalom lebonyolítását ezért szükségszerűen átveszi az autóközlekedés, amely a rövidtávú áruszállításban kitűnően kiegészíti a vasutat, érvényesíti sajátos előnyeit.

„Legyen minta az ország számára!" — így üdvözölték Somogy megyében az első körzeti pályaudvar létrehozását. Erről beszélt *Németh Ferenc*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a megyei pártbizottság első titkára, aki az áruszállítás gyorsabbá, pontosabbá és olcsóbbá tételének fontosságára hívta fel a figyelmet.

A kaposvári körzeti pályaudvar januári „főpróbájáról" *Kézdi László* kereskedelmi állomásfőnöktől kértünk tájékoztatást.

— *A forgalom jelentős növekedése következett be 1967. januárjához képest* — mondotta Kézdi László. — *Akkor a rendes kezelési helyen 932 kocsi ki- és berakását bonyolították le, ebből a 13-as AKÖV 600 kocsit kezelt. Az idén 1603 kocsi volt a januári forgalmunk, s az AKÖV 1301 kocsi kezelésével vett részt abban. Az AKÖV részesedése a munkából tulajdonképpen jóval nagyobb volt, hiszen 73 darab 60 tonnás kocsit is kiraktak. A teljes kocsimennyiségből 86 vagon rakományát kellett eljuttatni a körzetesítésbe bevont helységekbe. Az AKÖV kitűnő partnernek bizonyult, így a nagyobb forgalom ellenére sem lett nehezebb a mi munkánk. Most annyi idő alatt kiürülnek a körzetesített területre szóló kocsik, amíg máskor csatlakozásra vártak.*

Lőrincz János

Az orosházi rekonstrukció még várat magára

A baromfifeldolgozó és az üveggyár vezetői elégedettek a vasút munkájával

Hideg szél korzózott az orosházi utcákon, de a szép napsütés derűssé tette a hangulatot, feledtetve a szigorú telet. *Szép Ferenccel*, a Baromfiipari Országos Vállalat orosházi gyárának igazgatójával kellemesen fűtött irodájába beszélgettünk.

— Itt, a Viharsarokban nyoma sem volt hófúvásnak, de még hónak sem. Azért mégsem nyugalmas az orosházi vasutasok élete — jegyezte meg az igazgató. — A mi iparágunk például a márciustól májusig tartó tojásszezonban *napi 4—5 vagon, az októbertől decemberig tartó baromfi-szezonban pedig napi 8—10 vagon áru továbbítását kéri a vasúttól, s aztán itt van még az üveggyár is...*

A legnagyobb megértéssel...

— Ön két éve vezeti a gyárat. Ez alatt az idő alatt milyen együttműködés alakult ki a gyár és az állomás kollektívája között?

— *Csak a legjobbakat mondhatom* — hangzott a válasz. — *Az orosházi állomás vezetői a legnagyobb megértéssel sietnek segítségünkre. Igaz, nem mindig kapjuk meg a szükséges vagonokat, mert ha az országos irányító szervek nem küldenek kocsit Orosházára, a semmiből az itteni vasutasok sem adhatnak.*

— Milyen intézkedésekkel gondoskodtak arról, hogy az említett bajokat elkerülhessék?

— *Állandó díszpécser-szolgálattal sietünk a vasút segítségére, a helyi vasutasok pedig szállítási felügyeletükkel gondoskodnak igényeink minél jobb kielégítéséről.*

Egyébként gépesítették a rakodást. Emelővillás targoncákat és szállító szalagokat alkalmaznak, a vagonon belül azonban még kézzel mozgatják az árut.

A Baromfifeldolgozó után felkerestük az Orosházi Üveggyárat is. *Dombi Imre* igazgató fogadott. A téma itt is a vasút, a vasutasok és a gyár kapcsolata volt. Vagonellátás tekintetében náluk is ugyanaz a helyzet, mint a Baromfifeldolgozónál. A két üzemnek közösek a nehézségei.

A problémákat közösen oldják meg

A jó együttműködés hozza magával, hogy az állomás vezetőivel közösen oldják meg a felmerülő problémákat. Néha ők is segítik a vasutat. Legutóbb például külföldi vagonok érkeztek a gyárba, amelyeket a MÁV kérésére soronkívül kiürítettek és visszairányítottak. Az üveggyárnak saját tolató mozdonya van, és a gyár területéről rendezve adják ki a kocsikat.

Voltak olyan gondjaik is, amelyeket a szegedi igazgatóság segítségével oldottak meg. Egyszerűsítették az adminisztrációt, aminek eredményeképpen a darabáru feladás a gyár területén is lehetséges. Ennek az a haszna, hogy kevesebb a törésből eredő kár. Nincs fennakadás akkor sem, ha a saját Diesel-mozdonyunk már nem győzné a munkát, mert ilyenkor az állomás segítségünkre siet.

— A közeli és távolabbi jövőben tovább fejlesztik az üveggyárat. Ez nyilván azt jelenti hogy több feladata lesz a vasútnak is.

— *Az orosházi homok- és a helyi gázlelőhelyek valóban indokolják a gyár továbbfejlesztését* — válaszolja Dombi Imre. — *Ez év második felében, vagy 1969 elején megkezdjük az egymilliárd forintból épülő síküveg gyár alapozását. Az építkezéshez sok anyagot kell ideszállítani, a ma lekötött vagonok kétszeresére lesz szükség. Az öblösüveg gyártás bővítése pedig — 1970-től — az elszállítandó árumennyiséget növeli.*

Ez a perspektíva természetesen felveti az előrelátó szakemberben az állomás korszerűsítésének sürgetését is. Különösen alátámasztja még ezt az, hogy a városrendezők az üveggyár környékét jelölték ki további ipartelepek létesítésére. Nem hanyagolható tehát el az állomás fejlesztése.

Kézenfekvő volt, hogy a két igazgatóval való beszélgetés után ellátogattunk az állomásra is, ahol *K. Tóth János* kereskedelmi főnökhelyettessel beszélgettünk.

Majd a IV. ötéves tervben

A rekonstrukcióról annyit tudott mondani, hogy nagyon előzetes tervek készülhettek eddig, mert még felmérő bejárás sem volt. *Bár az állomás felszerelése régi, a jelenlegi forgalmat még győzik.* Az üveggyárban tervezett bővítések megvalósulása után azonban nem tudnak eleget tenni a követelményeknek.

Az emberek is megteszik a magukét, zökkenőmentesen, élüzem-szinten bonyolították le az őszi csúcsforgalmat is. *Sokat várnak a felújítástól, hiszen szociális okok is sürgetik azt. A kocsirendezők „rezidenciája" például egy földre helyezett régi G-kocsi, ahonnét már lassan kiszorítják őket a patkányok.* Bár a szakszervezet többször szóvá tette ezt az állapotot, megoldás egyelőre nincs, mert nem akarnak elébe vágni a rekonstrukciónak.

Mi tehát a helyzet: lesz-e valami az indokolt és sokak által várt felújításból?

A kérdésre a hiteles választ a szegedi igazgatóság illetékesei adták. *Eszerint a jelenlegi, tehát a harmadik ötéves tervben ez a munka nem szerepel.* Most a kiskunhalasi—bajai vonal felújításán dolgoznak, de benne lesz a negyedik ötéves tervben, amikor a szeged—békéscsabai vonal és állomásai teljes felújítása napirendre kerül.

Addig az orosházi vasutasok és a gyárak csak öntevékeny összefogásukra, találékonyságukra építhetnek. És ha nem is lesz minden problémamentes, bizonyára siker koronázza nemes igyekezetüket.

Zámbó István

Sok a késetten kezelt kocsi

1964 őszén új kezdeményezés született a vasútnál. A MÁV és az AKÖV darabáru-szállítást végző dolgozói *szocialista komplexbrigád-szerződést kötöttek*, vállalták a kocsifordulló-idők csökkentését, a gyors és pontos áruszállítást.

A *szegedi igazgatóság* területén az eltelt négy év munkája mind az AKÖV-nél, mind a MÁV-nál eredményes és hasznos volt. Rövid idő alatt *37 állomáson alakult meg és működik közös szocialista komplexbrigád.* Munkájukat segíti a gépesítés is és így érthető, ha a késve kezelt kocsik száma évről évre csökken. Az eredmények ellenére azonban *még mindig elég sok a késetten kezelt kocsi és sok a fizetett kocsiállláspénz is. Bár az elmúlt időszakban az egy kezelt kocsira eső kocsiállláspénz 32,80-ról 31,40 forintra csökkent*, ezzel az összeggel a szegedi igazgatóság MÁV—AKÖV komplexbrigádjai nem lehetnek elégedettek.

A komplexbrigádok az egy évi vállalásukat úgy állították össze, hogy abban szinte minden brigádnál szerepel a kocsitartózkodási idő 5 százalékos csökkentése. S ha olyan jól és eredményesen dolgoznak, ahogy azt az elmúlt négy esztendőben tették, akkor minden bizonnyal teljesítik felajánlásaikat.

Sziládi Sándor

FELÜLETES VAGONKIÜRÍTÉS

Tállya állomásról naponta küldenek zúzott követ vagonokban a debreceni építési főnökség címére. Az üres vagonok rendre vissza is érkeznek az állomásra, hogy azokba ismét köveket rakhassanak. Mint a tállyaiak elmondották, *nem mindig ürítik ki teljesen a kirakó állomáson a kocsikat, nem egy esetben 5—10 tonna zúzott követ is benne hagynak. 1967. december 18-án Demecserből 7 kocsi 34,8 tonnával, 1968. január 23-án Pátyról 1 kocsi 10 tonnával. Kisvárdáról 3 kocsi 23 tonnával, január 28-án Kisvárdáról 7 kocsi 31 tonnával érkezett vissza az állomásra.* Természetes, hogy ezeket a kocsikat újból visszaküldték, hogy rakják ki a zúzott követ.

Egyes dolgozók, vagy esetleg egy-egy kollektíva hanyag munkája miatt *18 kocsit feleslegesen kellett vontatni-tolatni*, s ennek az üzemi költsége jelentős összegre rúg.

Mi lenne, ha a mulasztókat terhelnék ezzel a plusz kiadással, amit ebben az esetben még a vasút fedezett.

Bakó János
Miskolc

Búcsú a brigádtól

Bensőséges ünnepség keretében búcsúztatták a füzesabonyi MÁV Villamos Vonalfelügyelőségen *Békési József* villamos felsővezetékszerelő csoportvezetőt nyugalombavonulása alkalmából.

Harmati Mihály szb-titkár megnyitója után, a szolgálati főnökség, valamint a munkatársak nevében *Rohrbacher József* főelektrikus vett búcsút a vasút-villamosításban 25 évet eltöltött Békés Józseftől, akit szolgálati helyein mindig jó példaként emlegettek a dolgozók. *Fekete Imre* mérnök, a szolgálati hely főnöke jubileumi pénzjutalmat nyújtott át neki. A jutalmat, s a dolgozók ajándékát, egy bim-bam órát, meghatódva vette át a búcsúzó csoportvezető.

Békési József felsővezetékszerelő szocialista brigádjának jó hire van a miskolci igazgatóság területén. Brigádja a bronz plakett tulajdonosa és hamarosan az ezüst fokozatot is megkapják. A brigád nagyszerű eredményeiben döntő szerepe volt Békési József csoportvezetőnek.

A szocialista brigád tagjai megfogadták, hogy az egészséges brigádszellemet, melyet volt csoportvezetőjük „oltott" beléjük, továbbra is ápolni fogják.

Szigetváry József

Kiváló ifjú mérnökök, technikusok

A debreceni járműjavítóban immár hatéves múltra tekint vissza *a Kiváló ifjú mérnök- és technikus-mozgalom.*

Az elmúlt év versenyértékelésére a közelmúltban került sor. *A kiváló címet hét mérnök és négy technikus kapta meg.* Az öttagú értékelő bizottság véleménye szerint a mozgalom elérte célját, lehetővé vált, hogy a fiatal értelmiségiek is bekapcsolódjanak a szocialista munkaversenybe. Rájuk irányította az üzem fiatal szakembereinek figyelmét a termelőmunkával összefüggő műszaki és gazdasági kérdések megoldására, a munka- és üzemszervezésben, továbbá az újítómozgalomban való részvételre.

A mozgalom során többek között nagyon hasznos tanulmányt írtak: *Hravina Géza, Deli Péter* és *Fehér János* mérnökök. A három ifjú mérnök által készített pályamű felmérte az üzemben történő gőzmozdony- és kocsijavításnál alkalmazható kisgépesítés lehetőségeit. *A tanulmány 21 féle újabb kisgép alkalmazására tesz javaslatot*, amelyek a termelékenységet növelik, a fizikai munkát csökkentik.

Volosinovszki János

ÖREG DIÁKOK PRÓBATÉTELE

A debreceni MÁV műhelytelepi általános iskolában *sikeresen vizsgázott a VII. osztály anyagából az a 20 idős fizikai dolgozó, akik az elmúlt év szeptemberében kezdték tanulmányukat.* Az öreg diákok kivétel nélkül a debreceni járműjavító dolgozói. Azért szánták rá magukat a tanulásra, mert egyesek szakmunkás vizsgát akarnak tenni, mások pedig tovább akarják magukat képezni. A sikeres vizsga után mindannyian beiratkoztak az általános iskola VIII. osztályába, amelyet ez év júniusában fejeznek be.

MOST SZERENCSÉJE LESZ!
4 forintért
kétszobás, központi fűtéses öröklakást, gépkocsival, vagy kétszobás családi házat, garázzsal, gépkocsival;
kétszemélyes olasz- és franciaországi körutazást; 100 000 forintos,
szabadrendelkezésű vásárlási utalványt;
további jelentős összegű vásárlási utalványokat és gépkocsikat nyerhet.
VEGYEN SZERENCSE-SORSJEGYET
az újságosoknál, trafikokban, boltokban vagy a postásoknál.
HÚZÁS FEBRUÁR 25-ÉN!

A vasút 1967. évi baleseti helyzete

A halálos balesetek száma azonos, a csonkulásos balesetek száma 3,7 százalékkal kevesebb az előző évinél

A személyi üzemi balesetek száma az elmúlt év során csökkent. *A halálos balesetek száma 50, azonos mint 1965 és 1966-ban volt, a csonkulásos balesetek száma 3,7 százalékkal csökkent,* az összes balesetek száma 495-tel kevesebb, tehát 10,6 százalékkal csökkent, a munkanapkiesések száma 8221-gyel kevesebb, 6,9 százalékkal csökkent.

A statisztikai adatok elemzése alapján az alábbi következtetések és összefüggések vonhatók le: *a halálos és csonkulásos üzemi balesetek jelentős része már a legcsekélyebb figyelmességgel, körültekintéssel és óvatossággal megelőzhető lett volna.*

Több figyelmet a sínek mentén

Az előfordult balesetek túlnyomó többségére továbbra is az önbiztonság hiánya jellemző. *Igen sok súlyos következményű baleset néhány másodperc, néhány centiméter, esetleg fejmozdulat hiánya, késedelme miatt történt.* Értelmetlen tragédiák sora előzhető meg különösebb erőfeszítés és anyagi ráfordítás nélkül az értelemre és érzelemre ható nevelőmunkával.

Nem új jelenség, hogy vezető, irányító beosztású dolgozó halálát okozza a kellő körültekintés hiánya. *Az elmúlt évben 6 ilyen baleset történt. Pályamesterek, forgalmi szolgálattevők, központi előadók, tolatásvezetők, tehát mások biztonságának felügyeletével megbízottak váltak áldozataivá az általuk oktatott alapvető elemi szabályok megszegésének.*

1967-ben 17 halálos baleset fordult elő az űrszelvényen belül tartózkodás miatt. További 12 halálos és 9 csonkulásos baleset történt mozgó járművek össze- és szétkapcsolása közben, tiltott módon — váltók, kitérők fölött, mozgó kocsiknál egyenes tartással — végzett munkaműveletek, illetve mozgó járműveknél le- és felugrálás miatt. Ebből következik, hogy megelőzésük teljes mértékben a fegyelmezettségen és figyelmességen múlik.

A szakszolgálati ágak baleseti helyzetének alakulásánál *az össz-balesetek számában valamennyi szakszolgálatnál csökkenés tapasztalható.* A csökkenő tendenciájú egyéb mutatók mellett azonban súlyos balesetek tekintetében legkedvezőtlenebb a helyzet a forgalmi, a pályafenntartási szakszolgálatnál és a járműjavító iparban.

A pályafenntartási szakszolgálatnál bekövetkezett *13 halálos és 6 csonkulásos baleset legfőbb okozója a veszélyzónán belüli figyelmetlenül végzett munka és közlekedés. Az itt előfordult balesetek súlyosbodására utal az a körülmény* is, hogy a 4761 munkanapkiesés csökkenés ellenére az 1 sérültre eső gyógyulási idő 1,6 nappal egy hónap fölé emelkedett.

A forgalmi szakszolgálat területén történt az összes halálos balesetek 54, a csonkulásos balesetek 67 százaléka. Megítélésünk szerint a jelenlegi helyzetet megváltoztatni, főként a tolatási, technológiai fegyelem alapvető követelményeinek betartásával lehetséges mindaddig, amíg az automatikus kocsikapcsolási rendszer bevezetésre nem kerül.

Megelőző intézkedések

A vontatási szakszolgálat baleseti helyzete, főként súlyos balesetek tekintetében javult. A szakszolgálat területén a helyzet további javítása érdekében a villamosított vonalakra és a mozdonyszolgálat ellátására kell gondot fordítani.

A járműjavító ipar baleseti helyzete romlott, elsősorban a súlyos balesetek tekintetében. *Legkedvezőtlenebb az 1000 főre eső balesetek alakulása, mely közel háromszorosa az össz-vasúti átlagnak.* A vasút létszámának mindössze 10 százalékát foglalkoztató járműjavító iparnál fordult elő az össz-balesetek 27,3 százaléka.

Ha figyelembe vesszük, hogy a csökkenő tendencia most már negyedik éve tart, igazolva látjuk azt az állásfoglalásunkat, amit több esetben különböző helyeken mondtunk, amikor a balesetek emelkedését a szállítási feladatok növekedésével hoztak összefüggésbe: *megfelelő megelőző tevékenységgel ez nem lehet törvényszerű.*

Miben látjuk a javulást? Mindenekelőtt abban, hogy *tovább javult a munkavédelem iránti érdeklődés, a munkavédelmi hálózat tevékenysége, következetessége és alkalmassága.* Rendszeressé vált vállalatvezetői, osztályvezetői és egyéb értekezleteken a munkavédelem napirenden tartása. *Előrehaladást értünk el a dolgozók szociális helyzetének javítását szolgáló anyagi eszközök biztosítása és felhasználása tekintetében.*

Megelőző intézkedésként vehető figyelembe az előfordult balesetek mulasztóival, illetve a balesetveszélyesen dolgozókkal szemben alkalmazott felelősségrevonás is. *1967. során balesetveszélyes tevékenységért 2924 írásbeli és 4939 szóbeli figyelmeztetés történt, összesen 7863 személy ellen.* Mindezek ellenére 4184 baleset fordult elő. A balesetek után 1323 esetben indítottak fegyelmi eljárást. A fegyelmi büntetéssel elmarasztaltak száma *1106, melyből 711 esetben a sérültet, 209 esetben munkatársat, 168 esetben közvetlen irányítót és 18 esetben szolgálati vezetőt büntettek.*

Állandóan visszatérő téma a balesetek kivizsgálásának minőségi problémája, mely 1967. évre is jellemző. *Igen lassú előrehaladást sikerült még elérni a balesetek okainak valós megállapítása, a teendő intézkedések helyes megválasztása, a felelősségre vonás indokolt alkalmazása tekintetében.*

Eltitkolják a baleseteket

Problémát okozott a baleseti helyzet termelési eredményeket rontó tényezője, mely végül is káros meggondolásokhoz vezetett. Mindezek hatása az otthon történt balesetek ugrásszerű megnövekedésében, valamint az egy sérültre jutó gyógyulási napok számának alakulásával érzékelhető a legjobban. *Amellett, hogy az 1000 főre eső balesetek száma az 1966. évi 28,3-ról 25,3-ra csökkent, az 1966. évi gyógyulási napok száma viszont 27,2 napról 28,9 napra emelkedett.* Ez a szám nagyon elgondolkoztató, mert ebből az tűnik ki, mintha a kisebb kieséssel járó balesetek nem kerülnének a nyilvántartásba. *Ez a balesetek eltitkolását jelenti.* Ilyen eszközzel való csökkentés elítéiendő és előbb vagy utóbb nagyon megbosszulhatja magát.

Összegezve megállapíthatjuk, hogy *erőfeszítéseink eredményesek voltak.* Ez azonban nem tehet senkit sem elbizakodottá, mert még igen sok a tennivalónk, hogy a balesetek számát csökkentsük.

Ehhez nyújt segítséget a január 1-ével életbe lépett *Vasúti Munkavédelmi Szabályzat,* mely a központi előírások mellett szabályozza a szolgálati helyek vezetőinek és a szakszervezeti bizottságok tennivalóit a dolgozók egészsége és testi épsége védelmében.

Tovább kell javítani minden szinten a nevelő tevékenységet, hogy minden dolgozó érezze mind a saját, mind munkatársa testi épségéért való felelősséget.

Berta István
a munkavédelmi felügyelőség vezetője

Egy halálos baleset megszívlelendő tanulságokkal

Azok a táviratok és bejelentések, melyeket a szolgálati főnökségek vezetői egy-egy halálos, vagy csonkulásos baleset alkalmával a vasutasszakszervezet munkavédelmi felügyelőségének megküldenek, elmondanak, csak körvonalazzák a bekövetkezett tragédiát. A vizsgálatok feladata teljes részletességgel kideríteni a balesetek körülményeit, okát, azzal a céllal, hogy megfelelő tanulságok levonásával és célravezető intézkedések megtételével elejét lehessen venni hasonló baleseteknek.

A balesetek széles körű ismertetése azt a célt is hivatott szolgálni, hogy *nemcsak a baleset előfordulásának helyén,* hanem valamennyi érdekelt szolgálati főnökség vezetői és dolgozói saját érdekükben hasznosítsák a tapasztalatokat.

Az erőfeszítések ellenére azt tapasztalni, hogy egyes helyeken a balesetek azonos formában, hasonló körülmények között megismétlődnek. Ez arra mutat, hogy

egyes helyeken nem vonják le a megfelelő tapasztalatokat, a megelőző intézkedések hiánya pedig ismételt baleset bekövetkezéséhez vezet.

Ezt bizonyítja *Bana Zsigmond* — a MÁV Magasépítési Főnökség létszámába tartozó betanított — segédmunkás 1968. január 19-én bekövetkezett balesete.

Bana az *Északi Járműjavító* szerelőcsarnokában a tető vasszerkezetének mázolási munkáját végezte. Délelőtt 10 óra körül munkáját félbehagyta és az állványról lement festékért. Az állványra való visszatérte után munkatársa kérte, hogy az ő edényébe is adjon festéket. Bana igyekezett a kérésnek eleget tenni, *2—3 lépés megtétele után azonban egyensúlyát vesztette és a 7 méter magas állványról leesett úgy, hogy esés közben a közelben lévő motorház tetején irányt változtatva a padlóra zuhant és szörnyethalt.*

Bana Zsigmond 1960. április 22-én lépett a MÁV szolgálatába és *a halál bekövetkezésekor a 62. életévét már betöltötte.* Már maga az a tény, hogy nevezett túlhaladta a 60. életévét, kizárta annak lehetőségét, hogy magasban végzett munkán foglalkoztatni lehessen.

A balesetet vizsgáló bizottság megállapítása szerint

a biztonságos munkafeltételek megteremtésének hiánya nagyban hozzájárult a baleset bekövetkezéséhez.

A vizsgált területen (az állványon) elhelyezett pallók némelyike felfekvés tekintetében nem volt kielégítő. A szerelőipari balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabály III. fejezet c. pontja (1) és (2) bekezdésben foglaltaknak nem tettek eleget. Pedig a c) pont kimondja, hogy *álláspadozat céljára csak teljesen egészséges, kifogástalan minőségű fenyőpalló használható fel.* A palló rugózásának megakadályozására lehetőleg *Kiss-féle* kapcsolókat kell alkalmazni. Ilyen hiányában a pallókat más módon kell összefogni. Ezzel szemben az állvány építéséhez felhasználtak billenő és nem teljesen ép pallókat. *A pallókat hézagosan fektették le és nem fogták össze.* Utólag már nehéz megállapítani, hogy az egyensúly elvesztése közvetlenül az állványkészítés, illetve a pallóelhelyezés helytelenségéből adódott-e. Mindenesetre az a körülmény, hogy az elhalálozott nem szenvedett szervi vagy egyéb megbetegedésben és hogy szédülésről sosem panaszkodott, azt feltételezi, hogy az egyensúlyi helyzet elvesztése az állványkészítés hibájából következett be.

A szerelőipari balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabály III. fejezet c/3. pontja előírása szerint két méternél magasabb szinten levő állványpadozatot mindazon oldalon, ahol a leesés veszélye fennáll,

1 méter magas, legalább 24 mm vastag és 18 cm széles, belülről felerősített védőkorláttal kell ellátni.

A korlát készítése nem történt meg.

Bana Zsigmond a biztonsági övet a baleset időpontjában nem viselte. Tehát az említett óvórendszabály VI. fejezet 6. pontjában előírtaknak sem tettek eleget. Az óvórendszabály 6. pontja ugyanis előírja, hogy mindazon helyeken, ahol a dolgozókat lezuhanás veszélye fenyegeti, ahol a dolgozóknak munka közben nagyobb területen kell mozogniok, a biztonsági öv kötelét megfelelő keresztmetszetű, kifeszített és szilárdan rögzített sodronykötélhez húzható módon kell kötni.

A fenti hiányosságok alapján joggal állapíthatjuk meg, hogy

az állvány műszaki átvétele formális volt, készítése során sorozatos mulasztást követtek el.

Az elmúlt időszakban mindenkor megtaláltuk a módját annak, hogy felhívjuk az érdekeltek figyelmét a magasban végzett munka veszélyeire, a megelőző intézkedések megtételére. Annál is inkább, mivel korábban a MÁV Magasépítési Főnökség egy dolgozóját az Északi Járműjavító ugyanezen szerelőcsarnokában szinte majdnem azonos módon érte hasonló baleset. Úgy látszik, az illetékesek nem vonták le az akkori halálos baseset tanulságait, ami végső soron egy újabb tragédia bekövetkezéséhez vezetett.

T. J.

Egy panasz nyomán

MIÉRT NEM VOLT SZÉN CSENGŐD ÁLLOMÁSON?

A panasz, amely szerkesztőségünkhöz érkezett, felelőtlenséget, nemtörődömséget sejtetett. Arról volt ugyanis szó, *hogy Csengőd állomáson hosszú idő óta nincs szén,* a vasutas családok — szénutalvánnyal a birtokukban — a TÜKER-től kénytelenek készpénzért szenet vásárolni. *Vannak olyan vasutas családok Csengődön és környékén, akik eddig 1000—1200 forintot költöttek szénre, s ezt az összeget bizony nem egy háztartásban megérezték.* Míg, ha utalványra kapták volna a szenet, kevesebbe került volna. Nem beszélve azokról a vasutasokról, akiknek részletfizetéses szénutalványuk volt és mégis a TÜKER-nek fizettek egy összegben.

Ki a vétkes?

A panaszosok szerint az állomásfőnök a vétkes, aki nem rendelt szenet, aki nem törődik a csengődi vasutasokkal.

— *Jöjjenek ki és győződjenek meg, mi az igazság* — hangzott a panaszosok hívása —, *meglátják, hogy nagyon sok család jelenleg is szén nélkül van.*

Ha nincs szén, ha fáznak a csengődi vasutas családok, gyerekek, akkor elsősorban a szén megszerzése a fontosabb és nem a kiutazás. *Telefonáltunk Szegedre az anyagosztályra. Ott azt válaszolták, nem tudnak szenet adni, mert nincs.* Miért nem rendelt időben az állomásfőnök?

A panaszosok állítása tehát beigazolódott, az állomásfőnök valóban nem rendelt szenet. Segíteni viszont ennek ellenére akartunk. Így a következő telefon az Anyagellátási Igazgatóságnak szólt. *Sovány Ferenc,* az Anyagellátási Igazgatóság helyettes vezetője készségesen intézkedett és 4 vagon szenet küldetett Csengődre. Szén tehát már volt, de még hiányzott az igazság kiderítése, pontosabban a panasz kivizsgálása. *Követett-e el mulasztást az állomásfőnök, vagy esetleg egyéb okok miatt nem rendelt szenet?*

A vonaton együtt utaztunk a panaszosokkal, mert akik sérelmezték a szénellátást, azok kivétel nélkül a fővárosi pályaudvarokon dolgoznak és a reggeli vonattal, az éjszakai műszak után hazafelé tartottak.

Az úton *Fehér József, Vörös László, Ujvári Mátyás, Podmaniczki József* és sorolhatnánk a neveket, mind-mind ismételték a tényt: *nincs szén, mert nem rendelt a főnök. Azt azonban elhallgatták, hogy Csengőd állomáson még 1967. december 15-én is volt szén.* Az igaz ugyan, hogy nem valami jó minőségű. Az állomásfőnök ezt szóvá is tette a szegedi igazgatóság anyagosztályán, ahol azt a választ kapta — nagyon helyesen —, hogy ezt is ki kell adni.

Az érem másik oldala

Ezek után nézzük csak az érem másik oldalát. Hallgassuk meg az állomásfőnököt, *Szerencse Istvánt.* A megérkezésünkkor a szénbevételi könyvet raktak elénk. Ebben ezt olvashattuk:

„1967. II. 21-én 290 q berentei szén érkezett, s pár nap alatt szétmérve.” 1967. V. 15-én újabb 290 q szenet mértek el, majd egy hónappal később, június 1-én ismét érkezett 290 q berentei szén Csengődre. Június 1-én már nyár volt és a szén ott maradt. *Az állomásfőnök abban az időben naponta kínálta az embereknek — köztük azoknak is, akik most panaszkodtak —, hogy vigyék a szenet, mert nem tudja hol tárolni. Kérése, felhívása azonban eredménytelen volt.*

S a főnök — mert még decemberben **is** volt abból a szénből — valóban nem rendelt újabb tételt, mert nem tudták volna hol tárolni. A csengődi vasutasok így maradtak szén nélkül. Ezért azonban nemcsak az állomásfőnök hibáztatható. *Az egész évi tüzelő beszerzését nem lehet és bizonyos fokig felelőtlenség a hideg beálltáig hagyni.* A téli tüzelőről időben, még a nyáron kell gondoskodni.

Az eset tanulságát a csengődieken kívül megszívlelhetik másutt is, mert mint azt az Anyagellátási Igazgatóságon elmondták, *nagyon sok szolgálati helyen nem egyenletesen igénylik a tüzelőt.* Nyáron szinte alig van szállítás, télen pedig mindenki szenet akar venni. Mindez elkerülhető, ha a tüzelőről időben gondoskodnak.

(szerényi)

FARSANGI BÁLBAN

— Kérem szépen, én nem vagyok jelmezben, csak Kovács Jánost kell vonathoz értesítenem, aki itt táncol valahol ...

Baleseti krónika

Január 26-án *Szeged rendező pályaudvaron* kocsiszalasztás közben mindkét lábán csonkulásos üzemi balesetet szenvedett *Farkas István* kocsirendező. Nevezett kórházba szállítás után életét vesztette. *A baleset azért történt, mert miközben a guritott kocsik ráakasztását végezte, egy újabb kocsicsoportot guritottak ugyanarra a vágányra.* A guruló kocsik éppen akkor ütköztek az álló kocsisorral, amikor Farkas kibújt a kocsik közül.

★

Január 30-án Kaposvár állomáson tolatás közben halálos kimenetelű üzemi balesetet szenvedett Tompa Mihály segédfelvigyázó kocsirendező. A vizsgálat megállapítása szerint a baleset azért következett be, mert nevezett ráakasztási szándékának sikertelensége után álló testhelyzetben igyekezett kilépni az egymáshoz közel és mozgásban levő kocsik közül.

Február 2-án *Csongrád* állomás és *Hékéd* megállóhely között a 7439/II. sz. mozdonyvonat halálra gázolta *Hürketz Zsuzsanna* 19 éves és *Nagy András* 30 éves pályamunkásokat. A vizsgálat megállapítása szerint *a baleset sűrű ködben, sínprofil-köszörülési munkálatok közben történt.* Megállapították továbbá, hogy a munkahelyet a sűrű köd és az aggregátor okozta zaj ellenére sem fedezték a „pályán munkások dolgoznak” jelzőeszközzel, de a taligás légdudát sem alkalmazták.

★

Február 8-án *Szeged Rókus* állomáson drótkarika bontása közben súlyos szemsérüléses üzemi balesetet szenvedett *Szilágyi István* műszaki intéző, blokkmester. A szemsérülés súlyossága műtéti beavatkozást tett szükségessé. A baleset azért történt, mert a karikába hajtott 3 mm-es drót szétbontás közben nevezett szemébe csapódott.

Ankét a társadalmi tulajdon védelméről

Évi 10 millió forinttal lehetne több a nyereség

Több mint 100 szolgálati hely vezetője, kereskedelmi főnökök, a párt- és a szakszervezeti bizottságok képviselői tanácskoztak a budapesti igazgatóságon a közvagyon védelméről, az árukárok és dézsmálások megszüntetéséről. Az értekezlet egyik előadója *Csajka Gyula* r. alezredes, a Belügyminisztérium tulajdonvédelmi osztálya vasúti alosztályának helyettes vezetője, a másik *dr. Sike Imre*, a BVKH kártérítési osztályának vezetője.

Csajka Gyula r. alezredes összehasonlította az 1966. és 1967-es esztendő első háromnegyed évében

a társadalmi tulajdon védelmében

a vasúton elért eredményeket. Kiemelte, hogy szélesedik és növekvőben van a vasutas dolgozók öntudatos rétege, amely példás munkáján túl éber őre a közvagyonnak. Ezt bizonyítja, hogy *két év azonos időszakát összehasonlítva nemcsak a bűncselekmények száma csökkent, hanem közel 5 millió forinttal csökkent a társadalmi tulajdont és a feladott árukat ért károsodás.* Egyre többen értik meg, hogy a szállítás során végzett gondos munka, az árukár nélküli továbbítás, a sértetlen célbaérés, a közös tulajdon védelme személyes érdeke minden dolgozónak. E fejlődésben mégis aggasztó, hogy bár a bűncselekmények csökkenő száma ellenére *a kár 80 százaléka a gondatlan rongálásból származik.*

Vezérigazgatói rendelkezés szabályozza az ittas emberek elleni eljárást a vasúton. Ez a rendelkezés kellő védelem a garázda elemekkel szemben. Számos helyen azonban fittyet hánynak a vezérigazgatói rendelkezésnek és kellő ellenőrzés hiányában szabad utat nyitnak a társadalmi tulajdon rongálásának, az áruk dézsmálásának.

Kőbánya-alsón az ellenőrzés nemcsak a portásfülkében, de a raktárban is több üveg fogyasztás alatt levő bort, a vonatokon eladásra szánt sört talált. Ittas kocsivizsgáló és raktári munkás, küldeményekből eltulajdonított szerszámok egyidőben kerültek elő a rendőri ellenőrzés során. Kőbányafelsőn motorok, generátor alkatrészek, vállalati tejes- és mézeskannák kerültek elő *Hajdú Ottó* és *Major János* lakásáról.

A Nyugati pályaudvar ponkján

az italszerető dolgozók

tartják vissza a küldeményeket ellenőrzés miatt. Ez nemcsak a budafokiak mulasztása. Tudott dolog, hogy a jelenlegi kocsizárak nem megfelelőek, mégsem történik intézkedés.

A gondatlan áruátvétel, árukezelés mellett a raktárnokok és szolgálati vezetők ellenőrzés elmulasztása nem egyszer pedig a

lelkiismeretlen, közönyös munka

felmérhetetlen károkat okoz a népgazdaságnak, százezreket, milliókat emel ki a vasutasok zsebéből. Még mindig gyakori, hogy *megfelelő csomagolás nélkül vesznek fel árukat, így azok biztos rongálásnak vannak kitéve.* Nem kis mértékű gondatlanságra vall az sem, hogy *Rákosrendezőn* papírfat szolgáltattak ki tűzifaként. A kár 6 ezer forint. *Békéscsabán* illetéktelenül nem kevesebb, mint 850 ezer forint értékű idomvasat adtak ki. *Nyíregyházán* a fuvarlevél és küldemény elválasztás következtében 3 fuvarlevél ellenére, 4 traktort tartalmazó szállítmányt szolgáltattak ki. *Mátészalkán* illatszer alapanyag olajat étolajként adtak át a vasutasok. *A kár több mint 1 millió forint.* Székesfehérvárott anilin festékporos kocsikba ágynemű küldeményt raktak be, a kár 100 ezer forint. *Az is előfordult, hogy benzin számára kátrányos tartálykocsit adtak, műtrágya számára rizsont fekete szénporos kocsikat állítottak ki és raktak meg.* Nagyfokú mulasztás, vétkes gondatlanság következtében a nátron és nitrát vegyi anyagok bárcáit rosszul ragasztották fel és közel 100 ezer forintos kártérítést kellett a vasútnak fizetni.

Sajnos, gyakori jelenség a

kíméletlen árukezelés

is. *Vízfogó állomáson siktolatással a generátor szállítmányban 32 ezer forint kár keletkezett. Kelenföldön közel 2 millió forintos import önjáró darut úgy megrongáltak a kíméletlen tolatás során, hogy az használhatatlanná vált* és vissza kellett irányítani a feladónak. Az esztergomiak 127 mázsás modern, műanyag fröccsöntő gépet rongáltak meg.

Gyakori a súly- és darabhiány a küldeményekben. Nem megy ritkaság számba az önkezelési küldeményekben bekövetkezett károsodás sem.

A sort lehetne folytatni, hiszen nagyon sok példa, megannyi bizonyíték hangzott el ezen az értekezleten a gondatlanság, a vezetők részéről elmulasztott ellenőrzés, a személyi haszonnal összefüggő szándékos károkozásról, a közösség jelentős károsodásáról.

Néhány fontos tanulságot nyújtott ez a tanácskozás. Mindenekelőtt azt, hogy *fegyelmezett, gondos munkával, a közös vasúti vagyon védelmével, a feladott áruk kár nélküli továbbításával több mint évi 10 millió forinttal növelhetnénk a nyereséget.* Az áruk gyors és kármentes szállítása, a vasutasok becsületbeli ügye. A vasúti szállítás hitele, megbízhatósága a jövőbeni szállítási megrendelések egyik előfeltétele.

Minden vasutas személyes érdeke, hogy *a nyereséget ne a károkra, a közönyös vagy becstelen emberek galád cselekményei következményeire kelljen kifizetni.* Arra is nagy szükség van, hogy a gazdasági vezetők erélyes intézkedéseikkel, példás büntetéssel is biztosítsák a társadalmi tulajdon és az áruk védelmét. A mozgalmi szervek, mindenekelőtt a szakszervezeti bizottságok széles körű felvilágosító munkával állítsák talpra mindazokat az embereket, akik közönyösek voltak mindeddig a garázdálkodó elemekkel, a munkájukat hanyagul ellátókkal szemben.

K. J.

A Villamosipari Kutatóintézet a korszerű vasútért

Beszélgetés dr. Urbanek János professzorral, a VKI Kossuth-díjas igazgatójával

A *Villamosipari Kutatóintézetben* folyó tudományos kutatások is hozzájárultak ahhoz, hogy a magyar vasúti vontatás egyre inkább megközelíti a világszínvonalat. *Dr. Urbanek János* professzor, a Villamosipari Kutatóintézet Kossuth-díjas igazgatója erről a munkáról a következőket mondotta:

— *Ha a szakembereket 10 évvel ezelőtt megkérdezték volna, hogy mikor lehet a MÁV vonalain 130 km/órás sebességgel utazni, erre valószínűleg választ sem kaptunk volna. Pedig Magyarország — Kandó Kálmánnal az élen — első volt az egész világon, ahol a legkorszerűbb 50 periódusú nagyvasúti vontatási rendszerrel az első kísérleteket végezték.* Szinte szemünk előtt zajlott le az a vontatástechnikai fejlődés, amely Kandó Kálmán mozdonyától, a fázis- és periódusváltós BoCo-mozdony és a Diesel-elektromos változatokon keresztül a Ward Leonard mozdonyig vezetett. A magyar vasúti vontatásban forradalmi újítást jelentettek az 1964—65. évben forgalomba állított nagy sebességű szilicium-egyenirányítós mozdonyok. Ezeknek a nagy sebességű mozdonyoknak új, korszerű pályát is kellett építeni.

— **Mi tette lehetővé azt az ugrásszerű fejlődést, amely az elmúlt években a magyar vasúti vontatást magas színvonalra emelte?**

— A sok egyéb körülmény mellett a Villamosipari Kutatóintézetben folyó munka is hozzájárult ehhez. Egy vasúti vontatóberendezéseket tervező — nyugati mukaközösség által kidolgozott — *3000 LE-s szilicium egyenirányítós villamosmozdony licencgyártásának hazai bevezetése a Villamosipari Kutatóintézetnek nagy feladatot jelentett.* A licencszerződésben a magyar fél kikötötte, hogy a mozdony egyenirányítóit nem tartozik az eladótól venni, annak kialakítását és beszerzési helyét tekintve, szabad kezet kap. Ennek az intézkedésnek eredményeképpen kapott a VKI megbízást a mozdony 144OV/2080 A-es főegyenirányítójának és 235V/700 A-es segédüzemi egyenirányítójának, a hazai félvezető bázison való kidolgozására.

— **Az egyenirányító elkészítése milyen munkát jelentett?**

— A szíliciumdiódák vasútüzemi szempontokat is figyelembe vevő, szokványosnál szigorúbb mérésén, válogatásán túlmenően, létre kellett hozni új egyenirányító-konstrukciót és ezzel együtt túlfeszültségvédelmi, hűtési és vezérlési feladatokat kellett olyképpen megoldani, hogy az eredmény egy meglevő objektumba, nyugati gyártású készülékkel cserészabatos kivitelben, beilleszthető legyen.

Dolgozóink lelkesedésére és képességére jellemző, hogy a feladat kiadása után fél évvel a segédüzemi egyenirányító, 14 hónappal pedig, a főegyenirányító laboratóriumi példánya — ami később lényegtelen módosítással prototípussá vált — a megfelelő próbatermi vizsgálatok után villamos mozdonyra került, amely az egyenirányítók egy évvel későbbi sorozatgyártásának megindítása előtt 250 000 kilométert futott hiba nélkül.

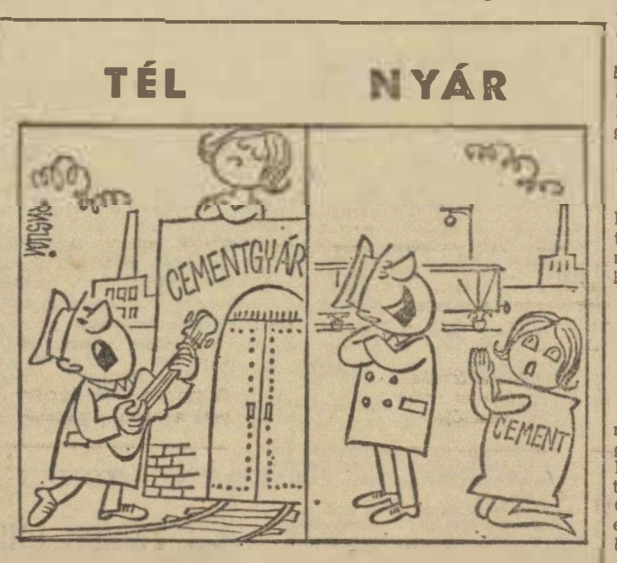
— Meg kell azt is említenem, hogy e készülékek védelménél tervezőink, az eredeti, nyugati megoldáshoz viszonyítva, már korszerűbb szempontokat is érvényesítettek — folytatta a professzor. — Így a hazai fejlesztés a berendezés jóságát növelte, megbízhatóságát fokozta. *A VKI immáron három éve lezárt kutatási, fejlesztési tevékenységének alaposságára és mértéktartására jellemző, hogy az eredetileg megvalósított rendszert a sorozatgyártás folyamán nem kellett, de nem is lehetett tovább egyszerűsíteni, vagy módosítani.*

A Villamosipari Kutatóintézet az előző fejlesztési munkával párhuzamosan, de attól függetlenül, *a nagyvasúti vontatójárműveken alkalmazott, addig importált éberségi berendezést is kidolgozott elektronikus megoldásban, ami immáron három éve ugyanazon a 3000 LE-s mozdonyon üzemel kifogástalanul.* Itt a Villamosipari Kutatóintézet félvezető egyenirányítóit is beépítették. A készülék a mozdonyvezető éberségi állapotát, cselekvőképességét állandóan ellenőrzi, és rendellenesség esetén az utazósebesség és a vonat épségének megóvására a szükséges „lépéseket" megteszi.

— **Melyek a soron következő feladatok?**

— *Műszakilag jobb, tökéletesebb, gazdaságosabb megoldásokra törekszünk. Ez azt jelenti, hogy az elektronika a vasúti vontatás területére történő behatolása korántsem fejeződött be. Az elmondottak inkább a biztató kezdetet jelentik.* A további műszaki fejlődésre hazánkban is tág lehetőségek vannak, amelyek a jövőben elsősorban a vezérlet egyenirányító elemek vasúti berendezésekben való felhasználására terjednek majd ki. Az alkalmazásnak számtalan lehetősége van, a nagyvasúti és a közúti járművek hajtásának fokozatmentes megoldásában is, ahol a hajtások lényegesen gazdaságosabbá és korszerűbbé tehetők — fejezte be nyilatkozatát *dr. Urbanek János* professzor.

Halácsi Dezső



— Jöjj vissza hozzám, kocsit kapsz tőlem...

— Nem jöttél télen, most mást szeretek)

(Pusztai Pál rajza)

Határidőre kirakták a külföldi kocsikat

A Barátság kőolajvezeték magyar szakaszán, *Ozd* és *Salgótarján* között, földgáz szállítására egy új leágazást építenek. A szükséges csöveket Olaszországtól vásároltuk és ezek az importcsövek *Mátraballa* állomásra érkeznek.

Az első nagyobb szállítmány az elmúlt hetekben érkezett meg és átmenetileg fennakadást is okozott, hiszen a rövid kis állomáson csak nehezen tudták elhelyezni a hosszú vagonsorokat. A munkát nehezítette még az is, hogy a *Kőolajvezeték Építő Vállalat* központja Siófokon van, és a távolság miatt a kapcsolatot nehezen tudják tartani. Ennek ellenére *a mátraballai vasutasok sikerrel vették az akadályokat és az idegen — olasz — kocsikban érkezett csöveket határidőre kirakták.*

Héczey László

CSAK A GŐZÖS

Társai bolondnak tartották. Makacs bolondnak, aki új fiú létére foggal és körömmel ragaszkodott ahhoz, hogy az emeletes ágy felső része legyen az övé. A heves vita során már válogatott szavak röpködtek a levegőben és nem is sok hiányzott a tettlegességhez, mikor belépett a nevelő.

— Hogy is hívnak téged?

— Laci, Tóth Laci vagyok.

Amíg nevét mondta, úgy nézett nevelőjére, hogy volt abban kérés is, meg könyörgés is.

— Rendben van. Az első héten legyen tied a felső rész, aztán majd meglátjuk.

Ahogy kiment a hálószobából, azonnal előkereste az új fiú személyi lapját. Reggel hozták, még nem ismerte. Semmitmondó, szokványos jelentés. Meglepően szűkszavú a gyerek jellemzése. Csendes gyerek, nagyobb baj nem volt vele soha. Szüleiről nem tudnak sokat. Anyja meghalt, apja nem került elő. Érthetetlen, hogy miért hozták hozzájuk, ahova mindig „rázós" fiúk kerülnek.

Teltek, múltak a napok. Laci közömbösen végezte és viselte el a mindennapok rendjét. Semmi rosszat nem lehetett rá mondani, csak az tűnt fel, hogy meghatározott időben mindig kiment a tanulóból. És mindig a hálóba ment. Az ágy tetején ült és meredten bámult ki az ablakon. Néhány perc múlva ismét a helyén volt. Csakhamar megfejtették a rejtélyt. A vonatokat nézi. Az ablakból nagy ívben be lehetett látni a pályát. Néha azonnal jött vissza, máskor tovább maradt. Erre is fény derült hamarosan. Csak a gőzmozdonyokat várta türelmetlenül, minden gőzös fogva tartotta s addig kísérte tekintetével, míg az utolsó füstfoszlány is el nem oszlott. Két hét elteltével megszökött. Több heti csavargás után került vissza, soványan, rongyosan.

Az addig zárkózott gyerek még inkább hűvös falat vont maga köré. Barátai még nem voltak, nevelője is még „tanárúr" volt — semmi több.

Csípős november volt már, mikor a közeli tsz-nek segítettek takarni az állomáson. Úgy döntöttek, hogy nem viszik magukkal Lacit. Az őszinte ellenkezés kamaszos tartással párosult, könnyeit nem törölte le, hagyta, hogy peregjen piros arcán végig.

— Egy feltétellel viszlek el magammal. Mindig mellettem, velem dolgozol.

— Igen, köszönöm.

Mint egy kutya követte egész nap a tanárt. El nem mozdult mellőle, csak akkor, ha egy-egy mozdony közelébe kerültek. Akkor sem a mozdony érdekelte, hanem a fűtő. Minden fűtőnek igyekezett az arcába nézni, azt kutatta. Valakit és valamit keresett. Két napig tartott a munka, s lassan feloldódott. Akkor is beszélt már, ha nem kérdezték, de csak akkor, ha nem volt mellettük más fiú.

— Tudja, Gyula bácsi, én egy fűtőt keresek, az apámat. Még sose láttam. Anyám — amíg élt — mindig úgy mesélt róla, hogy nagy erős ember és fűtő. És azt is mondta, hogy forradás van a homlokán, jobb oldalt. Fényképét soha nem láttam. Sokszor megszöktem már és mindig mozdonyok körül fogtuk el a vasúti rendőrök. Jobban ismerem már a teherpályaudvarokat, mint a tenyerem. A fűtőket is nagyon ismerem. Ők is engem. Apámat egyik sem ismerte. Tóth nevű volt már sok, de... — és itt mindig megakadt az emlékezés.

Évek óta kereste, kutatta ismeretlen apját. Tartozni akart valakihez. Mindig ezért szőtt meg, míg bele nem fáradt a reménytelen kutatásba. Lassan már megszokta és reménykedett. Csak a távolodó vonatot nézte. Hátha azon van, akit keres...

Standovár Tibor

PÁLYAVÁLASZTÁSI TANÁCSADÓ

A Fővárosi Pályaválasztási Intézet *Pályaválasztási tanácsadó* címmel, 15 000 példányszámban könyvet jelentetett meg. *A könyv a pályaválasztó fiataloknak, szülőknek, a pályaválasztással foglalkozó, azt segítő szerveknek — így a szakszervezeti alapszervezeteknek is — nélkülözhetetlen tájékoztatást nyújt az 1968-as évi iskoláztatási, pályaválasztási lehetőségekről.* Külön fejezet foglalkozik az általános iskolát elvégző és az érettségizők fiatalok pályaválasztásával, a leányok lehetőségeivel és a megváltozott munkaképességű fiataloknak ajánlható szakmákkal.

A könyv több fontos szakmai leírást is tartalmaz. Eligazítást ad a felvételi tudnivalókban — a budapesti középiskolák (gimnáziumok, szakközépiskolák, technikumok) és a szakmunkásképző intézetek címjegyzékével segíti a pályaválasztókat.

Az egyes szakmák szakmunkástanuló igényének nagyságrendje tükrözi az ebben jelentkező népgazdasági szükségletet, melyet a reális pályaválasztáshoz a fiataloknak alapul kell venniök. *A könyvben található középiskolai, szakmunkástanulói és egyéb felvételi keretszámok arról győzik meg az olvasót, hogy kellő körültekintés mellett, kedvezően alakítható a fővárosi fiatalok 1968. évi pályaválasztása.*

MÚZEUM PRESSZÓ
a Közlekedési Múzeum területén, Budapest XIV., Május 1. út. (Városliget)
Megközelíthető 25-ös villamos, és 70, 72, 75-ös trolibusszal.
EGÉSZ TÉLEN NYITVA:
Hétköznap: 13—19 óráig
Vasárnap: 11—19 óráig
Pénteken: zárva.
• KITÜNŐ FEKETE
• SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRASZSZOTEMÉNYEK
• VIRSLI, DEBRECENI
• ITALKÖLÖNLEGESSÉGEK
UTASELLÁTÓ

RÉGI SPORTSIKEREK NYOMÁBAN

LÁTOGATÁS A TÖRÉKVÉS SPORTKÖRNÉL

— Meddig tart a Törekvés visszaesése?

Ez a kérdés nemcsak a Bihari út — a Törekvés-sporttelep környékén hangzik el mind sűrűbben, de másutt is. Ami érthető, hiszen a nagymúltú vasutas sportklubnak számos barátja, szurkolója volt, akik *ma már csak szép emlékként idézik az egykori nagy Törekvés futballcsapatot, a kiváló „Töri" kerékpárosokat, tornászokat, ökölvívókat és a többi szakosztályt*, amelyek dicsőséget szereztek a vasutas sportolóknak, sőt hazánk sportjának nemzetközi sikereihez is hozzájárultak.

Nyolc működő szakosztály

Mi is ezt a kérdést szegeztük Boér Bélának, a Törekvés SE elnökének. Az 1900-ban alakult sportegyesület mai vezetőjét szemmel láthatóan nem érte váratlanul a kérdés.

— Hogy meddig tart a visszaesés, azt nem tudom. De azt, hogy nagyon törekszünk ezt a szomorú folyamatot megállítani, azt nyugodt lelkiismerettel állíthatom.

Szakosztályi beszámolókat, feljegyzéseket vesz elő. Ebből kiderül, hogy *ma is nyolc szakosztálya van a Törekvésnek:* férfi asztaliteniszezőik, labdarúgócsapatuk és sakkozóik a Budapest I. osztályban szerepelnek. A birkózók, ökölvívók és atléták egyéni versenyeken indulnak, teniszezőik a Budapest III. osztályban szerepelnek, természetjáróik tájékozódási versenyeken indulnak.

Mind kisebb-nagyobb — inkább kisebb — sikerrel működik. A jelenlegi minősítési szintek magas mércéjét ismerve, feltétlenül siker, hogy *az egyesületnek 1967-ben 67 minősített versenyzője volt, és ebből 53 az atléta. Huszti Tamás, a fiatal 800-as, a válogatott keret tagja.* Ugyancsak a magyar válogatott keret tagja a birkózó *Csepela János*, míg az ökölvívó *Deák* és *Budai* az ifjúsági válogatott keretbe kapott meghívást.

— A nagyobb mérvű visszaesés az 1960-as évek elején kezdődött — ismerteti a közelmúltat az elnök. — Ebben az időben kellett megszüntetni a kerékpáros, a sí, a modellező, a röplabda, a kézilabda, a torna és a lövész szakosztályokat.

— Miért?

— Elsősorban azért, mert az Északi kultúrházból ki kellett mennünk, s az anyagi nehézségek is ebben az időben kezdtek mind nagyobbak lenni. Csapataink ha nem is a legmagasabb, de jó közepes minőségi osztályokban szerepeltek, és az edzők, akik addig társadalmi munkában tevékenykedtek, már nem akartak fizetés nélkül tovább dolgozni. Erre azonban nem futotta a pénzünkből, így sorra lekösöntek.

Kevés az anyagi támogatás

— És a jelenlegi helyzet? Biztosítva látszik a nyolc szakosztály egészséges működése?

A sóhaj nagyon mélyről jön, a bizonyíték közelebbről. *Pontosan 35 ezer forinttal kevesebb pénzzel gazdálkodhat az egyesület, mint az elmúlt évben, noha akkor is meg kellett nézni minden garast. Pedig a tagdíjbevétel jelentős növekedését tervezték erre az évre, és a helyi szakszervezeti segítség is 5000 forinttal több,* mint az elmúlt évi volt. De az állami támogatás a tavalyi 208 000 forintról 128 000-re zsugorodott.

— Hogy ilyen körülmények között is létezünk még, elsősorban annak köszönhetjük, hogy a szakszervezeti támogatás nem csökkent, és annak, hogy Fröschl Gusztáv igazgató és Baranyai Zoltán, a szakszervezeti bizottság titkára nagy segítséget nyújtott a nemrégen lefolyt tagszervezési munkához. Így sikerült — mert azért a Törekvést az Északi dolgozói ma is a sajátjuknak érzik — az 1967. évi 25 000 forint tagdíjösszeget 60 000-re emelni. A 35 000 forint azonban nagyon hiányzik. Lehet, hogy az asztalitenisz- és a tenisz-szakosztály felett megint megkondul a lélekharang?

Mindehhez tudni kell, hogy a Törekvés SE az Északi Járműjavító tömegsport mozgalmából is tevékeny részt vállal. *Mintegy 1100 dolgozó sportol évenként a tömegsport keretein belül.* Az üzemi labdarúgó-bajnokságban például 16 csapat verseng hétről hétre.

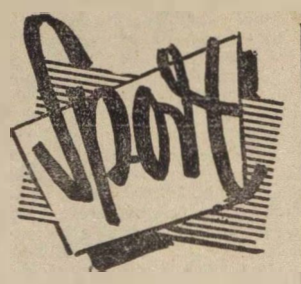
Düledező kerítés

Boér Béla állandó levelezésben áll a X. kerületi Tanáccsal. A tanács ugyanis sűrűn küld a Törekvés elnökének levelet, amelyben felszólítja — büntetés kilátásba helyezésével — a sporttelep kerítésének megjavítására. A tanács ezt joggal követeli. A már girbe-görbe, nagyon megrongálódott betonkerítés bedőlése tragédiával járhat. De honnan vegyen pénzt az elnök ilyen munkára?

Hogy meddig tart a Törekvés visszaesése?

A kérdésre hiába kerestük a választ. Pedig nagy kár a 70 éves jubileuma előtt álló, eredményeiben is nagymúltú munkás sportegyesületért.

Vedres József



A szerkesztőség üzeni

Volosinovszki János, Marosán Pál, Bánszegi József, Debrecen, Markos József Zalaegerszeg, Héczey László Mátraballa, dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged, Kiss Lajos Alsóörs, Antal József, Bakó János Miskolc, Szücs Ferenc Hatvan, Dancs József Bognár Károly Tapolca, Horváth Gáspár Kiskunhalas, Boldizsár Gyula Békéscsaba: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Lengyel Ferenc Miskolc, Szentgáli István Göngyös, Hajda Lajos, Kaposvár, Imre Béla Litke, Antal József Miskolc, Horváth Gáspár Kiskunhalas, Szemes István Győrszentiván: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

4. számból: 130 396/1967. I/1. A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 57/1967. (XII. 19.) számú rendelete az újításokról.

130 397/1967. I/1. A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 58/1967. (XII. 19.) számú rendelete a találmányokkal kapcsolatos egyes átmeneti rendelkezésekről.

129 993/1967. AI. D. Az 1968. évi háztartási tüzelő-anyagellátás szabályozása.

5. számból: 128 927/1967. I/3. Vasúti Munkavédelmi Szabályzat a dolgozók egészsége és testi épsége védelmével kapcsolatos kérdésekről.

130 459/1967. I/2. B. Munkaviszony bejegyzése a személyi igazolványba.

125 696/1967. I/3. C. A munkásszálláson történő elhelyezések és térítési díjak mértékének újbóli szabályozása.

6. számból: 102 000/1968. I/3. A. Változások a Magyar Államvasutak Központi Igazgatásának szervezetében.

127 865/1967. 3. C. A MÁV szaktanfolyamra való berendelés előfeltételei tárgyában megjelent rendelet módosítása.

Nemes cselekedet

Az elmúlt év végén egy olajos, fehér papírlap járt kézről kézre a zalaegerszegi fűtőháznál, amelyre a fűtőház dolgozói, ki-ki anyagi erejéhez mérten odajegyezte, mennyi összeggel kívánja segíteni elhunyt munkatársuk családját, kisfiát.

Annak idején a *Magyar Vasutas* is megírta, hogy *Horváth Ernő* 25 éves mozdonyvezető baleset következtében meghalt és egy pár hónapos kisfiút hagyott hátra. *A kollektíva akkor határozta el, hogy ezentúl önkéntes felajánlással segítik az árván maradt kisgyermeket és az özvegy édesanyát.*

Ezentúl minden évben két alkalommal gyűjtést rendeznek és az így befolyt összeget takarékbetétkönyvbe téve eljuttatják az apa nélkül, kereső nélkül maradt családhoz.

A kollektíva nem feledkezett meg ígéretéről.

Meghalt Rádi Ede

38 éves korában elhunyt Rádi Ede elvtárs, a Magyar Szocialista Munkáspárt és a vasutas-szakszervezet legrégibb tagja. A magas életkort megért Rádi Ede asztalossegédként csatlakozott a kialakulóban levő magyar munkásmozgalomhoz. 1891-ben az ő közreműködésével alakult meg a pécsi Asztalos Szakegylet. Ő volt az egylet első jegyzője és egyik irányítója. Később tagja lett a magyarországi Szociáldemokrata Pártnak. A pécsi MÁV Főműhely asztalosüzemében kapott állást és részt vállalt a vasutas mozgalmakban is. Ott volt a Magyar Vasutas Szövetség megalakításánál, később ő hívta össze az első vidéki vasutas gyűlést és társai nevében a követeléseket ő fogalmazta meg. Harcos magatartásáért a MÁV-tól elbocsátották, a csak később, a felszabadulás után rehabilitálták. Mint idős, vasutas veterán a Munka Vöröszászló Érdemrend, a Szocialista Hazáért Érdemrend és az 1919-es Tanácsköztársaság Emlékérem tulajdonosa, méltó megbecsülésben részesült.

Rádi Ede elvtárst a VIII. kerületi pártbizottság és a vasutas-szakszervezet saját halottjának tekintette és mély részvét mellett február 14-én délután 15 órakor a Rákoskeresztúri Új Köztemetőben helyezték örök nyugalomra.

ÚJ KÖNYVEK

Dr. Fazekas Béla:

MEZŐGAZDASÁGUNK A FELSZABADULÁS UTÁN

Mezőgazdaságunk szerepe, népgazdaságunk jelentősége, a felszabadulás óta megtett útjának értékelése napjaink legérdekesebb és legaktuálisabb közgazdasági kérdései közé tartozik.

Dr. Fazekas Béla műve hatalmas statisztikai anyagot dolgoz fel, ügyel azonban arra, hogy csak a lényeges összefüggéseket szemléltető adatokat közölje, azokat is minél tömörebben, nehogy az adattömeg elhomályosítsa a mondanivalót. Nem csupán agrárstatisztikát ad, a magyar mezőgazdaság utolsó két évtizedének fejlődését, küzdelmeit ismertető mű lényegében agrárgazdasági kézikönyv. Elemzi azokat a gazdasági és gazdaságon kívüli összefüggéseket, melyek a különböző szakaszokban hatottak a termelés fejlődésére. Különös gondot fordít az egyes időszakokban alkalmazott árak torzító hatásának kiszűrésére. (Mezőgazdasági Kiadó.)

Dr. Gonda Irén:

BAROMFI A HÁZ KÖRÜL

A háztáji baromfitartás jól jövedelmez. Még nagyobb hasznot hoz, ha az eddiginél jobban, korszerűbben tartjuk, takarmányozzuk a baromfit. A kormányzat különböző juttatásokkal (takarmány, naposállat, hibridtyúkok stb.) segíti a háztáji baromfitartást. A szaktudás megszerzése azonban már a tenyésztő feladata.

E kis könyvből, mely második kiadásban kerül az olvasó kezébe, megtanulhatja a legszükségesebbeket. Tanácsokat talál arra vonatkozóan, milyen baromfit, milyen körülmények között tarthat, hogyan takarmányozza állatait, hogy a legtöbb terméket adják, milyen berendezési tárgyakat készíthet el házilag, hogy korszerűbbé tegye állatai elhelyezését, hogyan óvja a baromfi egészségét. Példákat talál benne arra, hogy ha alkalmas helyen tartják és korszerűen takarmányozzák a baromfit, milyen szép eredményeket értek el, mennyire érdemes volt megfogadni a tanácsokat. (Mezőgazdasági Kiadó.)

CIKKÜNK NYOMÁN

Társadalmi munkában vállalták a tervezést

A *Magyar Vasutas* 1967. november 13-án megjelent számában *Halált okozó oszlopok* címmel szóvá tettük, hogy a Nyugati pályaudvar peronoszlopai — mert közel vannak az űrszelvényhez — nagyon sok balesetet okoznak.

A cikkre felfigyelt a MÁV Magasépítési Főnökség *Szablya Ferenc* vezette 12 tagú tervező szocialista brigádja és *vállalták, hogy társadalmi munkában az elő- és tanulmányterveket elkészítik.*

A tervező kollektíva a helyszín felmérése után kötelezettségének eleget tett. Véleményük szerint a meglevő oszlopokat 25—30 centiméterrel beljebb lehetne vinni — ez lenne az egyszerűbb és olcsóbb megoldás — s akkor már elegendő hely adódna az űrszelvény és az így áthelyezett oszlopok között. *Mint mondották, egy kis létszámú brigád 2 hónap alatt mintegy 140—150 ezer forintos költséggel a munkát el is végezhetné.*

Az első lépés tehát megtörtént. A megvalósítás azonban késik, mert a végleges kiviteli tervekre még nem kaptak megbízatást. Anélkül pedig a munkát nem kezdhetik el.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném rákospalotai új épületben levő modern 2 szoba összkomfortos, erkélyes,, utcai, beépített bútoros, jól jövedelmező házfelügyelőségemet, egészségi okok miatt hasonló főbérleti lakásra. Megtekinthető vasárnap de. 10 órától du. 2 óráig, Bp. XV., Lenin út 16/a. fszt. 1. MÁV-lakótelep. Telefon: 139—101, üzemi: 16—07.

HÍREK

— Híd épül a Boszporuszon. A 2 millió lakosú Isztanbulból csak kompokkal és személyszállító hajókkal lehet a Boszporuszon át közlekedni Törökország ázsiai partjaira. Törökország híd építését tervezi a Boszporuszra. A mintegy 1400 méter hosszú hidat 1973-ra építik meg.

— Új lakást kapott 42 vasutas család. Békéscsaba állomás előtt, a 19-esek terén épült négyemeletes új vasutas bérházba január 18-án költözött be az utolsó lakó. A gáztűtéses komfortos lakás kulturált körülményeket biztosít 42 családnak.

— Élüzemszinten teljesítették elmúlt évi tervüket a zalaegerszegi csomópont pályafenntartási dolgozói. Az egy kilométerre eső hibapontok száma 25 százalékkal jobb volt, mint 1966-ban.

— KISZ vezetőképzőn vettek részt január utolsó napjaiban a debreceni csomópont KISZ-bizottságához tartozó titkárok és vezetőségi tagok. A KISZ-vezetők az MSZMP IX. kongresszusának KISZ-re vonatkozó, valamint a KISZ VII. kongresszusának határozatait tanulmányozták, de a háromnapos előadáson szó esett az új Munka Törvénykönyvéről és a kollektív szerződésről is.

— Évadzáró taggyűlésen értékelték elmúlt évi munkájukat a debreceni fűtőház Magyar Honvédelmi Szövetség fűtőházi alapszervezetének tagjai. Az új szervezeti formának megfelelően a fűtőháznál megalakult a tartalékosok és a lövészek klubja.

— Társadalmi munkával segítik a kiskunhalasi fiatalok a Kiskunhalason történő nagyobb építkezéseket. A KISZ-fiatalok az új MÁV orvosi rendelő, üzemi konyha építését 80 társadalmi munkaórával, a városi pártház építését pedig 60 óra társadalmi órával segítik.

— Bensőséges ünnepségen búcsúztak el 19 idős nyugdíjba vonuló munkatársuktól a tapolcai fűtőház dolgozói. Az idős vasutasok munkáját Kapronczai János fűtőházfőnök méltatta, majd átnyújtották a szakszervezet és a gazdasági vezetés, valamint a kollégák ajándékait.

— Áruvédelmi értekezletet tartottak Hatvan állomáson. Az értekezlet előadója Mackó János, a budapesti igazgatóság képviselője és Nagy István, a BM Heves megyei Rendőrkapitányság kiküldötte, elemezte az áruk sérülésének okait és a lopásból, dézsmálásból eredő károkat. Mindkét tájékoztató előadást vita követte.

— A szentesi fűtőház szocialista brigádvezetői az elmúlt napokban évadzáró értekezleten vitatták meg az elmúlt évi munkájukat. A brigádvezetői értekezleten szó esett az ez évi munkáról és az új gazdaságirányítási rendszer soron következő feladatairól.

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—619
Felelős kiadó: Gábor Márton. a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75 915 001—K 98.
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

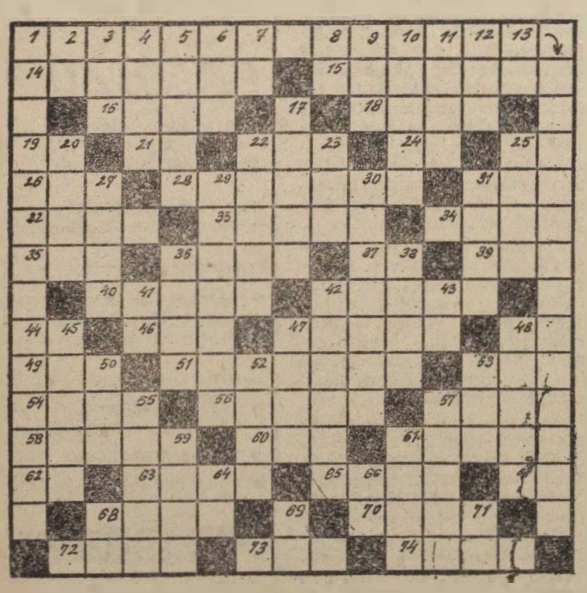
Vízszintes: 1. A dolgozók egészsége és testi épsége védelmével kapcsolatos kérdésekről intézkedik. 14. Hatalmas, dús (latin). 15. Prémjéről híres juhfajta. 16. Európai Acélközösség. 18. Vissza: színtelen gáz, a parafin sorozat tagja. 19. Állóvíz. 21. Nyár szélei. 22. Fordított vad. 24. A bárium kémiai jele. 25. Sír. 26. Kard háromnegyede. 28. Amerika névadója. 31. Néz. 32. Süket, németül. 33. A 13 vértanú jelzője. 34. Híres portugál hajós. 35. A hét vezér egyike. 36. Folyót szel át, névelővel. 37. Tetejére. 39. Kettőzve „ízes" pesti kifejezés. 40. Konstitúció. 42. Szabály,, törvény. 44. Azonos mássalhangzók. 46. Női hang. 47. Eső és nap ellen egyaránt véd. 48. Amon ... egyiptomi isten. 49. Mindenki részesülhet. 51. ... ktiv, tervméketlen, meddő. 53. Főzelékféle. 54. Szitok. 56. Vajon arab? 57. Létezel. 58. Több, mint barát. 60. Ausztriai folyó. 61. Télire eltesz. 62. Mister. 63. Francia orvos, bakteorológus (1853—1924). 65. Angol hosszmérték. 67. Szamarium vegyjele. 68. Réveteg. 70. Német kikötőváros. 72. Jupiter felesége. 73. Magyar Államvasutak. 74. A test véredényei.

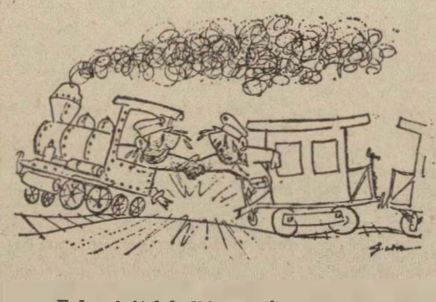
Függőleges: 1. A vasúti kocsi is ez. 2. Nyugati hírügynökség. 3. Halkan közöl. 4. ... Bator. 5. Összetételekben négy, négyes. 6. Figyelmeztet. 7. Hangtalan mese. 8. Népköztársaság. 9. Hím állat. 10. Francia vívóbajnok. 11. Pogány magyarok vezére 1046-ban. 12. Díszes. 13. Majdnem dűl. 17. Az elektromos befogadóképesség egysége. 20. Észak-afrikai város. 22. Feividít. 23. Veszprém megyei község. 25. Régi spanyol ezüstérme. 27. Skótok kedvelt hangszere. 29. Gandhi mellékneve. 30. A Garonne tölcsértorkolata. 31. Házi szárnyas. 36. Jókai regényhős (Miklós). 38. Nehéz fegyver. 41. A lantán kémiai jele. 42. Híres jugoszláv teniszező volt. 43. Emőd közepe. 45. Gyám, latinul. 47. M-mel város az Alpokban. 48. Régi énekeszenész. 50. Tartó. 52. Francia ár, díj. 53. Férfi koffer! 55. A Mohamedánok szent könyve. 57. Vízhordó alkalmatosság. 59. ... szibirszk. 61. Sajtjáról híres francia vidék. 64. Ugyanaz. 66. A. K. 68. Bánat. 69. Éneklőhang. 71. Igekötő.

Beküldendő: vízszintes 1. Beküldési határidő: március 10.

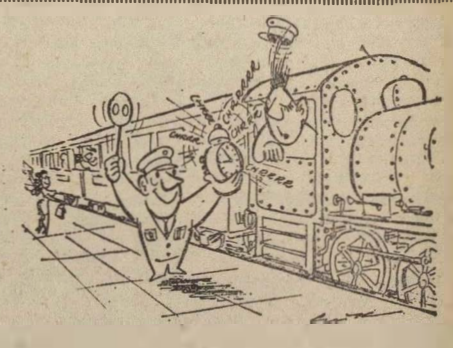
Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Közlekedéspolitikai koncepció. Fuvarozási kényszer.

Könyvet nyertek. Horváth István Polgárdi, Petőfi Sándor út 20. Máté Józsefné, Nyíregyháza, Toldi út 73. Biró Mihály, Eger. Rajner K. út 41. Csenki Béláné. Bp., Hámán Kató fűtőház. XIV., Tatai út 95. Molnár Imre,, Porpác állomás.





— Fel a fejjel kolléga, már csak 35 kilométer van hátra. Addig majd csak kibirjuk valahogy!



Ébresztő! Indulás!

(Gusztav Krippl rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM. Ára 40 fillér 1968. MÁRCIUS 2.

A szakszervezeti munka időszerű feladataival ismerkedtek

A budapesti területi bizottság által szervezett kéthetes tanfolyamon *csaknem 100 budapesti szakszervezeti és műhelybizottsági titkár tanulmányozta a szakszervezeti munka elvi, gyakorlati és módszertani kérdéseit.*

A tanfolyam alapvető célja a szakszervezeti bizottságok és műhelybizottságok munkájának javítását szolgálta. Olyan kérdésekre adott választ, mint például a vezetőség jogainak, jogkörének gyakorlása. Szó esett arról is, hogy szakszervezetünk szervezeti kereteit hogyan lehet új, gazdagabb tartalommal megtölteni. A tanfolyam egésze jól szolgálta módszertanilag is azt a követelményt, hogy *a tagság ügyeit helyben, hatékonyan és bürokráciamentesen intézzék a bizalmiak és a vezetőségek.* Ennek megvan a lehetősége, hiszen a szakszervezeti bizottságok a megnövekedett jog- és feladatkörben ezentúl nagyobb önállósággal dolgozhatnak majd.

Nagy érdeklődés előzte meg azt a módszertani vezetőségi ülést, melyet a ferencvárosi fűtőház kocsivizsgáló műhelybizottsága a tanfolyam hallgatói előtt tartott. A tanfolyamon részt vevő szakszervezeti titkárok, műhelybizottsági titkárok érettségét mutatta a vezetőségi ülést követő vitában kibontakozó állásfoglalás.

A tanfolyam azonban nemcsak a hallgatóknak adott segítséget, hanem a területi bizottságnak is számos tapasztalattal szolgált. Közülük néhány a nyilvánosságot is megérdemli. Mindenekelőtt az, *hogy a gazdasági vezetők és szakszervezeti bizottságok, műhelybizottságok munkakapcsolatait szükségesnek látszik közös munkamódszertani értekezleten a területi bizottság és a felügyeleti gazdasági vezetők jelenlétében szakszolgálati áganként megvitatni.* Nem kevésbé lényegtelen az sem, hogy azokon a szolgálati főnökségeken, ahol osztálybizottságok, műhelybizottságok működnek, rendezni kell a szakszervezeti bizottság és a főnökség központjában működő osztály- vagy műhelybizottság hatáskörét is. A vezetési munka színvonalának emelése érdekében hasznosnak járhat, ha időnként, de legalább évente egyszer a területi bizottság értékeli a műhelybizottságok tevékenységét.

A tanfolyam hallgatói egybehangzó véleményt alakítottak ki abban is, hogy *a bizalmiak tevékenységének javulásáról nem elég csak beszélni,* hanem feladatokkal, módszertani útmutatással is segíteni kell őket.

A kéthetes tanfolyam záróünnepélyén részt vett és beszédett mondott *Szabó Antal* főtitkár. Bevezetőben a szakszervezeti bizottságok, műhelybizottságok helyéről, szerepéről beszélt abban a társadalmi munkamegosztásban, amely a pártszervezet, a szolgálati vezető és a szakszervezet között fennáll. *Felhívta a figyelmet, hogy mindenki a sajátos feladatán munkálkodjon, de azt oldja is meg.* A kiterjedt szakszervezeti jogok érvényesítése felkészült, következetes, a feladatokat jól ismerő tisztségviselőket követel.

A továbbiakban arról szólt a főtitkár, hogy a rohamos műszaki fejlődéssel együtt *alapvető igényként jelentkezik a műveltségbeli színvonal hatékonyabb fejlesztésének szükségessége* melyben a szakszervezeti szerveknek megkülönböztetett felelőssége és sok tennivalója van.

K. J.

Pártirányítás és szakszervezeti önállóság

A Magyar Szocialista Munkáspárt Politikai Bizottságának 1966. május 10-i határozata tisztázza a párt és a szakszervezetek szerepét. Leszögezi a határozat, *hogy az MSZMP a dogmatizmus és a revizionizmus elleni harcban helyreállította a szakszervezetek pártirányításának lenini elvét.* A szakszervezetek a pártirányítás erősödésével, az önállóság fejlesztésével képessé váltak megnövekedett feladatuk ellátására.

A szakszervezetek, mint a legnagyobb tömegszervezetek, összekötik a pártot a munkásosztállyal a termelés, a szocialista gondolkodás vonalán. A párt számára nélkülözhetetlen, hogy a szakszervezetekbe tömörült dolgozókat megnyerje, hogy megértsék, elfogadják, a gyakorlatban megvalósítsák politikáját.

A pártirányítás és az önállóság kérdése sokak előtt nem egyértelműen tisztázott. Megértéséhez szükséges leszögezni, hogy *a szakszervezetek önálló és párton kívüli szervezetek, amelyek a párt által vezetett proletárdiktatúra rendszerében működnek. A párt nem vezeti, hanem eszmeileg, politikailag irányítja őket.* A szakszervezetek a mozgalmat választott testületeiken keresztül önállóan vezetik.

A pártirányítás a szakszervezetekben dolgozó kommunistákon keresztül érvényesül. Ez az irányítás biztosítja munkájuk helyes fő irányát és politikai tartalmát. A párt szervei a szakszervezetekre nem hoznak határozatot. A szakszervezetek tagságát nem lehet határozattal kötelezni a párt politikájának elfogadására. Rájuk csak az állam törvényes rendeletei és a demokratikusan választott saját vezető szerveik határozatai lehetnek kötelezőek.

A párt határozatai azonban *a szakszervezetekben dolgozó párttagokra kötelezőek.* Azoknak kell realizálni a gyakorlatban a párt határozatait. Kötelességük a meggyőzés eszközével küzdeni a párt politikájának érvényrejuttatásáért a szakszervezeti tagok körében.

Hogyan jelentkezik a szakszervezetek önállósága? A szakszervezeteknek saját alapszabályuk van. Munkájukat a demokratikus centralizmus alapján választott vezető szerveik határozatai szerint végzik.

A szakszervezetek önálló szervezeti életet élnek. Az irányítás, ellenőrzés a választott szakszervezeti szervek feladata. Ezt úgy tehetik eredményesen, ha ismerik a tagság véleményét, problémáit, igényeit, s ezt helyesen vetik egybe az össztársadalmi érdekekkel.

Az önállóság egyúttal nagy felelősséget is jelent. Ez a felelősség elsősorban a tagság igényeinek reális kielégítését jelenti. Az önállóság másrészt azt jelenti, hogy szervezeti keretük segítségével képesek a párt határozatait megvalósítani. Az önállóság nem politikai függetlenség. Ellenkezőleg: *munkájukhoz nélkülözhetetlen a párt eszmei, politikai irányítása.* E nélkül nem képesek feladataikat megoldani.

A pártirányítás eszmei, politikai jellegű. Ez megnöveli a pártszervezetek vezetőségeinek, *a szakszervezetekben dolgozó kommunisták felelősségét. A szakszervezetekben dolgozó kommunistáknak kötelességük, hogy a szakszervezeti feladatok megvalósításában alkalmazzák, magyarázzák, értessék meg a párt politikáját.* A meggyőzést nem helyettesítheti a párthatározatokra vonatkozó formális hivatkozás.

A helyi pártszervezetek elsősorban akkor irányíthatják a legmegfelelőbben a szakszervezeti szerveket, ha mindenekelőtt azt nézik, hogy a felsőbb szakszervezeti szervek határozatait hogyan hajtották végre.

A pártellenőrzés kettős: *egyrészt a pártszervezeteknek a felsőbb szakszervezeti szervek határozata alapján kell számon kérniük a munkát a szakszervezetekben dolgozó kommunistáktól.* Másfelől, mint kommunistáktól kérik számon politikai munkájukat.

A központi irányítás hatékonyságát, egyben politikai tartalmát az biztosítja, hogy a vezető szervek — elsősorban a SZOT és a szakmai központi vezetőségek — határozataikban *az MSZMP eszmei, elvi, politikai irányítása alapján világosan megjelölik a célt, a szakszervezetek tennivalóit, feladatait.* A szakszervezeti határozatok ily módon kifejezik az egész társadalomra ható központi akaratot: *a párt politikáját.* A szakszervezetek vezető szervei ezt határozataikban fejezik ki, amelyekért felelősek a tagság előtt.

Annak, hogy a szakszervezetek a párt politikáját el tudják fogadtatni tagságukkal, *feltétele a helyes tömegkapcsolat, a dolgozók bizalmának megszerzése.* Olyan munkastílus és munkamódszer kialakítása, melynek során az egyén, a szakma érdekeit helyesen tudják összekötni az össztársadalmi érdekekkel. Határozataik a dolgozók többségének reális igényét és véleményét tükrözzék. *Olyan légkört tudjanak teremteni, amely a szakszervezet belső demokratizmusának, s általában a szocialista demokráciának kibontakozását segíti.*

A gazdaságirányítás új rendszerében megnövekszik a szakszervezetek hatásköre és felelőssége. A szakszervezeteken, s elsősorban azok választott testületein múlik, hogyan tudnak élni a lehetőségekkel. A pártirányítás színvonala határozza meg, hogy a szakszervezetek — az ott dolgozó párttagok útján — mennyire felelnek meg a párt és a tagság részéről támasztott követelményeknek.

Egyik legjelentősebb feladat: *az üzemi demokrácia gyakorlása során érdekeltté tenni a dolgozókat, hogy a vezetésbe, a döntésbe beleszóljanak.* Az üzemi demokrácia a hatalom gyakorlását jelenti. A dolgozók bevonása a vezetésbe nem elsősorban vezetési, munkamódszerbeli kérdés, hanem a hatalom gyakorlásának kérdése, a tulajdonosi érzés felkeltésének útja. Ez a célkitűzés egybeesik a párt politikájával, a munkáshatalom erősítésével, hiszen a munkásosztály legszemélyesebb érdeke a szocializmus felépítése.

Gazdasági és mozgalmi vezetők tanácskoztak a szegedi igazgatóságon

A *szegedi igazgatóságon* aktívaértekezleten ismertették az igazgatóság 1967. évi eredményeit és az ez évi feladatokat. A múlt évi munkáról *Kiss Károly*, az igazgatóság vezetője elmondotta, hogy a szegedi igazgatóság 1967-ben

37 millió 289 364 utast és 8 millió 148 806 tonna árut szállított.

A teherkocsik jobb és gazdaságosabb kihasználásával az igazgatóság területén *12 117 kocsit takarítottak meg. Akad javítani való is. Annak ellenére, hogy jó kapcsolatot alakítottak ki a szállítótákkal, a napi kirakatlan kocsik száma az 1966. évi 560 kocsiról 706-ra emelkedett.*

Az áruszállítás és a forgalom zökkenőmentes lebonyolítását nagyban elősegítették az igazgatóság vontatási dolgozói.

Szó esett az értekezleten a tárgyi balesetekről, az ezekből eredő több mint 1 millió forint kárról. Elmondotta az igazgatóság vezetője, hogy *az elmúlt évben 322 személyi sérülés történt, 11 423 kieselt munkanappal.* Hangsúlyozta, hogy az utasításszerű szolgálat ellátásának fokozásával, fegyelmezettebb munkával elejét lehetne venni a baleseteknek.

A múlt évi eredmények összegezése után került sor az ez évi tervfeladatok ismertetésére. A szegedi igazgatóságnak

1968-ban 37 millió 460 000 utast és 9,1 millió tonna árut kell elszállítani.

Ez 11,6 százalékkal haladja meg az előző év teljesítményét.

A szegedi igazgatóság vasutasainak eredményesen és jól kell dolgozniuk, hogy eddigi eredményeiket túlszárnyalva ismét az elsők között legyenek.

Sziládi Sándor

A közös versenyben első Bánréve

Bánréve határállomáson a magyar és csehszlovák vasutak képviselői az elmúlt napokban ünnepélyes keretek között értékelték *Bánréve* és *Sajólénártfalva* határállomások közötti határforgalmi versenyt. Az ünnepségen jelen voltak a magyar és csehszlovák vám- és határőrizeti szervek vezetői is. *Az 1967. II. félévében a magyar vasutasok, Bánréve állomás dolgozói szerezték meg az első helyet és a győztesnek kijáró vörös vándorzászlót.*

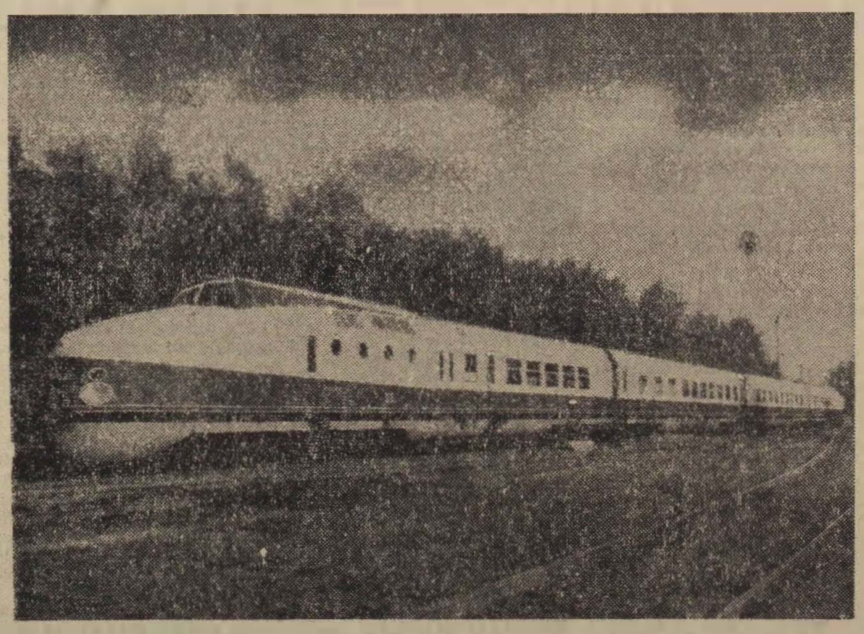
A vándorzászló átadása után a két határállomás vasutasainak képviselői megvitatták az 1968. évi feladatokat és megkötötték az ez évre szóló szocialista szerződést.

1968. MÁRCIUS 3—12

Lipcsei tavaszi vásár

Az 1966. évi lipcsei tavaszi vásáron, amely *március 3-tól 12-ig tart, 65 ország több mint 10 ezer kiállítója vesz részt.* A múlt évihez képest jelentősen megnövekedett a Magyar Népköztársaság részvételének mértéke is. Hazánk ugyanis 24 szakkiállítással szerepel Lipcsében. A már hagyományos cikkeken kívül újakkal is bővül a magyar kiállítás választéka. 300 magyar gyártmányú gépet és műszert működés közben tekinthetnek majd meg az érdeklődők.

A legnagyobb kiállító az NDK lesz. Az ez évi kiállításon a Német Demokratikus Köztársaság úgyszólván minden szakmai csoportban bemutatja termékeit. Jelentős helyet foglalnak majd el a vasúti járművek, a legújabb villamos és Diesel-motorvonatok, személykocsik és tehervagonok.



A Diesel-hidraulikus, négyrészes motorvonatot a VEB Waggonbau Görlitz — a Görlitzi vagongyár — gyártotta a DK részére

A szocialista brigádok élenjárnak

Nemrég készült el az az írásos jelentés, amelyben a *MÁV Magasépítési Főnökség* vezetői számot adnak a főnökség szocialista brigádjainak munkájáról. A brigádmozgalom népszerűségét mi sem jellemzi jobban, mint az, hogy *míg 1965-ben 27 brigád összesen 278, addig 1967-ben már 39 brigád 382 dolgozója versenyzett a legjobbakat megillető címért.*

Az értékelő jelentésből kitűnik, hogy

a szocialista brigádok az elmúlt évben 402 300 forint értékű többlet termelést végeztek.

Ez egymagában véve is dicséretes. A főnökségnél a szocialista brigádok igazi értékét nemcsak ez adja meg. *A vezetők hathatósan támaszkodnak a szocialista brigádokra, hiszen eredményes munkájukkal eddig már többször is bebizonyították, hogy lehet rájuk számítani.* Ennek a versenymozgalomnak köszönhető, hogy az épületgépészeti építésvezetőség az elmúlt évben végzett kiváló munkájáért megkapta a szocialista üzem címet.

A szocialista brigádmozgalom fejlesztésére a szakszervezet termelési bizottsága nagy gondot fordít és segíti a mozgalmat azzal, hogy rendszeresen vizsgálja a brigádok helyzetét és kutatja az újabb brigádok megszervezésének lehetőségét. A rendszeres felvilágosító munka eredménye, hogy

a szocialista brigádok havonta megtartják brigádértekezleteiket,

ahol megvitatják a munkát és a soron következő feladatokat.

VIETNAMÉRT

Még három hete sincs annak, hogy a rádió és a televízió hírül adta a *Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem* szocialista brigádjainak kezdeményezését, mely szerint egynapi keresetüket ajánlották fel a harcoló vietnami nép megsegítésére. A hír hallatára a budapesti igazgatóság számos szolgálati helyén a szocialista kollektívák arról tanácskoztak, hogyan lehetnének ők is vietnami testvéreik segítségére. Sokfajta ötlet, javaslat látott napvilágot. *Rákosrendezőn egynapi keresetüket ajánlották fel a szocialista brigádok. Újnak indultak a ferencvárosi pályafenntartási főnökségen is a gyűjtőívek az önkéntes megajánlások összegezésére.* Ki-ki saját anyagi lehetősége alapján félnapi, egynapi keresetét ajánlja fel a vietnami népnek. *Ferencváros állomáson* a szocialista brigádvezetők írták elsőként a gyűjtőívre nevüket.

A *Landler Járműjavító* dolgozói hárcos szellemű nagygyűlésen ítélték el az amerikai bombatámadásokat, a békeszerető Vietnami Demokratikus Köztársaság ellen. Szolidaritásukról biztosították vietnami testvéreiket és *átlagban kétórai keresetüket ajánlották fel.*

A *szolnoki járműjavító* szocialista brigádja úgy határoztak, hogy március 15-ig önkéntes gyűjtést szervez. A gyűjtés befejeztével nagygyűlést tartanak, amelyre meghívják a VDK budapesti képviseletét is.

Az *Északi Járműjavító* dolgozói sem maradnak el az agresszorok elítélésében, a szabadságukért hősiesen küzdő vietnamiak megsegítésében. Elsőnek a XII. osztály szocialista brigádjai cselekedtek. *Dézsi József* szocialista brigádja egynapi keresetükkel, *Kovács Károly* ifjúsági szocialista brigádja pedig 100—100 forinttal járul hozzá a vietnami nép támogatásához.

A csökkent munkaképességű és megrokkant dolgozók újból alkalmazásának feltételei

A Munka Törvénykönyve lehetőséget ad arra, hogy a dolgozó munkaviszonyát, ha munkakörének ellátására alkalmatlan, megszüntessék. Amennyiben tehát a *Munkaképesség Csökkenést Véleményező Orvosi Bizottság* megállapítja, hogy a munkaképességcsökkenés mértéke a 67 százalékot eléri vagy meghaladja, a dolgozót *minden külön orvosi vizsgálat nélkül az általa betöltött munkakör ellátására is alkalmatlannak, olyannak kell tekinteni, mint akinek a munkaviszonya a jogszabálynak megfelelően megszüntethető.* Ezzel a lehetőséggel minden olyan esetben élni kell, amikor a rokkantsági fok megállapítása után a dolgozó részére akár ideiglenes, akár állandó jelleggel rokkantsági nyugdíjat állapítanak meg.

Az üzemi baleset vagy foglalkozási betegség következtében megrokkant és rokkantsági nyugdíjat élvező dolgozók *munkaviszonyát azonban csak egyetértésükkel szabad megszüntetni.* Indokolt ugyanis, hogy ezek a dolgozók, ha ilyen igényt támasztanak, vasútorvosi alkalmasságuknak megfelelő munkakörben az adott lehetőségeken belül továbbra is dolgozhassanak.

Előfordulhat, hogy a rokkantsági nyugdíjas ellátását — mert újabb orvosi felülvizsgálat alapján az előírt rokkantsági fokot már nem éri el — *a MÁV Nyugdíj Hivatal* beszünteti. Ilyen esetben értesítik a rokkantsági nyugdíjas előző szolgálati főnöksége szerint illetékes felettes szervét (igazgatóság, üzem stb.) arról, hogy a rokkantsági nyugdíjat, melyik időponttal szünteti be. *Az érdekelt felettes szerv pedig köteles minden intézkedést megtenni, hogy a nyugdíj beszüntetését követő nappal az érdekelt korábbi, illetve alkalmasságának megfelelő munkakörben, még személycsere útján is alkalmazást nyerjen.*

A rokkantsági nyugdíjból visszatérő dolgozót ilyenkor *előző szakcsoportjába és rangfokozatába kell kinevezni.* Ha a rokkantsági nyugdíj beszüntetése után szolgálatba állított dolgozót nem az eredeti szakcsoportjának és az abban elért rangfokozatának megfelelően szerződtették, szerződését a szolgálatba állítása napjával a régi szakcsoportjában elért rangfokozatra kell módosítani.

Olyan esetben, amikor a táppénzigény kimerítése után sem éri el a dolgozó munkaképesség-csökkenése, illetve a rokkantsági foka az előírt mértéket, vagy eléri azt, de a rokkantsági nyugdíj megállapításához a korcsoportjához képest előírt szolgálati ideje nincs meg, s ezért rokkantsági nyugdíjat nem kaphat, *a munkaviszonyt egyoldalú intézkedéssel megszüntetni általában nem lehet.* Ilyenkor arra kell törekedni, hogy a dolgozó, amint az egészségi állapota megengedi, alkalmasságának megfelelő munkakörben szolgálatba állhasson, illetve ennek eléréséig *lehetőséget kell adni arra, hogy munkaviszonyát fizetés nélküli szabadságigény mellett fenntartsa.*

A munkaviszony megszüntetésére tehát csak akkor kerülhet sor, ha a dolgozó nem él azzal a lehetőséggel, hogy szünetelő munkaviszonyban maradjon, vagy magatartásánál fogva érdemtelen a méltányos elbírálásra. *A táppénzigény kimerítése ebben az esetben nem felmondási jogcím.*

Alkalmasságot megállapító orvosi vizsgálat nélkül a munkaviszonyt csak abban az esetben lehet megszüntetni, ha a dolgozót a Munkaképesség Csökkenést Véleményező Orvosi Bizottság rokkantnak (67 százalékos munkaképesség-csökkenés) minősítette.

Ha a táppénzigény kimerítése után munkaviszonyban tartott dolgozó szolgálatképessé válik, vissza kell helyezni korábbi, illetve alkalmasságának megfelelő beosztásba.

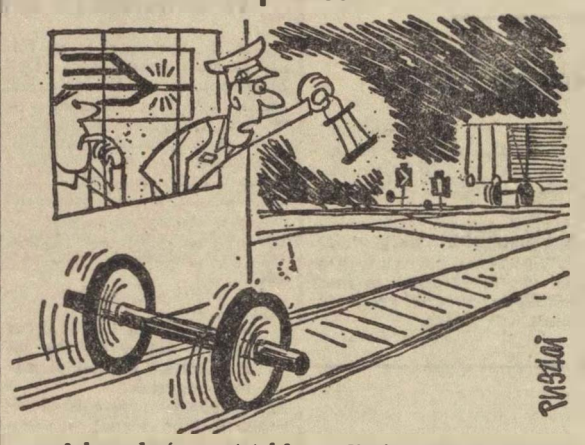
Szádóczky István

Jubiláló dolgozók

A debreceni járműjavítóban 160 dolgozó kap hűségjutalmat a 25, 40 és 50 éves szorgalmas munkájáért. A 160 dolgozó közül az elmúlt héten 89-nek fizették ki a jubileumi jutalmat, az egyhavi átlagkeresetet. *A pénzjutalmon kívül a 25 éves jubilánsok 3, a 40 évesek 6, az 50 éves munkaviszonnyal rendelkezők pedig* 10 munkanap jutalomszabadságot kapnak.

A jubiláló dolgozókat a jutalomfizetés napján a munkahelyen ünnepélyes külsőségek között fogadták. A szocialista brigádok, a kollégák feldíszítették munkahelyüket, munkapadjukat.. Az egyhavi átlagkeresetnek megfelelő jutalomösszeget a vállalat vezetősége nevében mindenütt a műszaki vezető adta át.

Éjfélkor



— A berendezés vonatot jelez, pedig én nem látok semmit. Lehet, hogy szellemvonat?

(Pusztai Pál rajza)

Példamutató brigád

Petróczi Jánosné

Szob állomáson 12 szocialista brigád közül az elmúlt évi eredmények alapján az első helyet a *Petróczi Jánosné* forgalmi szolgálattevő vezette *Április 4* szocialista brigád szerezte meg. A brigád 1963-ban alakult.

A szocialista brigád munkájára jellemző, hogy balesetük nem volt és munkájuk során hibatényező sem fordult elő egyetlen egyszer sem. Gazdasági munkájuk mellett *az állomás csinosítására 76 óra társadalmi munkát fordítottak.* Vállalták továbbá, hogy a szakmai továbbképzésben segítik azokat a munkatársakat, akik még a szakvizsgát nem tették le. Jellemző a brigádra az önzetlen segíteniakarás is. Akkor, amikor az állomáson nem volt raktári munkás, a gyűjtőáruk kirakását a brigád társadalmi munkában vállalta.

Az Április 4 szocialista brigádra mindig lehet számítani.

R. S.

A dolgozók bizalmából

Fodor Sándor, a Miskolc Gömöri pályaudvar dolgozója a felszabadulás óta szinte megszakítás nélkül végez szakszervezeti munkát. Még 1945-ben — az első szakszervezeti választás alkalmával — dolgozótársai bizalmából került a szakszervezet vezetőségébe és azóta is mint gazdasági felelős, tagja az állomás szakszervezeti bizottságának.

Több mint kétévtizedes, lelkiismeretes szakszervezeti munkájával bebizonyította, hogy méltó volt a bizalomra. Példás munkájáért már többször részesült elismerésben.

Szabó József

NEMZETKÖZI NŐNAPRA

Ötvennyolc évvel ezelőtt, 1910. március 8-án a szocialista nők nemzetközi konferenciája határozatot hozott: Klara Zetkin javaslatára március 8-át a világ asszonyainak nemzetközi ünnepévé nyilvánították. Azért ezt a napot, mert két évvel korábban, 1908. március 8-án New Yorkban 40 000 varrónő az egész világ dolgozó asszonyait fellelkesítő győzelmet aratott az őket megalázó bérrabszolgaságban tartó tőke felett.

Klara Zetkin és vele együtt a dolgozó nők legkiválóbbjai a marxizmus tanításai alapján szervezték a nők szabadságharcát. Évről-évre ezrekkel értették meg, hogy az osztálytársadalmakban a termelőeszközök magántulajdonának elve és gyakorlata megfosztotta a nőt emberi méltóságától. Másodrendű emberek voltak a nők, s ellenállásuk sok évszázadon át csupán meddő lázongás volt. Nem változhatott meg sorsuk, mert nem változott meg a társadalmi rend sem.

A történelem bebizonyította, hogy a nők csak akkor szabadulhatnak fel, ha a szabadságharcukat a férfiakkal vállvetve folytatják. Csak a mi korunkban vált érthetővé, hogy a kizsákmányoló társadalmi rend megdöntése nélkül a nő továbbra is másodrendű maradt volna.

A nők felszabadítását a marxista-mozgalom tűzte napirendre, és a Lenin vezette Bolsevik Párt vitte győzelemre a világtörténelemben először. A nő a szovjet államban vált szabaddá elsőnek azáltal, hogy bekapcsolódott a szocializmus építésébe, az országépítő munkába. S a szocialista országokban mindenütt ma már törvény és alkotmány biztosítja a nők egyenjogúságát. Minden tekintetben azok a jogok és lehetőségek illetik meg a nőt, mint a férfit.

Az államigazgatás és a gazdasági vezetés legkülönbözőbb funkcióiban találunk nőket, akik tudásuk, munkájuk legjavát adják. Egyenrangúak lettek a nők, s ezt hirdeti ma már világszerte a Nemzetközi Nőnap is. Ezen a napon köszöntjük mi is a vasutas nőket, akik a férfiakkal közösen, egyenrangú partnerként szolgálják a vasút ügyét, akik a családi gondok mellett gazdasági munkájukban példamutatóan, eredményesen dolgoznak.

Cél a szocialista pályamesteri szakasz cím elnyerése

A szolnoki pályafenntartási főnökség szajoli XVI-os pályamesteri szakaszának szocialista brigádjai összevont brigádértekezleten értékelték az elmúlt évi munkát. A pályamesteri szakasz 5 szocialista brigádja eredményes munkáról adhatott számot. A közös brigádértekezleten megjelent *Árvai Pál,* a szolnoki pályafenntartási főnökség vezetője, *Szekeres István* párttitkár és *Szilvási Lajos* vonalkezelő.

A meghívott vendégek és a brigádtagok előtt *Sára Albert* szocialista brigádvezető, a szakszervezeti bizottság titkára értékelte az 1967-es év eredményeit. Elmondotta többek között, *hogy a brigád tagjai vállalásaikat kivétel nélkül teljesítették. Külön kiemelte azt a vállalási pontot, amely szerint a brigád tagjai a munkakezdés előtt mindennap 5 perces munkavédelmi megbeszélést tartottak,* ahol az aznapi balesetveszélyekre felhívták egymás figyelmét. Ezzel sikerült elérniük azt, hogy a XVI-os pályamesteri szakasznál az elmúlt esztendőben baleset nem volt.

A brigád tagjai vállalták, hogy Szajol állomáson a parkokat, virágos kerteket társadalmi munkában gondozzák. Kitűnő kollektív szellemüket és segíteni akarásukat igazolja még az is, hogy a szakasz dolgozói *az elmúlt évben 1644 óra társadalmi munkát végeztek, mintegy 12 000 forint értékben.*

Nagy gondot fordítanak az önképzésre, a szakmai és politikai ismeretek bővítésére is. *Kollektíven vesznek részt a szakszervezeti politikai oktatáson.* Munkakezdés előtt, az év első három és utolsó két hónapjában egyórás szakmai oktatást tartanak. A brigádtagok közül többen jelentkeztek szakmai tanfolyamokra és akadnak olyanok is, akik a hiányzó általános iskolai végzettséget pótolják. A brigádokon belül nagyon jó az összhang, segítik egymást és együttesen azon dolgoznak, hogy munkájukat egyszerűbbé, gazdaságosabbá tegyék.

A beszámoló után több felszólalás hangzott el, majd ezután történt az 1968. évi brigádszerződés megkötése is. *A brigádok célul tűzték ki, hogy ebben az évben megszerzik a Szocialista pályamesteri szakasz címet.* Vállalásuk között továbbra is szerepel a munkakezdés előtti 5 perces balesetvédelmi oktatás, illetve két alkalommal filmvetítéssel egybekötött balesetet megelőző felvilágosító előadás. Vállalták továbbá, hogy az elmúlt évi eredményekhez viszonyítva a nyomtávhibáknál 10, a fekszínhibáknál 10, a siktorzulásnál 5, az irányhibáknál 5 és a túlemelési hibáknál 10 százalékos csökkenést érnek el.

A vágánygondozó brigád vállalta, hogy a szakasz teljes hosszában a vágánygondozást elvégzik, hogy ezzel is segítsék a felépítményes brigádot.

Szekeres Mihály
szocialista brigádvezető

Szocialista brigádok a Házkezelő Főnökségen

A *MÁV Házkezelő Főnökség* a mozgalmi szervekkel együtt értékelte — a területén működő — szocialista címért versenyző brigádok vállalását. A brigádok munkája eredményes volt. *1967-ben 17 brigád 158 fővel elnyerte a szocialista brigád címet.*

Az oklevélkiosztó ünnepséget a főnökség 1968. február 9-én tartotta. Az ünnepségen *Madaras István,* a főnökség vezetője értékelte a brigádok munkáját, majd irányt mutatott a további feladatokra. A Vasúti Főosztály pártbizottsága nevében *Lengyel György,* a szakszervezeti bizottság nevében *Tóth Györgyné* szb-titkár üdvözölte a brigádokat és további eredményes munkát kívánt munkájukhoz.

A brigádvezetők megköszönték a mozgalmi szervek és a szakmai vezetők segítségét és továbbra is vállalták, hogy szocialista módon dolgoznak, tanulnak és élnek. 1968. évben 20 brigád 172 fővel harcol a szocialista brigád címért.

TERCSIKE

Azon az emlékezetes novemberi ünnepnapon, amikor *a közlekedés- és postaügyi miniszter személyesen nyújtotta át a miniszteri dicsérő oklevelet és a pénzjutalmat Tercsikének, a 40 éves fennállását ünneplő MÁV Kórház várócsarnokában, hosszú percekig zúgott a taps.* Tapsoltak az orvosok, az ápolónők, sőt — még azok a lábadozó betegek is, akik az egészségügyi dolgozókkal együtt ünnepelték a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulóját és a kórház jubileumát.

Pedig Tercsikét — legalábbis a betegek — nem ismerik személyesen. A délelőtti nagy vizitkor *nem hajol aggódva a kórral küzdők betegágya fölé, nem ad lázcsillapító gyógyszereket, nem végez a laboratóriumban vegyelemzéseket... és mégis gyógyít.* Ő is részes abban, ha egy betegségéből felépült vasutas gyógyultan távozik a kórházból. Tercsike — *Fekete Teréz* — a főztjével gyógyít, immár negyedszázada ő e fontos intézmény csoportvezető szakácsnője.

Négy évtized — kórházban

A MÁV Kórház 40 esztendős, ám Fekete Teréz csupán az első két esztendőben dolgozott másutt. Békésgyulán, de akkor is betegek mellett — ápolónőként. *Cukrászlánynak szerződött a MÁV Kórházba,* s olyan ízletes tésztákat sütött, hogy már akkor is olvashattak róla az újságban. A divatos magazin, a Tolnai Világlapja közölte egy receptjét, s a nevét sem titkolták el.

— Abban az időben, ha húsz betegünk volt, azt mondtuk: sok a beteg — emlékezik vissza. *— Hol vagyunk ma már attól?!...*

Naponta 1500—1600 embernek kell főzni, s ebből mintegy 950 könnyebb, súlyosabb beteg. A kórház dolgozói számára kétféle ebédmenü fő a konyhán, míg a betegeknek előírás szerint 10 féle ételt készítenek. S ismét más diétát kapnak a cukorbetegek...

A kórház betegei korán ébrednek, korán várják a reggelit, s menetrend szerinti pontossággal kapják az ebédet. Ha délelőtti műszakban dolgozik, *reggel 6 órára kell, azaz kellene bejönnie, de ha tésztát sütnek, bizony hajnali 2-kor már talpon van.* Itt tanult meg főzni — de tudását továbbadta. Összeszokott gárdával dolgozik, hiszen a két másik szakácsnő — *Palásti Antalné* és *Kulcsár Istvánné* — is közel két évtizede a MÁV Kórház konyháján, Tercsike tanítványaként főz.

S lehet-e annál jobb érzés egy, a munkáját hivatásszerűen végző ember számára, ha ismeretlenek keresik fel, megköszönik a kórházi kosztot (amelyet néhol bizony sokat szidnak!), és arra kérik a csoportvezető szakácsnőt: *írja le, mondja el valamelyik diétás étel elkészítési módját.*

Persze panasz is van. Epp az elmúlt héten tiltakozott az egyik frissen operált fiatalember, amiért őt parajfőzelékkel „koplaltatják" ahelyett, hogy valami jó zsíros, hizlaló ételt kapna.

Boldogság

Ha valaki 38 éven át kitart egyetlen munkahelyen — pedig csábították más kórházhoz magasabb fizetéssel, nemet mondott! —, *az biztosan elégedett ember. Azért dolgozott és dolgozik a MÁV Kórházban, mert jól érzi ott magát. S mert megbecsülik. A szakszervezetben például bizalmivá választották, jelenleg pedig a segélyezési bizottság tagja. S a pártszervezetben is jelentős feladatokkal bízták meg. A háború borzalmai, édesanyja elvesztése érlelték kommunistává — rögtön a felszabadulás után felvételét kérte a pártba. Mindenkor számíthatnak rá.*

A megbecsülés jele az is, hogy immár másodszor kapott miniszteri dicséretet, négy esztendeje pedig — éppen a nőnapon — díszoklevéllel jutalmazták. De vajon boldog-e?

Valami hiányzik: *az igazi, a nyugodt otthon.* S ez a vágya is szinte olyan kis igényű, hogy szólni, írni kell róla. Kilenc éve csupán, hogy havi 200—250 forintos lakbérért nem él fűtetlen albérletben, *kilenc éve, hogy — a kórház segítségével — lakása van. Egy 3x2 és félméteres társbérleti szoba, amely télen beázott, s amelybe az ágyán, a szekrényén, az asztalán s az egyetlen foteljén kívül nem fér be semmi.* A fotel is úgy, hogy ha nem elég óvatos Tercsike, amikor reggelenként — koromsötét hajnalokon — felkel, nekimegy. Fekete Teréz nem kér önálló főbérletet, csupán minőségi cserére vágyik. Nem kér többet, mint egy akkora helyiséget, amely 1 méterrel szélesebb a mostani személyzeti szobánál. Hogy ha néhány év múlva mégis nyugdíjba megy — csak akkor megy, ha küldik! —, kedves, barátságos otthona lehessen. Ahová jólesik hazamenni.

Túlzott igény ez — negyven évi jó munka után?...

Kritika

Ha mozdonyvezető lenne — műszaki ismereteim hiányában —, csak mások véleménye alapján írhatnám, hogy jó dolgozik. Ha kalauz lenne, órákig kellene a nyomában lennem, hogy igazolhassam szorgalmát, figyelmét, udvariasságát. A főztjét viszont megkóstoltam, s annak a húslevesnek az ízére még most is emlékszem, a pörköltre gondolva pedig ismét megéhezem (pedig púpozva volt a tányér, amelyet kínálólag elém tett).

Tercsike, ha én mindennap ilyen ebédet ehetnék — menten meggyógyulnék!...

Földes Tamás

Akikre mindig lehet számítani

Kassó Károly gyermekkorában azt tűzte ki eljövendő élethivatásának, hogy vagy miniszter lesz, vagy mozdonyvezető. Az első elképzelése ugyan nem vált valóra, de a második annál inkább.

Kassó Károly

— *Elég küzdelmes, hosszú utat kellett végigjárnom, amíg valóban elértem álmaim netovábbját* — mondotta. — *1933-ban az Északi Főműhelyben kezdtem meg vasutas pályafutásomat, mint géplakatos inas. Később 1939-től mozdonyvezető gyakornok lettem az Északi fűtőházban.* — Kassó Károly arcán a tárgyilagos kifejezés helyébe tréfás mosoly lépett.

A maga erejéből

— Mindig a Keleti fűtőházba vágytam, hiszen édesapám is ott dolgozott 31 évig. *A magam erejéből szerettem volna előbbre jutni, ezért 1947-ben jöttem ide, miután édesapám nyugdíjba ment.* Az első komolyabb feladat, amelyet rám biztak, nagy örömmel töltött el. Minden mozdonyvezető álma, hogy gyorsvonattal száguldhassa be az országot. De addig sok víz folyik le a Dunán. Én is fokozatosan kerültem egyre nagyobb teljesítményű mozdonyokra.

— Mozdonyvezető volt és ugyanakkor szakszervezeti aktivista. Hogyan tudta a kettőt összeegyeztetni?

— *Nehéz volt, mert egy mozdonyvezető sokat van távol otthonától, a fűtőháztól. A szakszervezeti bizottságban kultúrmunkát végeztem. A színjátszó csoportban magam is játszottam. 1956 után sajnos az időszakos orvosi vizsgálaton II. csoportos lettem és így abba kellett hagynom a mozdonyvezetést.*

Arcára még most is fájdalmas vonás rajzolódik. Anyagi problémák is jelentkeztek. A kezdeti nehézségeken azonban hamar túl jutott. *A fűtőház vezetőinek és a munkatársak biztatására tanult és 1963-ig mozdonyfelvigyázó volt.* Ebben a minőségben Kiváló dolgozó oklevelet, majd jelvényt kapott. 1963-tól személyzeti csoportvezetőként dolgozott.

— *Rendkívül nehéz volt megtanulni emberekkel bánni* — vallja. — *Azt a célt tűztem magam elé, hogy minden egyes emberrel a lehető legnagyobb megértéssel és segítőkészséggel foglalkozom. Új munkakörömben az tett boldoggá, ha valakinek megelégedésére intézhettem el az ügyét. Ha egy elégedett emberrel több van, az mindig nagy örömmel tölt el.*

Kiváló szakember

Ha Kassó Károly, ez a rendkívül rokonszenves ember, a Keleti fűtőházban a vezetők és a beosztottak viszonyát igyekszik minél jobbá tenni, akkor *Szamosvölgyi Vince* arra példa, *hogyan lehet a dolgozók közötti baráti és közösségi légkört megteremteni úgy, hogy ennek eredménye a munka minőségében is mutatkozzék.* Ő a fiatalabb korosztályt képviseli. Zárkózott, szerény, de ugyanakkor rendkívül öntudatos egyéniség. A Keleti fűtőházban 1950 óta dolgozik. Kiváló szakember, aki mint sportfelelős tevékenyen kiveszi részét a szakszervezeti mozgalomból is. Így vall munkájáról:

Szamosvölgyi Vince

— *Hosszú ideig dolgoztam a vesztingeseknél, ahol a gőzmozdonyok fékberendezéseinek javítása folyik.. Sokat tanultam az idősebb kollégáktól,* akik készséggel átadták tapasztalataikat. Később brigádvezető lettem. Annyira hozzánőttem az öreg vesztingműhelyhez, hogy 1963-ban, amikor kiemeltek és a villamosszínbe kerültem, sajnáltam a régi megszokott munkákat, munkatársakat. Itt a munka valamivel kevesebb, viszont a felelősség sokkal nagyobb.

— Munkámban leginkább az a tudat vezérel, hogy rendkívül nagy felelősség hárul rám. Egy hanyagul elvégzett javítás esetleg emberéletekbe kerülhet, nem is beszélve az anyagi kárról.

Hogyan viszonyulnak a brigád tagjai ehhez a felelősségteljes munkához?

— *Volt, aki eleinte berzenkedett, de miután látták, hogy én magam is ennek szellemében cselekszem, minden további nélkül alávetették magukat a követelményeknek.* Kollektívánk részt vett a sporttevékenységben is, melyek szervezése szintén az én feladatom. Igen jó eredménnyel folyik nálunk a tömegsport kiszélesítése. A Kilián-mozgalomban 30 dolgozó bronz, 11 ezüst fokozatot szerzett. A kerületi bajnokságokon is rendszeresen szerepelünk.

Ilyen példamutató dolgozók — mint Kassó Károly és Szamosvölgyi Vince — hatására kovácsolódik a Keleti fűtőház törzsgárdája, amelybe bekerülni egyre több dolgozó vágya.

Pete György

Bizakodással néznek a jövő elé

Tíz éves a Távközlő Fenntartási Főnökség

Kőbányán, nem messze a *Zalka Máté tértől*, a szűk Horog utcában tevékenykedik a *Távközlő Fenntartási Főnökség.* Ez a főnökség tíz esztendeje végzi fontos feladatkörét, amelynek lényege, hogy olyan állapotban tartsa a budapesti igazgatóság területén megtalálható hírközlő berendezéseket, hogy azok a forgalom lebonyolítását, valamint a gyors intézkedések megtételét mindenkor biztosítsák.

— *Ez annál is fontosabb feladat* — kezdte beszélgetésünket *Nagy István* műszaki főintéző, a főnökség vezetője —, *mert mind az országos, mind a nemzetközi vasúti összeköttetések a fenntartási főnökség területére összpontosulnak. Így tehát az ezekkel kapcsolatos vizsgálati és fenntartási munkálatok vezetése is a főnökség egyik üzemének feladatkörét jelenti.*

Mi tette szükségessé egy évtizeddel ezelőtt a főnökség létrehozását?

E kérdésre Nagy István visszapillantást vet a vasút „őskorára", amikor is *a XIX. század közepén a távközlő berendezések is nagyon kezdetlegesek voltak,* s csak később, a vasúttal együtt fejlődtek. Az első időkben tehát olyan egyszerűek voltak a hír- és távközlő berendezések, hogy azok fenntartása nem volt különösebb probléma. Később, amikor a távbeszélő központok megépültek, s kiszélesedtek a vasút szállítási feladatai is, a távközlő berendezések működésének zavartalansága egyre szükségesebbé vált. *Először a morse-távíró s a harangjelző berendezések használata volt közismert.* Később ezeket már távbeszélő egységekkel is kiegészítették, s ez azt jelentette, hogy egy-egy „harangvonalon" nemcsak jelzéseket adhattak le az állomási őrhelyek, hanem beszélgetésekre is sor kerülhetett.

34 szocialista brigád

— *Az igazi fejlődés a felszabadulás után kezdődött* — folytatta. — *Ekkor már rohamosan korszerűsödtek a vasút távközlési berendezései, amelyek a távbeszélő központ alapját is képezték.* Fordulatot jelentett például, hogy a távíró berendezések korszerű, betűnyomós távgépírókkal frissültek fel. Emellett menetirányító vonalak, üzemirányító rendszerek épültek, s ezek szükségessé tették, hogy a budapesti igazgatóság területén is e berendezések fenntartása egy különálló főnökség hatáskörébe tartozzék.

Ilyen előzmények után született — tíz esztendeje — 1958-ban a Távközlő Fenntartási Főnökség, amelynek *jelenleg félezer dolgozója, köztük 330 fizikai munkása van. Bár a budapesti igazgatóság területén dolgoznak, országos feladatokat is ellátnak,* hiszen amikor például egy gerinchálózat meghibásodik, s irányítják a hibaelhárítás munkáját, az egész ország vasúthálózatának biztonsága szempontjából döntő jelentőségű munkát végeznek.

Ez a főnökség egyébként szinte együtt él az igazgatóság mindennapos munkájával, feladataival. Amikor például valahol egy nagy rekonstrukcióra kerül sor, a távközlés üzembiztonságának kiépítése is nagy erőfeszítéseket igényel.

— *Büszkék vagyunk arra* — mondja a műszaki főintéző —, *hogy ezt a munkát 1966-ban és a múlt évben, 1967-ben is élüzem-szinten teljesítettük. 1966. évi munkánk alapján vezérigazgatói elismerést kaptunk, s ehhez járult még a területi bizottság és az igazgatóság külön elismerése is: a kongresszusi zászló elnyerése.*

A jó munka „titka" a szocialista brigádmozgalom terjedése. A főnökségnél harminchárom szocialista brigád dolgozik, 249 férfi- és 49 női taggal. E brigádok közül tizenegy bronz plakettes, s a dolgozók közül 70-en a bronz jelvény, hatan az ezüst plakett birtokosai, az ezüst jelvényesek száma 46. Tizenhárom brigádnak nagy oklevele, 105 brigádtagnak kis oklevele, 75-nek zöldkoszorús jelvénye van.

A főnökség legjobb brigádjai a Budai Távközlési Központ Puskás távközlési brigádja, a Váci Távközlő művezetői szakasz brigádja, továbbá az esztergomiak és a ferencvárosiak, hogy néhányat említsünk. Ezek a brigádok a legnagyobb eredményeket a hibakiesési idők lerövidítése terén érték el.

Jó a kollektív szellem

— *A jövőt tekintve nagy gondot fordítunk a távközlési berendezések fejlesztésére* — folytatta a főnökség vezetője. — *Főleg az országos távválasztás további korszerűsítése szempontjából vannak fontos teendőink. Ezt a munkát dolgozóink különösen nagy örömmel végzik, hiszen látják munkájuk eredményeit, az általános megelégedettséget, amely a szolgálati helyek gyors összekapcsolása nyomán következik.*

Szükség van még a forgalmi összeköttetések tovább korszerűsítésére, s a hiba miatti kieső idők csökkentésére. Ehhez persze *megfelelő adottságok kellenének, olyan műszerpark, amely e feladatok megoldására alkalmas, s javulásra lenne szükség a gépkocsi-ellátottság szempontjából is.*

A további eredményes munka biztosítékát jelenti, hogy a párt, a szakszervezet és a KISZ a fiatal munkaerők neveléséhez sok segítséget ad. Jó a kollektív szellem, a dolgozókat közelebb hozza egymáshoz az éledő tömegsportmozgalom is. *A kiváló ifjú mérnök, technikus* mozgalom is egyre népszerűbb a főnökségen, s így az első évtized végén és az új küszöbén bizakodással nézhetnek a jövő elé.

Maros László

Vásárhelyi változások

Nem, szó sincs holmi „generációs vitáról". Nem a fiatalokról, hanem egyes fiatalokról beszélgetünk. S a hivatástudatról, a vasutas szakma szeretetéről. Arról, hogy *Hódmezővásárhely állomás dolgozói 1964 óta évről évre élüzemszint fölött teljesítik feladataikat* (1964—65—66-ban vezérigazgatói dicséretet is kaptak), s közben állandóan létszámhiánnyal küszködnek. Panaszolják, hogy öt esztendő alatt 69 képzett kocsirendező és váltóőr közül csupán tizenketten maradtak a vasútnál.

Nem tudtak mit felelni

— *Igen nagy az ipar elszívó hatása* — indokolja *Cselédes András* állomásfőnök. — *Hódmezővásárhely, az egykori mezőváros mezőgazdasági-ipari várossá fejlődött. A vállalatok igen szívesen alkalmaznak vasutasokat, mert tudják, hogy aki a vasúttól jön, annak a vérében van a munkafegyelem.*

— Most is két olyan gyerek lépett ki tőlünk, akiket szinte megkönnyeztem — toldja meg az állomásfőnök szavait *Talmácsi István* vonatvezető, a szakszervezeti bizottság elnöke. — *A gyárban több a szabadidő, mondták, és mi nem tudtunk mit felelni nekik...* Pedig igazán derék gyerekek voltak...

Igaz, Vásárhelyen az utóbbi években kétszeresére bővítették a Divatkötöttáru-gyárat, fejlesztették nagyüzemmé az ország egyetlen mérleggyárát, s ebben a városban épül — s részben már termel is — a több ezer munkást foglalkoztató Alföldi Porcelángyár. Ám az idő Hódmezővásárhely állomás fölött sem haladt el nyomtalanul. *Korszerűsítették a felvételi épületet, a famennyezetes, sötét váróterem helyén üvegfalú, barátságos helyiséget emeltek, 1969-re pedig elkészül az a 100 személyes szociális épület, amelyben korszerű ebédlő-, fürdő- és mosdóhelyiségek lesznek.*

Mándy István néhány ezüstösen csillogó hajszála ellenére is fiatal ember, a KISZ-szervezet szervező titkára, s egyike az állomás leglelkesebb, talán úgy is mondhatnánk: *legvérbelibb vasutasainak.* Gyakran és szívesen vitatkozik fiatal társaival a korszerűsítésről, a vasút és a vasutas szakma jövőjéről.

Vasutasnak lenni hivatás

— *Vannak, akik előszeretettel vetik a szemünkre, hogy hiába vannak már Diesel- meg villanymozdonyok, ha azok másfelé közlekednek!* Ilyenkor elmékeztetem őket, hogy néhány éve még véletlenül sem haladt át Vásárhelyen 424-es, ma pedig már csupán a gyenge felépítményű vonalakon közlekednek a kisebb mozdonyok. Sokfelé jártam az országban, s a korszerű állomásokon megértettem, hogy mind magasabb szintű szaktudást kíván a mi munkánk, és kimondom bátran: *szép hivatás vasutasnak lenni!* Akinek hivatása a vasút, az más szemmel nézi dolgozótársait is...

— *A fiatalok többsége befolyásolható* — jegyzi meg *Kőrösi Rozália* irodakezelő, az állomás KISZ-titkára —, *s miért ne mi legyünk azok, akik a jó irányban befolyásoljuk őket?* Tudjuk persze, hogy pusztán szavakkal és majdani ígéretekkel nem lehet itt tartani azokat, akik magasabb munkabért és jobb munkakörülményeket szeretnének.

A legnagyobb gondot a kocsirendezők hiánya okozza. Döntően rajtunk múlik, hogy mindeddig nem tudták bevezetni a közbeváltó rendszert.

— *Az elmúlt félévben jelentősen emeltük a kocsirendezők jutalmazási keretét, s ennek már érezhető a kedvező hatása* — mondja az állomásfőnök. — *Az is örvendetes, hogy a Munka Törvénykönyve szellemében a MÁV új kollektív szerződése előírja: a különböző szakmai oktatásokat nem lehet a szabad idő rovására megtartani. Ezzel is nőtt a szabad idő.*

A törzsgárdára lehet számítani

De bárhogy alakuljon is a következő hetek, hónapok munkája — *a vásárhelyi törzsgárdára a jövőben is lehet számítani.* S a törzsgárda tagjai között éppúgy lehet fiatalokat találni, mint deresedő hajú vasutasokat. A nehéz feladatok megoldására mindenkor vállalkozó három szocialista brigád vezetője sem múlt el 30 esztendős, s még sokan vannak, akik a vasút bűvöletében élnek. Úgy van ez valahogy, ahogy Talmácsi István szb-elnök mondja:

— *A vasút olyan üzem, amelynek fortélyait nem lehet egy év alatt kitanulni.* De ha valaki néhány esztendőt már itt töltött és megszerette a szakmáját, azt még nagyobb fizetéssel sem olyan egyszerű máshová csábítani.

Földes Tamás

Aktívan, felelősségteljesen

JEGYZETEK, TERMELÉSI TANÁCSKOZÁSOKRÓL

A termelési tanácskozások eddigi tapasztalatai azt mutatják, hogy a gazdasági és mozgalmi szervek nagy gonddal készültek fel a tanácskozásokra. A csomóponti és a szolgálati ágak műszaki konferenciái tartalmában és módszereiben is jobbak voltak mint a korábbiak. *Hatvan és Békéscsaba* műszaki konferenciáin például *a fő kérdés a szolgálati ágak együttműködésének továbbfejlesztése volt.* A szolgálati főnökök azokat a konkrét intézkedési terveket hozták tárgyalásukban, melyekkel a csomóponti feladatok teljesítéséhez a maguk részéről a legjobban hozzá tudtak járulni.

Hatvanban és Szobon lezajlottak már a tanácskozások. A dolgozók többsége aktívan, felelősségteljesen vett részt a munkában.

Hatvan állomáson a résztvevők 40 százaléka szólalt fel. Valamennyi felszóláló arról beszélt, hogyan lehet a munka színvonalát emelni, s hatékonyabbá tenni a vontató és vontatott járművek kihasználását. Szob állomáson az Április 4 szocialista brigád vezetőjének hozzászólásából a felelősség tükröződött, amikor kifejtette, hogy ezentúl meg kell fogni a garast is, mert a fillérből lesz a forint.

— *Akkor kell a problémákal, bajokkal foglalkozni, amikor még kicsik, mert később nehezebb a megoldás* — hangsúlyozta.

Mennyi az igazság és mily nagy a felelősségérzet ezek mögött az egyszerű szavak mögött. Ez a vélemény egyébként az Április 4 szocialista brigád véleményét, felelősségét fejezte ki, melyet tükröz a termelési tanácskozás által megerősített brigádvállalás is. Nem maradt el mögötte az ifjúsági brigád sem, amely hasonló aktivitással, a munkáért érzett felelősséggel dolgozta ki vállalását a szocialista cím megtartásáért.

A lezajlott tanácskozások azt is megmutatták, hogy a dolgozók megértették az új gazdasági mechanizmus bevezetésének szükségességét, a vasútra vonatkozó hatását és konkrét megnyilvánulását. Megértették, hogy szervezettebb, jobb munkára, nagyobb körültekintésre van szükség.

Dr. Bordi István

Devecser olajtöltő állomás

Az olajszerelvény indulásra készen áll. Még néhány pillanat és a tartálykocsik hosszú sora, „gyomrukban" a fekete arannyal, a kőolajjal, elhagyja *Devecser* állomást.

Az állomás forgalmában ma az olaj dominál. Míg 1965-ben mindössze 17 950 tételt adtak fel, addig az olajszállítmányok megindulása után, *1967-ben már ez a szám 569 250-re emelkedett.* A feladott kocsik száma tehát több mint a 30-szorosára nőtt.

— *A forgalom ilyen mértékű növekedése az állomás személyzetének az első időben gondot okozott* — mondja *Csonka Ernő* állomásfőnök —, *de ma már úgy tűnik, mintha mindig olajat szállítottunk volna. A nagyobb munkát egyébként a töltőállomáson végzik — ott a Kőolajipari Vállalat emberei dolgoznak —, a mi feladatunk a szerelvény beállítása, illetve az olaj továbbítása.*

— Mikor épült a devecseri olajtöltő állomás?

— *Ez év szeptemberében lesz két éve, hogy állomásunkról kigördült az első olajszállítmány.* A Kőolajipari Vállalat Devecsert találta legalkalmasabbnak arra, hogy a zalai olajmezőkről a föld alatt idáig vezessék el az olajat — így gazdaságosabb is —, és csak innen szállítjuk vonaton. *Ezzel a „föld alatti" úttal mentesítették Szombathely és Celldömölk állomásokat az olajvonatok forgalmától.*

Az olajtöltő állomást az állomásfőnök és *Sebestyén Lajos* szb-titkár társaságában magunk is végigjártuk. Két pár sín, rajtuk tartálykocsik, középen csővezeték. Kissé távolabb a szivattyúközpont. A Zalából érkező olajat itt felmelegítik és a szivattyúk segítségével a kocsikba „nyomják".

— *Ami a termelékenységet illeti, azzal nincs különösebb baj* — mondja mintegy magyarázatul az állomásfőnök —, *hiba csak az, hogy ez az újonnan épült létesítmény nem felel meg a munkavédelmi előírásoknak, ugyanis a két vágány között nincs rakodóhíd, emiatt a munka balesetveszélyes. Az embereknek minden egyes kocsira le-fel kell járni. Ha híd lenne, ez a le-feljárás és az ebből adódó balesetveszély megszűnne.*

— Állomásunk továbbra is a IV. kategóriában van — veszi át a szót az szb-titkár. — Amíg nem volt olaj, belenyugodtak az emberek, bár akkor is több munkánk és nagyobb forgalmunk volt, mint általában a IV. kategóriájú állomásoknak —, *de amióta itt az olaj, ezt méltánytalannak tartjuk.* Naponta jönnek az emberek, hogy a szakszervezet tegye már szóvá ezt a besorolást. Foglalkoztunk már vele a szakszervezeti bizottság ülésén is, de ez idáig semmi eredmény sincs.

A devecseri vasutasok nemcsak azért sérelmezik ezt, mert az olaj elég sok munkát ad, hanem azért is, mert *Devecser központosított állomás. 17 község, egy nagy állami gazdaság és több tsz tartozik ide és úgy érzik, hogy kinőtték a legutolsó kategóriát.*

Sz. J.

53 millió szociális, 40 millió lakásberuházásokra

Köztudott, hogy a vasutasság szociális objektumokkal való ellátása, jelentős mértékben fejlődött 1967-ben. Ezt megelőzően 20 évig a fejlődés meglehetősen lassú volt és ha nem is mondhatjuk azt, hogy semmi sem történt — *a népi demokráciában 20 év alatt többet tettek a vasutasok szociális ellátottságáért, mint az azt megelőző 100 évben* — mégis objektív üzemi okok miatt csak bátortalanul haladhattunk előre. A lerombolt vasútat az egész népgazdaság fejlődése szempontjából, mindent megelőzően, helyre kellett állítani.

Négy év alatt 200 millió forint

A fejlődés érezhetően gyorsult a második ötéves tervben és ugrásszerűvé vált 1967-től. A gazdasági mechanizmus reformja során, de már azt megelőzően is lehetővé vált, *hogy a harmadik 5 éves tervben foglalt költségvetési beruházásokon felül 4 év alatt — 1967—1970 között — további 200 millió forintot fordíthassunk a vasutas dolgozók munkahelyeinek szociális ellátására*, s ezzel jelentős lépést lehet tenni a több százmilliós lemaradás felszámolására. A szociális beruházások kereteinek a korábbihoz viszonyítottan többszöröséhez való megállapításához jelentősen hozzájárult a szakszervezet legutóbbi kongresszusán hozott határozatok végrehajtásáért folytatott következetes küzdelem.

Aki foglalkozik beruházásokkal, vagy akár csak ismeri is azok mechanizmusát, tisztában van azzal, hogy egy ilyen jelentős tervmódosítás a kétségtelen örvendetes tényen kívül nagy és megfeszített munkát jelent. S, ha ehhez még hozzátesszük, hogy *az 1967-es keretet — 38 millió forintot — csak 1966 augusztusában bocsátották rendelkezésre, akkor a feladat nagysága nyilvánvaló. Lényegében a szokásos 18 hónapi előkészítő munka helyett összesen 13 hónap állt rendelkezésre. A hitel késői rendelkezésre bocsátása sok esetben a megfelelő tervszerűség rovására is ment* hiszen nem mindig és nem mindenütt a szükségletnek, vagy igénynek megfelelően valósultak meg a létesítmények, hanem sok esetben ott, ahol éppen a megfelelő kapacitás rendelkezésre állt. Ez azonban távolról sem jelenti azt, hogy azokon a helyeken, ahol a szociális létesítmények felépültek, azokra ne lett volna szükség. Inkább talán a sorrendiségnek nem sikerült emiatt érvényt szerezni.

A beruházások keretéből időközben a szakszervezettel egyetértésben *7 millió forintot lakásokra fordítottunk, így tehát az 1967. évi teljes keret 31 millióra módosult.* A szociális program 1967-ben igazgatóságonként az alábbiak szerint valósult meg:

	megvalósított létesítmény	1000 Ft-ban		
		terv	tény	viszony
	db.	száma		%
Budapest	36	7000	6951	99
Debrecen	13	4100	5313	129
Miskolc	17	6106	6038	98
Pécs	21	4000	4228	106
Szeged	27	4170	3589	86
Szombathely	29	4674	5188	111
Tervezési előirányzat		1000		
Összesen:	143	31 050	31 307	100,8

A 100,8%-os teljesítés igen sok erőfeszítést takar.

Rövid idő alatt kellett felmérni az igényeket. Megfelelő helyet, programot kiviteli terveket, anyagot, kapacitást, hatósági és közműengedélyeket kellett biztosítani. Az igényfelmérésre azért volt újból szükség, mert ugyan készült korábban egy felmérés, mintegy 900 millió forintról, az azonban nem vette figyelembe az országos közlekedéspolitikai és fejlesztési terveket, vagy azok ismeretének hiányában készült.

Segítettek a mozgalmi szervek

Nem sokan hittek abban, hogy a közel 150 helyen folyó építkezések időre befejeződnek. Nem táplálta ezt a hitet az a tény sem, hogy az első félévi teljesítés 0.6%-os volt. Voltak azonban, nem kevesen, akik kétkedés helyett dolgozni kezdtek. *A párt, szakszervezeti és szakmai szervek döntő többsége fontos feladatának érezte, hogy felszámolja, vagy segítsen felszámolni a szociális lemaradásokat. Nem egy helyen a szocialista brigádok vállalásainak részévé vált e munkák megvalósításának segítése.* Talán először fordult elő a vasút történetében, hogy minden lehetséges eszközt igénybe vettek a megvalósításra. Így állami, tanácsi és szövetkezeti építőipar igénybevételére is sor került. Mégis a létesítmények többségét a MÁV házilagos építőipara valósította meg.

A pályafenntartási szakszolgálat sokszor erején felül vállalta — átérezve az ügy fontosságát — és teljesítette ezeket a beruházásokat.

A szociális beruházásokon kívül a vasutasok lakásproblémáinak megoldása tekintetében is nagyot léptünk előre. *1967-ben több mint 80 millió forintot fordítottunk lakásokra oly módon, hogy ezeket a hiteleket a tanácsi szervek részére adtuk át, melyek fejében a tanácsok 1967-ben 80—100 és 1968-ban további több mint 400 lakást juttatnak a vasutas dolgozóknak.* Sajnos, ez a hitelátadásos megoldás Budapesten nehézségekbe ütközik, pedig itt volna a legnagyobb szükség lakásokra. Természetesen, ahol a tanácsokkal ilyen megállapodások jönnek létre, ott is bőven van lakásigény.

1963-ban a szociális beruházások megvalósítása — *53 millió forintot fordítottunk erre a célra* — annak ellenére, hogy mintegy 60%-kal növeljük a ráfordításokat már megalapozottan, nyugodtabb tempóban, jó előkészítéssel oldható meg. Ezen felül, *további 40 millió forintot fordítunk lakásberuházásokra.* Ez azt jelenti, hogy távolról sem szabad csökkenteni azokat az erőfeszítéseket és parlagon hagyni azokat az erőket, amelyek az 1967. évi eredmények elérését lehetővé tették.

Koncentrált beruházások

Ebben az évben a beruházások lényegében koncentráltabban jelentkeznek és megalapozottabb felmérés és előkészítés jellemzi azokat. Lényegesen nagyobb kérdések megoldása kerül előtérbe és a tavalyi sok apró beruházás mellett ez évben már nagy jelentőségű létesítményeket is megvalósítunk, illetve megvalósításához hozzáfogunk. *A szolnoki járműjavító*, a *Hámán Kató fűtőház* és *Keszthely állomás* öltözője, mosdója még ebben az évben átadásra kerül. *Almásfüzitőn 5, Békéscsabán 7,5, Kiskunhalason 5, Kaposvárott és Nagykanizsán 8-8, a Landler Járműjavítóban 9 és a Dunakeszi Járműjavítóban 13 millió forint értékben kezdődik* a szociális létesítmények kivitelezése. Természetesen ezen kívül számtalan kisebb-nagyobb létesítmény valósul meg országszerte.

Továbbra is szükség van az összefogásra, a mozgalmi szervek segítő, támogató munkájára. A szakszervezeti szervek rendszeresen ellenőrizzék a programszerű megvalósítást, vállaljanak védnökséget a szociális beruházások felett. Az 1968. évi szociális program megvalósítása újabb jelentős lépés lesz a hiányosságok felszámolását illetően.

S. J.

LEVELEZŐINK ÍRJÁK

Köszönet az udvariasságért

Január 9-én utaztam *Sárosd* községbe rokoni látogatásra, s ahogy ilyenkor szokás, visszafelé jó nagy csomagokkal érkeztem az állomásra. Az 5211-es vonat már bent állt, s így a csomagomat poggyászként nem tudtam feladni. Ideges voltam, s átvillant az agyamon: itt hagy a vonat. Hiszen a forgalmi szolgálattevő — aki egyben a jegyeket is kiadja —, kint állt a sinek mellett, éppen egy tehervonatot várt Pest felől, azután pedig minden bizonnyal az én vonatomat indította volna.

Amikor a szolgálattevő látta idegeskedésemet, hozzám lépett *és megnyugtatott, hogy nem maradok le, majd csomagjaimat a vonatra segítette és jó utazást kívánva, nagyon kedvesen mosolyogva elköszönt tőlem* és csak ezután indította a vonatot. Pár nappal később ismét arra jártam, akkor is ő volt szolgálatban. Az ismerősök, az utasok elmondották — tőlük tudom a nevét is, *Pálinkás Istvánnak* hívják —, hogy becsületes, emberséges vasutas.

Ezúton is köszönöm kedvességét, udvariasságát.

Molnár István,
Budapest

Hová tűnt a fülkeajtó?

Az utóbbi években sok szó esik a kulturált utazásról, az utazóközönség udvarias, pontos kiszolgálásáról. A vonatokon társadalmi ellenőrök figyelik a hibákat, száz és száz vasutas ügyel arra, hogy kényelmesen, nyugodtan utazzanak mindazok, akik igénybe veszik a MÁV szolgáltatását. Ennek ellenére mégis előfordulnak olyan esetek, mint amit ez év január 31-én a 317-es vonat 4014-es személyszállító kocsijában tapasztaltunk. A 40 ülőhelyes szakasz bejárati ajtaja hiányzott, amelyet a szolgálati fülkében elhelyezett 231-es számú sérülési bárca szerint *még 1967. november 18-án szereltek le.* Tették ezt minden bizonnyal azért, hogy a hideg idő beálltával előtt meleg, jól zárható fülke várja az utasokat. A javítás úgy látszik, elhúzódott, vagy esetleg a fülkeajtó tűnt el, mert *február 1-én ez a kocsi még ajtó nélkül közlekedett a Keleti pályaudvar és Salgótarján között.*

Szűcs Ferenc
Hatvan

Eredményesen dolgoztak

Miskolc Gömöri pályaudvar kollektívája az elmúlt esztendőben eredményesen dolgozott. Az élüzem célkitűzéseket minden tényezőnél teljesítették. A tehervonatok menetrend szerinti indításánál 73,1, a műszaki-gazdasági kocsitartózkodásnál pedig 96,76 százalékos eredményt értek el. A teherkocsik raksúlykihasználásánál az előírt 101,4 százalék helyett eredményük 105,19 százalék.

Halálos vagy csonkulásos baleset két éve nem volt. Az elmúlt évben *csökkentek az igazolatlan távolmaradások is.* Míg 1966-ban 16 főt kellett igazolatlan mulasztásért felelősségre vonni, addig 1967-ben mindössze 7-en mulasztottak igazolatlanul. Csökkent az italozók száma is. Ezek az eredmények mind-mind a jó kollektív szellemnek tulajdoníthatók.

Az állomáson 15 szocialista, illetve szocialista címért küzdő brigád dolgozik.

Behán Rózsa

„Ma sem értem, hogyan történt"

Szeged, Hámán Kató utca 30. Hátul az udvarban külön álló kis ház s az ablakon hófehér függöny. Nem nagy lakás, csak szoba-konyhás, de ragyog a tisztaságtól.

A kis családot a konyhában találom. *Varga Sándor*, Szeged állomás egyik legjobb tehervonat-vezetője az asztalnál olvas. Felesége pedig éppen uzsonnát ad 4 éves kislányuknak. Együtt a család. Három hónap óta még a családfő sem jár el hazulról. Betegállományban van. 1967. november 12-én üzemi baleset érte.

— A bal lábam ujjait roncsolta szét a kerék — mondja Varga Sándor. — *A baleset Kisteleken történt. Még a 711-es vonat előtt ki akartuk lökni az elegyet. Megkaptam a tolatási parancsot, s a kocsisorral a leakasztás után kihúztunk. Én egy Kz kocsi lépcsőjére akartam fellépni. Egy göröngyben megbotlottam, a kezem nem érte el a fogantyút és a lábam szinte egy pillanat alatt a kocsi kereke alá fordult. Tíz éve vagyok a vonatkíséretnél. A brigádomban a többieket én óvtam a könnyelműségtől, a vigyázatlan lépéstől. Még ma sem értem, hogy történt.*

A baleset egy pillanat alatt megtörténik. Egy óvatlan lépés, egy rosszul kiszámított mozdulat és nagyon sokan egy életre roskanttá, nyomorékká válnak. A vasút veszélyes üzem, minden mozdulatot, minden lépést meg kell gondolni.

Dr. Bánkfalvy Gyula

A szocialista brigádok érdeme

Vác állomás dolgozói az elmúlt évi tervet élüzem-szinten teljesítették. A személyvonatok menetrend szerinti indításánál 99,4, a tehervonatoknál pedig 84,5 százalékos eredményt értek el. Túlteljesítették a tehervonatok átlagos terhelési tervét és a kocsitartózkodási időt is.

Eredményes munkájukon kívül az állomás kollektívája dicséretet érdemel azért is, hogy az állomás csinosítása, virágosítása érdekében *a vállalt 185 óra társadalmi munkával szemben 569 óra társadalmi munkát végeztek.* Ez az eredmény elsősorban a szocialista brigádok érdeme.

T. S.

Törött ablak, hideg kocsi

Február 17-én a 8629-es sz. vonattal utaztam *Zalaegerszeg—Körmend* és vissza a bajánsenyei vonalon. Amikor felszálltam az 50 722-es sz. 2. osztályú kocsiba, meglepett, hogy üresen közlekedik. Csakhamar szembetűnt, hogy *két ablak is törött.* Az utasok elmondása szerint ez a kocsi már február 15-e óta így közlekedett. Most a télen, amikor az utasok minden kis melegért nagyon hálásak, miért fordulhat elő ilyen eset, hogy kitört ablakú, teljesen hideg kocsikat közlekedtetnek. Ez gazdaságtalan a vasútnak és bosszúság az utasoknak.

Markos József
Zalaegerszeg

Vasútőrök a társadalmi tulajdon védelméért

Az alig hatéves múltra visszatekintő, kis létszámú vasútőrség, a szegedi igazgatóság területén mindössze négy szolgálati helyen végzi feladatát. Munkájuk nem kimondottan csak a bűnüldözés, gondosan ügyelnek a munkafegyelemre, az utasításszerű szolgálat-ellátásra és a társadalmi tulajdonra. Az ő munkájukból idézünk fel egy-két történetet.

Hajnal István kiskunhalasi vasútőr december 15-én este tetten érte Pesti Dezső kecskeméti lakost, az AKÖV dolgozóját, amikor a váróteremben ellopta Jáger Imre — középiskolai tanuló — aktatáskáját és a benne levő táskarádiót. A tett elkövetőjét átadták a rendőrségnek.

Éber szolgálatukért dicséret illeti a kecskeméti vasútőrség két tagját, *Kunszabó Imre II.* és *B. Szücs Ambrus* vasútőrt. Fegyelmezett szolgálatuk eredményeként az elmúlt év végén, a 751. gyorsteher érkezése után megkezdték a vonat rakományainak ólomzár-vizsgálatait. *A Gye 22—55—148 3926—8. sz. exportos kocsinál Kunszabó észrevette, hogy a vasúti és vámólom sérült.* Az esetet azonnal jelentették az állomásfőnöknek, a szolgálattevőnek és rendőrségnek.

A tiszti őrs ügyeletese elrendelte az áru vizsgálatát. A vonatvezető jelenlétében a kocsit felnyitották és *megállapították, hogy egy kartondoboz (25 kg) szalámi hiányzik.*

A következő nap ugyanaz a mozdonyszemélyzet továbbította gépével a 760. számú vonatot. A kecskeméti rendőrség a vasútőrség tagjaival várták a vonatot és a zárjelző előtti Iz-kocsiban megtalálták a szalámi üres kartondobozát, majd a mozdony átvizsgálásakor a szerkocsin levő szerszámosládából előkerült a 25 kg szalámi.

Arról, hogy hogyan került oda, senki sem akart tudni. A szerszámosládának a kulcsa a mozdonyvezetőnél volt, illetve a vizsgálat előtt nem tudott a kulcs hollétéről, majd amikor előkerült, megkezdődött a személyzet kihallgatása. Az ügy *Virágh László* mozdonyvezető, a szegedi fűtőház dolgozója elleni vádemeléssel zárult.

A vasútőrök eredménylistáján szerepel körözött személy elfogása, disszidensek és sok más bűncselekmény leleplezése, károk felfedezése. Nem kis érték az sem, amit a vasútőrség tagjai mentenek meg éber szolgálatukkal.

Cserháti József

Szolnok állomás vezetői elégedettek a múlt évi teljesítményekkel

Három éve tart a szolnoki rekonstrukció, s ez alatt az idő alatt — e nagy munka ellenére is — az állomás teljesítménye szinte évről évre emelkedett. Ahogy nőttek a feladatok, az igények, úgy születtek az újabb és újabb munkasikerek. *A szolnokiak tudják, hogy csak szorgalmas és következetes munkával végezhetik el a rájuk váró feladatokat. Az aktivitással, az igyekezettel nincs baj. Az elmúlt évi tervüket 102,66 százalékra teljesítették,* s minden tényezőnél elérték az élüzem-szintet. Így érthető, ha *Hargitai László* állomásfőnök-helyettes és *Szép Ferenc*, a szakszervezeti bizottság titkára nagyon is elégedettek.

Kiemelkedő eredmények

— Az állomás tervteljesítése az első és második negyedévben, valamint a harmadik negyedév első felében különösen kiemelkedő volt — tájékoztat az állomásfőnök-helyettes. — *A tehervonatok menetrendszerűségében a 72 százalékos tervvel szemben 83.27 százalékos eredményt értünk el. A kocsikihasználási tervet 98, a kocsitartózkodást pedig 92,11 százalékra teljesítettük.* Külön örömünkre szolgál, hogy az egy szolgálati órára eső vonatkilométer a vonatkísérőknél a már felemelt 3,79 óráról 3,8 órára emelkedett. Ezt az eredményt elsősorban a kitűnő összhangnak és az anyagi ösztönzésnek tulajdonítjuk.

— Az eredmények eléréséhez nagy lendületet adott a jubileumi munkaverseny — veszi át a szót az szb-titkár. — *A munkaversenyben elsősorban a termelési mutatók emelésére, a hiányosságok megszüntetésére törekedtünk. A szocialista brigádok kivétel nélkül túlteljesítették vállalásaikat.*

Az állomás vezetői elmondták még, hogy az 1966. évhez viszonyítva *2 órával csökkent az idegen kocsik tartózkodási ideje és 30 százalékkal kevesebb az egy kocsira eső károsszog is.* A kereskedelmi szolgálat pedig egészen kimagasló munkát végzett. Az áruszállítási tonnatervet 106.8 százalékra teljesítették. Kitűnő és gyümölcsöző kapcsolatot alakítottak ki a szállíttató vállalatokkal és csak *a második félévben 8600 tonna fuvart „szereztek".* Ezt a jó kapcsolatot a jövőben még tovább kívánják fejleszteni.

— A jó összhangra, az egyetértésre mi sem jellemzőbb — mondja az állomásfőnök-helyettes — mint az, hogy akkor, amikor a rekonstrukció megköveteli a különböző technológiai folyamatok gyors módosítását, azt a térfőnökök a helyzetnek megfelelően, gyorsan és egyetértésben hajtják végre. *A fűtőházzal is nagyon jól megértjük és kölcsönösen segítjük egymást.*

Önmagukat múlták felül

A szolnokiak eredménye annál is inkább dicséretes, mert *a rekonstrukció miatt munkakörülményeik nem a legjobbak.* Az átépítés egyrészt hátráltatja, késlelteti a forgalmat, másrészt pedig ez a nagyarányú rekonstrukció plusz munkát ad az állomás dolgozóinak is.

Ennek ellenére a szolnokiak szinte önmagukat múlták felül. Az eredmények azonban kötelezneknek is. Hiszen az 1968-as évben nemcsak a munka megjavítására kell törekedniök, hanem *megkezdődik a felvételi épület átépítése, illetve újjáépítése is és ez újabb bonyolult feladatok elé állítja a csomópont dolgozóit.* S hogy ezt a munkát sikeresen és eredményesen végezhessék el, még jobb, még pontosabb munkára lesz szükség.

A feladatok tehát nagyok. De a szolnokiak minden bizonnyal ezt az akadályt is sikeresen veszik.

(Szerényi)

MILLIÓS MEGTAKARÍTÁS

Eredményesen dolgoztak *Debrecen* állomás dolgozói az elmúlt esztendőben. A kocsitartózkodási idő csökkentésével 722 000 forintot, az idegen kocsik tartózkodásánál pedig 3400 forintot takarítottak meg. E jelentős eredmény mellett 55 639 tonna áruval szállítottak többet, ami azt jelentette, hogy a vállalatoknak 1967-ben 2782 kocsival tudtak többet adni.

Az állomás energiafelhasználásáról is mintegy 210 000 forint megtakarítást értek el.

A baráti vasutak életéből

Elkészültek az NDK közlekedésügyi tervei

A szocializmus rendszerének eredményes fejlődése az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése az NDK közlekedési szektorában is új feladatokat eredményez. A népgazdaság szerkezeti módosulásai, a lakosság élet- és közlekedési igényei — *1980-ra 2,4 millió magántulajdonban levő gépkocsival számolnak* — az ipar és mezőgazdaság igényei a közlekedési ágak szerkezeti módosításait, valamint ezek komplex együttműködésének és a fuvarozási feladatok megváltozását vonják maguk után. A *Német Szocialista Egységpárt Központi Bizottsága* éppen ezért tűzte ki feladatul, hogy az ország részére dolgozzanak ki egy általános közlekedési koncepciót, a körzetek részére pedig általános közlekedési terveket.

1967 közepéig okmányok készültek a közlekedésügy fejlődéséről.

1980-ig elkészítették a vasút fővonalain bevezetendő korszerű fuvarozási módok általános közlekedési tervelt,

valamint a távolsági közúti hálózat fejlesztésére vonatkozó általános terveket. *A továbbiakban előzetes terveket készítettek a közlekedési ágaknak 1980-ig történő alakulásáról.* Az okmányokban leszögezett közlekedési politika célja abban áll, hogy a fejlesztés időszakában meg kell teremteni a közlekedésügyi apparátus olyan elemeit, amelyek a népgazdaságnak a közlekedésüggyel szemben 1990-től 2000-ig támasztandó alapkövetelményeinek is megfelelnek.

Az általános közlekedésügyi tervek kidolgozása 3 ütemben történt. Az első és a második fázisban lefektették a közlekedés és a közlekedési hálózatok fejlesztésére vonatkozó alapelveket és kidolgozták azok elemzését. Az eredmények képezték a harmadik fázis alapját, melynek keretében a körzetek közlekedésén belül az egyes szektorok fejlesztési vonalait kidolgozták.

Mit tartalmaznak az általános közlekedési tervek?

A közúti közlekedés koncentrálási folyamatának előfeltétele például az, hogy ki kell egészíteni az NDK jelenlegi autóműút-hálózatát. Az általános közlekedésügyi terv előirányozza azt, hogy

az első időszakban 12 közlekedésileg fontos várost közvetlenül kapcsoljanak be az autóműút hálózatba.

Az NDK területének kb. 60 százalékát, az NDK ipari központjainak pedig mintegy 75 százalékát az autóműutak vonzási körzetébe bevonják.

A Német Birodalmi Vasút (DR) másik elsőrangú feladata *a városi gyors közlekedési rendszereknek Berlinben, Drezdában, Lipcsében, Halleban, Magdeburgban és Rostockban történő kiépítéséből adódik.* Objektív szükségesség az, hogy a vasutat a települési centrumok helyi forgalmába fokozottan vonják be. Ez egy rendkívül nagy forgalmú helyi közlekedési hálózat kiépítését követeli meg. Ezzel tehermentesítik az utakat és biztosítják a jövőben is a nagy városok életképességét.

Ennél is közelebbi feladat, hogy

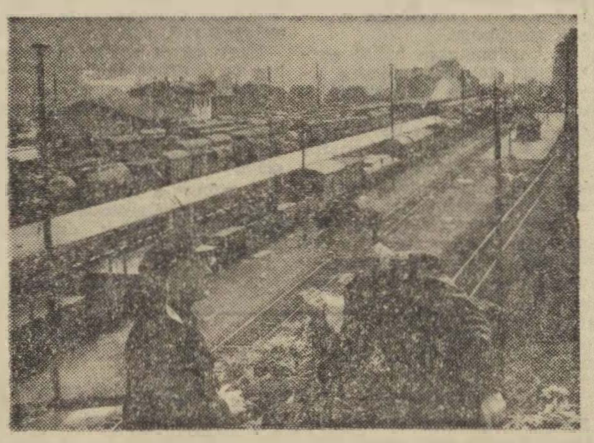
a vasút a gőzvontatásról gyorsan térjen át a modern vontatási módokra. Ezt az áttérést 1975-ig végre kell hajtani.

Ekkor a vontatás 80 százaléka hárul majd a Diesel-vontatásra és 20 százaléka a villamos vontatásra. *A tervbe vett szervezési intézkedések eredményeképpen pusztán a vasútnál 1970-ig 57 000 munkaerőnek kell felszabadulnia.*

Amíg a fővonalhálózatot 160 km/óra műszaki sebességre építik át, addig a mintegy 10 000 km hosszú mellékvonali hálózatot a népgazdaságilag szükséges mértékre csökkentik.

A közlekedés szerteágazó problémái nélkülözhetetlenné teszik a hosszú lejáratú tervezést, hogy a legjobb változatokat kellő időben felismerhessék.

Karl Heinz Gummich



Bad Schandau határállomáson (NDK) egész éven át nagy tranzitforgalmat bonyolítanak le a német és a csehszlovák vasutasok. Bad Schandau ugyanis közös NDK—csehszlovák határállomás.

A DR-nél automatizálják a vonatátvételt

Az NDK *zwickaui teherpályaudvarán* a közelmúltban új módszert vezettek be a vonatok átvételénél. Egy vasutas, nyakában kis adó-vevő készülékkel haladt a szerelvény mellett, leolvasta a kocsiszámot, utána a kocsibárcát, azután a készülékbe bemondta az adatokat. Az általa mondott adatok egy távgépíró-irodába kerültek. Ott az adatokat felvették, felülvizsgálták és kiállították a kocsibárcát. Az adatok koordináltan egy lyukszalagon gyűltek össze, amelyet a számítóközpontba továbbítottak. Onnan kevéssel később visszaérkezett a fék- és kocsibárca.

A kísérlet során 40 vasutas vizsgálta a teherkocsipark intézésének és leszámolásának automatizálását a gyakorlati életet megközelítő feltételek mellett. Ezzel jelentős lépést tettek azon az évek óta előkészített úton, *amelynek az a célja, hogy a forgalomirányító szolgálati helyek részére az elektronikus adatfeldolgozás segítségével gyors, pontos és ésszerű információ révén a szállítási kapacitás jobb kihasználását lehetővé tegyék.*

Zwickauban gyűjtötték az első gyakorlati tapasztalatokat az adatfelvételre és azok továbbítására vonatkozóan, technológiai eljárásokat és készülékeket próbáltak ki. *Tanulmányozták az ember és a technika kapcsolatát,* mivel az ember épp úgy, mint azelőtt, most is az automatizálási láncolat kezdeti és végső láncszemét alkotja és továbbra is fontos szerepet játszik. Így például az adatokat kézibillentyűs készülékkel vették fel és rádión továbbították. Tervbe van véve ezzel kapcsolatban azonban a rádióval történő szóbeli értekezés is.

A teherkocsi intézés és leszámolás céljait szolgáló ADAG-rendszer bevezetésének első ütemét 1970-ig be kell fejezni. Több mint 1000 adatfelvevő helyet kapcsolnak be a hálózatba. Ez mintegy 10 000 vasutast érint, ezek feladatai és szolgálati munkaköre megváltozik. A műszaki forradalom megköveteli tőlük a forgalomirányítás és szervezés modern módszereinek elsajátítását. Pusztán a távgépíró irodák részére 5800 vasutast kell kiképezni.

K-H. G.

Új szovjet Diesel-mozdony

A *Munka Vörös Zászló-rendjével* kitüntetett Ljugyínov-i Diesel-mozdonygyár megépítette a TG—16 típusú teher- és személyvontatásra egyaránt alkalmas nagyteljesítményű Diesel-mozdonyt. *Az új, kétrészes nyolctengelyes, 3280 lóerős gép hidraulikus erőátvitelű.* A mozdony — melynek elődjével, a TG 102-vel szemben számos vitathatatlan előnye van — a keskeny és széles nyomtávú vonalakon egyaránt használható. Az alvázcsere lehetőségével *Dél-Szahalinon* is megoldódik a Diesel-vontatás bevezetésének problémája.

Az új gépnek egyszerű, kényelmes a vezetőfülkéje. A kapcsolóasztal számos része plexitből készült. A szakemberek véleménye szerint a mozdonynak nagy üzemelési perspektívái vannak aránylag kis méreteit, súlyát s azt a körülményt tekintve, hogy 1000 mm-es nyomtávtól 1676 mm-es nyomtávig használható.

— Óriás daru csodálkoztatja el a nézőket azon a helyen, ahol a moszkvai metró Volhonka állomását építik. A kisásott gödrök megalapozásához masszív betontömböket szállmentumát képezik. Fesztávolsága 40 m! Speciálisan földalatti állomások építésénél használják. Az óriásdaru emelőképessége 20 tonna. Ilyen súllyal a korábbiak nem tudtak megbirkózni.

ELEKTROMOS VÁLTÓMELEGÍTŐK

A szovjet vasutak első ízben a Riga—Jelgava szakaszon alkalmaztak a váltók hótól-jégtől történő megtisztítására villamos melegítő berendezéseket, melyeket magasfeszültségű villanyvezetékről táplálnak. A KTP—40—10/0.4—0.23 kilovolt típusú, feszültségcsökkentő transzformátorállomásokat a váltók közelében helyezik el s ezzel lényegesen csökkenthetők a kábelre fordított kiadások.

A melegítő berendezéseket központi diszpécser irányítja és ellenőrzi, *de egy, a közelben felállított „asztalról" is vezérelhetők.* Helyben vezérlésre történő áttérésnél, a diszpécser munkahelyén fényjelek gyulladnak ki.

A váltómelegítő működésére vonatkozó vizsgálatok és megfigyelések azt mutatták, hogy *minusz 24 fokos hőmérsékletnél, a bekapcsolás után 3 és fél óra elteltével a sínfejek és a csúcssínek plusz 9—11 fokra melegszenek fel* s így a váltók pontos munkája hóesésnél vagy hóviharoknál nem szenved zavart.

A magasfeszültségű távvezeték árama, pályamunkáknál villamos szerkezetek táplálására is felhasználható, s már ezzel lényegesen csökken a váltóknak melegítő felszerelésére fordított kiadások megtérülésének ideje.

— Utánfutó

— Minden utashoz kedves
(Gusztáv Krippl rajzai)

500 vagonból álló tehervonat

Az Egyesült Államok *Norfolki és Nyugati Vasúttársasága* a közelmúltban közlekedtette történelmének, de talán az egész vasúttörténelem leghosszabb vonatát. A tehervonat, amely a nyugat-virginiai *Iaegerből* az Ohio állambeli *Portsmouthba* közlekedett, *500 vagonból állt, terhelése pedig 47 ezer tonna volt.* Az óriás szerelvényt 3 darab 3600 lóerős Diesel-mozdony vontatta, míg *a* szerelvény közepén 3 rádióval irányított, úgynevezett „rabszolga" Diesel-mozdony segítette az elöl fogatolt mozdonyokat.

Landler Jenőre emlékezünk

Negyven évvel ezelőtt, 1928. február 25-én halt meg *Landler Jenő,* a magyar és a nemzetközi munkásmozgalom kimagasló egyénisége.

1875. szeptember 23-án született a Zala megyei Gelse községben. Gyermekkorának nagy részét Nagykanizsán töltötte. *18 éves volt, amikor Budapestre került, ahol a jogi tanulmányok mellett, egyre nagyobb tájékozottságra tett szert a politikai életben is.* A szükséges ügyvédi gyakorlat megszerzése után ügyvédi irodát nyitott a fővárosban.

A biztos jövedelemmel, tisztes polgári élettel kecsegtető életmódnál azonban jobban érdekelte a kisemmizettek sorsa, a szociális igazságtalanságok leleplezése. *Az 1904-es vasutassztrájk után a vasutasok igazát védi. Ekkor már alapos ismerője volt a vasutasok gazdasági és politikai helyzetének,* s a későbbiekben sem szűnt meg vezetőjük, igazuk védelmezője lenni. 1905-ben *Vasutasok Lapja* címen újságot indít a vasutas mozgalom segítése érdekében. 1906-ban csatlakozott a *Vasúti Munkások Országos Szövetségéhez.* Lapját 1907-ben beleolvasztotta a *Magyar Vasutas*-ba, amelynek szerkesztésében maga is részt vett.

Landler Jenő a vasúti munkások mozgalmán keresztül került a szociáldemokrata munkásmozgalomba, amelynek rövidesen egyik legnépszerűbb, legismertebb agitátora és szervezője lett. A párt vezetőinek árulása hosszú időn keresztül gátolta abban, hogy a reformista ideológiától mentes szocialista forradalmárrá fejlődjék. Landler azonban a szociáldemokrata tömegmozgalom olyan baloldali vezérel közé tartozott, akik egy pillanatra sem szakították meg kapcsolataikat a munkások legszélesebb tömegeivel. *Mint 1904-ben, úgy 1918-ban is, egyik irányítója volt a nagy vasutassztrájknak, amely után letartóztatták.* Az első világháború éveiben nagy szerepe volt a háborúellenes mozgalomban. Mint a Szociáldemokrata Párt balszárnyának egyik vezetője részt vett a Tanácsköztársaság létrehozásában.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom eszméinek elterjedése hazánkban, valamint a Magyar Tanácsköztársaság döntő fordulatot jelentett életében. *Végső soron a Tanácsköztársaság hősi harcaiban vált igazán kommunistává. A forradalom emeli a legmagasabb pozíciókba. A Tanácsköztársaság idején kereskedelemügyi és belügyi népbiztos, a pártvezetőség tagja, a Tanácsköztársaság védelmében harcoló III. hadtest parancsnoka, majd a Vörös Hadsereg főparancsnoka volt.*

A Tanácsköztársaság bukása után emigrációba kényszerül. De a haza határain túl sem szűnik meg harcolni a magyar és a nemzetközi munkásmozgalom ügyéért. *Bécsben a Kommunisták Magyarországi Pártja egyik vezetője, a hazai illegális szervezetek munkájának egyik irányítója.* Részt vett a Kommintern · III. és IV. kongresszusán. Jelentős része volt 1925-ben az MSZMP létrehozásában.

A megfeszített munkatempó, a megpróbáltatások felőrölték erős szervezetét is. *1928. február 25-én szívbetegségben halt meg a franciaországi Cannesban. Holttestét Párizsban elhamvasztották. A francia munkásosztály, Párizs népe a Kommunárdok falánál búcsúzott Landler Jenőtől. Bécs kommunistái egy hétig álltak díszőrséget ravatala mellett. Gyászünnepséget tartottak hamvai felett Berlinben is. Moszkvában a Vörös téren újból felravatalozták, s 1928. augusztus 3-án a Kreml falában elhelyezték a hamvait őrző urnát.*

Halálának 40. évfordulóján tisztelettel adózunk emlékének.

KŐBÁNYAI KÖSZÖNTŐ

Bejáró munkások estje a Törekvés Művelődési Házban

Nagy, koromtól szürke épület a *Törekvés Művelődési Ház.* Komor külseje miatt sokan iróniksan „gabonaraktárnak" is nevezik.

A belépő azonban hamar elfelejti mindezt, mert az 59 helyiségből álló intézmény *mindig kínál érdekes, vonzó programot a szabad idejükben pihenni vágyó vasutasoknak.* Sok esetben azonban más vendégeket is fogad, otthont ad a környező üzemek nagyszabású rendezvényeinek.

Így történt ez február 17-én, szombaton este is, amikor több kőbányai gyár vidékről bejáró dolgozói és hozzátartozói tartották a Törekvésben hetedik nagy, műsoros farsangi báljukat „Kőbányai köszöntő" címmel.

Töródnek a bejárókkal

— Szívesen fogadjuk a vendégeket — mondotta *Balogh Lajos,* a művelődési ház igazgatója. *— Hiszen az Északi Járműjavító dolgozóinak 60 százaléka is bejáró.*

A bejárók továbbképzése, művelődése és kulturált szórakozása egyébként már több éve állandó témája a szakszervezeti szerveknek, a párt és a KISZ X. kerületi bizottságának is.

Petró József, a Szakszervezetek Pest Megyei Tanácsa szervezési és káderbizottságának vezetője elmondotta, hogy a báli nap délelőttjén *a szakmaközi bizottság ankétot rendezett a Törekvésben. Résztvevői azoknak a vállalatoknak a szakszervezeti titkárai voltak, ahol különben sok a bejáró munkavállaló.* A megbeszélésen hasznos tájékoztatást adtak e nem könnyű feladattal birkózó szakszervezeti vezetőknek. Többek között a munka további kiterjesztésére és tartalmi javítására buzdítottak. Példának egy, a tájékoztató pontjai közül:

„Rendszeresíteni kell a bejárók klubestjeit, ahol az őket érintő problémákat vitatják meg. Ezeket össze kell kötni világnézeti előadásokkal, táncos uzsonnákkal, filmvetítésekkel, zenei fejtörőkkel és különböző vetélkedőkkel."

A bál vendégei között volt *dr. Baranyai Pálné,* a Minőségi Cipőgyár párttitkára és *dr Parányi Józsefné,* a KISZ X. kerületi bizottságának titkára, *Simon László,* a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának munkatársa. Valamennyien hangsúlyozták, hogy kezdetben bizony nehéz volt megközelíteni, megnyerni a vidékről bejáró embereket, *de ma már nagy sikereket könyvelhet el és szinte országossá terebélyesedett a bejáró emberek sorsával való törődés.*

Miközben néhány szót váltottunk a báli fehérasztal mellett, a jó nagykátai borból is kortyolgatva, kiderült, hogy Nagykáta nemcsak nedűjével képviselteti magát, hanem soksok „bejáró" vendéggel, és mint az egyik rendező szerv, tánccsoportjával is, amely üveges tánccal szórakoztatja a vendégsereget.

Baráti ölelkezés

Felkerekedtünk tehát, és a valóban seregnyi bálozóval megtelt színházterembe mentünk, hogy megnézzük a műsort. *Kedves, baráti ölelkezésnek is nevezhettük volna a programot, amelyet a fővárosi üzemek és a vidéki művelődési házak amatőr csoportjainak produkcióiból állítottak össze.* A bőripariak kórusa után a Törekvés Táncegyüttes, majd a jókedvű hét tápiószecsői dalos öregasszony következett. Dal, tánc, vers váltogatta egymást. Szólt a zene, „munkálkodott a cimbalmos", de a tv- és rádióriporter is. Az egyik KISZ-es kislány a sztárparádé belépőjegyeit, azaz téglajegyet árult. Ezek árát a kőbányai úttörők balatonlellei táborának építésére fordítják.

Műsor után ketté vált a közönség. Sokan a táncterembe siettek, ahol a *Szíriusz-zenekar* pengette a talp alá valót, mások pedig a színházteremben maradtak, hogy résztvevői vagy nézői legyenek a bejáró dolgozók körében is népszerű *Ki mit tud* vetélkedőnek. *A nagy vetélkedő győztese verbunkjával a Törekvés Művelődési Ház férfi tánckara lett.*

A Törekvés Művelődési Ház ezután reggelig hangos volt a daltól, táncenétől, több mint ezer ember szórakozott a „Kőbányai köszöntő" jól szervezett nagy sikerű farsangi estjén.

Zámbó István

Fiatalok szerződése

1968. január 2-án KISZ szocialista brigád alakult a MÁV pécsi igazgatóság számviteli főnökségén. A brigád tagjai többek között vállalták: *az eddigi 10 dolgozó helyett, ezentúl négyen készítik el a forgalmi havi csúcsösszesítőket,* a havonként engedélyezett túlórakerethez viszonyítottan 2 órával csökkentik a túlórák számát, részfizetéseknél hiányzás esetén brigádon belül megoldják a helyettesítést.

Ezenkívül a brigád minden tagja részt vesz politikai oktatáson, elősegíti a jó kollektív szellem kialakulását. A közös cél elérése mellett, egymás egyéni problémáinak megoldásában is közreműködnek.

Régi sportsikerek nyomában

Látogatás a Testvériség házatáján

A *Testvériség SE* 1909 óta működik, rövidesen fennállásának hatodik évtizedét ünnepli. A sportkör elnöke, *Tamics Ernő*, „régi róka" a sportéletben. Mégis, kissé meghökkent, amikor ezzel a kérdéssel kezdtük a beszélgetést:

— *Ha, mint a Testvériség elnökének, három kívánsága teljesülne, mi lenne ez a három kívánság?*

Három kívánság

Íme a válasz:

— *Először: a 11, jelenleg is működő, szakosztályunknál általános színvonal-emelkedés. Másodszor: olyan létesítmények biztosítása, amelyekben zavartalanul készülhetnének és versenyezhetnének üzemi és minőségi sportolóink. Harmadszor: jobb anyagi ellátás, hogy — elsősorban — még több vasutas dolgozót tudjunk a rendszeres testnevelésbe bevonni.*

A 11 működő szakosztály: *atlétika, evezés, kézilabda, labdarúgás, röplabda, sakk, súlyemelés, tenisz, természetjárás, torna és tömegsport.* Ha néhány héttel előbb beszélgetünk, úgy a birkózó- és a kajakszakosztályt is felsorolhattuk volna. Ezek azonban — anyagiak hiányában, és mert nem voltak fejlődőképesek — 1968 február elsejével megszűntek.

— *Úgy voltunk ezzel a két szakosztállyal* — mondja Tamics Ernő —, *mint a gondos gazda a gyümölcsfák nyesésével. Búcsút mondtunk a két szakosztálynak, hogy a többi erősebb legyen, jobban virágozzék, szebb gyümölcsöket hozzon.*

A Testvériségnek a magyar sport talajában erős gyökereket eresztett fáján a legerősebb hajtása a súlyemelő-szakosztályé. A felnőtt csapat a magyar súlyemelősport legmagasabb osztályában szerepel. Évek óta remek az utánpótlás is ebben a szakosztályban. *Csitneki* és *Bakos* személyében még olimpiai kerettagok is kikerültek innen. A kézilabda is a népes szakosztályok közé tartozik: *hét kézilabdacsapat működik a különböző bajnokságokban.* Az elmúlt évekhez viszonyítva igen nagy fejlődésen ment keresztül a tornaszakosztály is, miután a rákospalotai— újpesti általános iskolákból sikerült a toborzás. Két évvel ezelőtt még csak bemutatókon vettek részt a Testvériség-tornászok, tavaly viszont már öt leány- és fiúcsapat indult a bajnokságban!

Egészséges sportélet

Ha — a súlyemelőket kivéve — nincsenek is országos, látványos eredményei a „Tesinek", azért egészséges sportéletről kaphatunk képet. *Az üzemi bajnokság sakk, asztalitenisz, nagy- és kispályás labdarúgásban folyik.* Ez évben kézilabda- és röplabdabajnoksággal is szeretnék a rendszeres üzemi sportolást kibővíteni. A természetjárás éves versenynaptárában január 7-től december 31-ig a kirándulások, túrák, tájékozódási versenyek egész sora szerepel.

Ebben a légkörben szinte érthetetlen a labdarúgócsapat gyenge szereplése. *Az egykori országos amatőr bajnok Testvériség 1967 őszén az NB III-nak is kénytelen volt búcsút mondani.* Az elnök azonban bizakodik. Jól sikerültek a kedvezményes átigazolások, az ifjúsági csapat pedig — micsoda ellentét! — bajnokságot nyert az elmúlt évben. Több tehetséges fiatal ebben az évben már az első csapat keretének lett a tagja. A cél: *visszajutni az NB III-ba!*

Szép sportcsarnok

A *Landler Jenő Járműjavítóhoz* szinte hozzáragasztott szép sportcsarnokban büszkén vezet végig az elnök. Minden szoba, minden szeglet a gondos karbantartásról tanúskodik. *A súlyemelők számára külön terem beépített dobogókkal. Három öltöző- és három zuhanyozóhelyiség tartozik a sportcsarnokhoz.* A népszigeti vízitelepen, a versenyszakosztály megszűnése után is, mozgalmas élet várható, hiszen az üzem dolgozói szívesen veszik igénybe a vízisport számos lehetőségét. *Gondot jelent viszont a pestújhelyi sporttelep, amelyet közösen bérel a Testvériség az Autótaxi SE-vel. A tervek szerint ezt 1969. január elsejével megszüntetik,* azonban az igénybe vevő intézmény vállalta egy másik sporttelep megépítését. Igen, de addig hol lesz a Testvériség-labdarúgók, teniszezők, atléták otthona? Úgy tervezik, hogy a *Szállítók SE* Czabán Samu téri sporttelepén igyekeznek az átmeneti időre „albérletet" szerezni.

A Testvériség elnökének három kívánsága minden szempontból jogosnak, reálisnak tűnik. *Kétségtelen, hogy sok segítségre van szükségük, hogy ezek a kívánságok megvalósuljanak.* De az is biztos, hogy e kívánságuk megvalósulásának legdöntőbb feltétele a Testvériség sportolóin, a sportegyesület vezetőin múlik.

Vedres József

A szokás hatalma

— Nem bírom nézni, hogy ácsorog a gép, most annak jeleztem, hogy menjen a gurítóra

(Pusztai Pál rajza)

Kellemes délután volt

A közlekedési tárcához tartozó tisztképző sakk-kedvelő hallgatói előtt a múlt hónap közepén *Dely Péter* nemzetközi mester élménybeszámolót tartott a budapesti igazgatóság kultúrtermében. Méltatta a legjobb magyar sakkozók eredményeit, majd *dicsérte a hazai versenyeken részt vevő vasutas sakkozók szereplését.*

A kérdésekre adott válaszában foglalkozott többek között *Fischer* amerikai sakkozó személyével is, akiről elmondta, hogy a világ legjobb sakkozói közé tartozik ugyan, de magatartása legtöbbször tarthatatlanná teszi helyzetét a versenyeken.

Az élménybeszámoló fénypontja az volt, *amikor a hallgatók Dely Péterrel szimultánt játszhattak.* 34 táblán folyt a küzdelem, s csupán egy hallgatónak sikerült győzni a nemzetközi mester ellen.

Kellemes, nagyon szép délután volt.

Baló Sándor

— Filmvetítéssel egybekötött, jól sikerült élménybeszámolót tartott a MÁV Hídépítési Főnökség sportkörі tagjainak Kozma István, a Vasas olimpiai és világbajnok nehézsúlyú birkózója. Ebből az alkalomból a sportkör elnöksége a legjobb aktívákat megjutalmazta.

— MHSZ-klubok Szegeden. A szegedi igazgatóság MHSZ-alapszervezetének tagjai az elmúlt napokban tartották meg vezetőségválasztó taggyűlésüket. Sor került három klub megalakítására is. A tartalékosok klubja Münnich Ferenc nevét vette fel. Megalakult a Zalka Máté lövészklub és a Gagarin modellező klub.

— *HÁMÁN KATÓ nevét vette fel a Magyar Honvédelmi Szövetség Hatvan állomáson megalakult lövészklubja. A klub vezetősége és tagjai tervbe vették, hogy a MÁV sportpályán évekkel ezelőtt megkezdett lőtér építését ebben az évben befejezik.*

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: 228—673
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: 73.915 001—K 38.
Szikra Lapnyomda

IBUSZ
Az IBUSZ
1968. évi társasutazásaival
Európa, Afrika, Ázsia
legszebb tájaira és városaiba juthat el
Tavaszi kirándulások
a verőfényes jugoszláv és román tengerpartra
Istanbuli kirándulások
Különvonat a prágai bélyegkiállításra
Részletes felvilágosítás és jelentkezés az IBUSZ irodákban

CIKKÜNK NYOMÁN

A hiányosságok csak az állomás korszerűsítése után szünnek meg

A Magyar Vasutas 1967. december 2-án megjelent számában *Hogyan készültek fel a télre?* címmel többek között foglalkoztunk a Rákosrendező állomáson tapasztalt szociális körülményekkel, a sínek között felállított sarus bódék helyzetével. A cikkre *dr. Telek János*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője válaszolt.

„Rákosrendező állomáson a vágányok között 4 darab sarusbódé van elhelyezve, mely a vasúti kocsik rendezését végző dolgozók pihenésére szolgál, munkaszünetes időben. A jelenlegi vágánytengely csak minimális (75x250 cm) méretű helyiség létesítését engedi meg és még ilyen kialakításában is űrszelvénybe ér. *A felülvizsgálatnál megállapítottuk, hogy a létesítményeknek nagymérvű hiányosságai nincsenek, de a külső formáját csúfítja, hogy az ott dolgozók a helyiség szabad nyílását deszkadarabokkal fedték be és fűtési lehetőséget kívántak biztosítani, különböző vashordókból.* A bódékat korszerűbbé tenni nem lehet a fent említett kötöttségek miatt. Az állomásnak ezen a részén a vágányok átépítését most tervezzük, az átépítéssel ez a probléma megszűnik.

Az állomás gazdasági és mozgalmi vezetői a hiányosságot nem csupán a sarusbódék jelenlegi formájában látják, hanem abban, hogy az állomásnak ezen a részén nincs megfelelő szociális létesítmény. *A kisméretű öltözőmosdó, a dolgozók mosdási és öltözködési lehetőségét nem biztosítja, így a sarusok a bódéjuknál végzik az öltözködést és mosakodást. A hiányosságok megszüntetésére csak az állomás tervezett korszerűsítése után kerül sor.*"

A MÁV Szimfonikusok Dunakeszin

Negyvenegy éves fennállása óta minden évben megrendezi dalosestjét a Dunakeszi Járműjavító Művelődési Házának vezetősége.

A hagyományos bállal egybekötött dalosest mindig kiemelkedő esemény a járműjavító kulturális életében. Ezen az estén évről évre bebizonyítja a *Fürjes Lajos* karnagy vezette aranykoszorús férfikar, hogy megérdemelten viseli e kitüntető címet.

A reprezentatív műsor színvonalát nagyban emelte a budapesti MÁV Szimfonikusok Zenekarának közreműködése *Pécsi István* vezényletével, amelyet *Andor Éva* és *Szigeti László*, az Állami Operaház tagjainak fellépése is felejthetetlenné tett.

Nagy sikert aratott a zenekar és énekkar együttes kíséretében *Brestyánszky Józsefnek*, a járműjavító nyugdíjas dolgozójának, az énekkar veterán tagjának énekprodukciója.

A műsort a meghívott vendégek, hozzátartozók és az énekkar tagjainak családias összejövetele követte.

Szőnyi Lajos

BEETHOVEN EST

A Vasutasok Szakszervezete Központi Szimfonikus Zenekarának *Beethoven-estjére* február 16-án került sor a MÁV Vezérigazgatóság Izabella utcai kultúrtermében.

A szimfonikus zenekar *Kálmánchey Zoltán* karmester vezényletével nagyszerűen játszott, a mű rendkívüliségét és forradalmi hangulatát jól érvényesült. A műsor ismertetését minden hangversenyen *Kollár Endre* látja el. Jó elképzelés, hogy a művek előadása előtt ismertetik a közönséggel a zenekari művek értelmét, történetét és a zeneszerző életének legfőbb mozzanatait. Kollár Endre közvetlen modora, jó előadókészsége emeli a koncert színvonalát.

Második szám volt a Hegedűverseny. A közönség itt mindig felfigyel, hiszen mindnyájan tudjuk, hogy Beethoven zongorista volt és mégis, ez a hegedűverseny elképráztat és gyönyörködtet. A szólót *Bostyál Kálmán* játszotta, erőteljes vonóvezetéssel, majd lírai lágysággal és játékos kedvvel a népies tételnél.

Ezután a harmadik műsorszám *Beethoven V. C-moll Szimfóniája* következett. Kálmánchey karnagy művészete itt még jobban kiteljesült.

Puky Gáborné

A szerkesztőség üzeni

Murányi Tibor, Bánréve; Szabó József, Behán Rózsa, Miskolc—Gömöri pu.; Molnár István, Bató Sándor, Nagy Zsigmond, Budapest; Markos József, Zalaegerszeg; Szekeres Mihály, Szajol; Sziládi Sándor, Cserháti József, dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Volosinovszki János, Cegléd; Sándor, Debrecen; Pintér Lajos, Vácrátót; Szűcs Ferenc, Hatvan; Karosi István, Szerencs; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Perlaki Gyula, Sopron; Kiss Lajos, Alsóörs; Bognár Károly, Tapolca:

Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Gémes Tibor, Bpest; Fogarasi Kálmán, Felsőgöd; Kercselics József, Kőszegszerdahely; Danes József, Tapolca; Fekete József, III. Újszász; Zimonyi István, Miskolc: 1 sz. Térköz dolgozói Budafok—Háros; Tóth Mária, Kelebia: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Névtelen levelekkel nem foglalkozunk!

A Hivatalos Lapból

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

7. számból: 102205/1968. 2. B. A munkaügyi szabálysértésekről.

102204/1968. 2. B. A külföldön munkát vállaló dolgozók munkaviszonya.

101271/1968. 2. B. A munkaközvetítés és a munkaerő-toborzás szabályozása.

8. számból: 102614/1968. 2. B. Munkaügyi hatáskörök elhatárolása.

102481/1968. 2. B. Munkások besorolásával összefüggő kérdések szabályozása.

ÚJ KÖNYVEK

Hans Franck:
JOHANN SEBASTIAN BACH ÉLETE

„E könyv azt a feladatot tűzte maga elé, hogy elbeszélje Johann Sebastian Bach életét, a hagyomány-őrizte tények és a fennmaradt dokumentumok alapján. A kitűzött cél eléréséhez szükségessé vált a Bach alkotó tevékenységének különböző csoportjaiba tartozó fontosabb művek zenei értelmezése is. Mert Bach esetében a művészet nem az élet egy részét teszi csupán. Hanem ez jelenti igazi életét." Ez az ars poeticának beillő utószó-részlet sokat elárul szerző és témája viszonyáról. Hans Franck, 1964-ben elhunyt német író olyan életrajzot kívánt adni a barokk zene halhatatlan mesteréről, amely kielégíti a szigorú tudományos igényeket is, de alapjában mégis a szépirodalom kategóriájába tartozik. Egyetlen nagyívű elbeszélés, amely nemcsak a muzsikus életét mutatja meg, hanem e gazdag élet végső értelmét: alkotásait is. Az archaikus nyelvű regény — amelyet Soltész Gáspár fzes — régies magyarsággal nyújtott át a hazai olvasónak — új, élénk színt jelent a Zeneműkiadó népszerű muzsikusélet-rajzainak sorában.

Hangszórót kérnek

Balatonfűzfő állomáson a mindössze 100x100-as pénztárablakon nincs kis ablak és a jegykiadók így nem igen hallják az utasokat. Az állomás vezetője már több esetben kérte, hogy szereljenek fel hangszórót, illetve mikrofont az ablakhoz. Igéretet már kapott — annak is már két éve — de a mikrofon és a hangszóró eddig még nem érkezett meg Balatonfűzfőre.

Kiss Lajos
Alsóörs

HÍREK

— **A szocialista brigád cím** megszerzését tűzte célul a budapesti igazgatóság kereskedelmi osztályához tartozó 18 vizsgáló főkalauz.

— **Ankét a társadalmi tulajdon védelméről.** A szegedi pályafenntartási főnökséghez tartozó előmunkások, pályamesterek, szakszervezeti és pártszervezeti aktivisták részére tartott tájékoztatást a Csongrád megyei Rendőrfőkapitányság képviselője a társadalmi tulajdon védelméről. A filmvetítéssel egybekötött előadáson sok szó esett a vagonok dézsmálóiról, a vasút rongálóiról.

— *UJ SZOLGÁLATI HELY. Az elmúlt napokban adták át Szerencsen az állomás Miskolc felőli részén a II-es számú szolgálati helyet. Az újonnan épült létesítményben van öltöző, mosdó, melegedő és egy étkezőhelyiség.*

— **Közös brigádértekezletet tartott** Hatvan állomás Czák János vezette utazó szocialista brigádja és a hatvani Konzervgyár Hámán Kató női szocialista brigádja. Az értekezleten Godó Istvánné és Czák János szocialista brigádvezető értékelték az elmúlt év munkáját. A két brigád erre az évre is megkötötte a közös brigádszerződést.

— **Eredményes munkát végeztek** Ágfalva állomás dolgozói. A jelentős nemzetközi tranzitforgalmat lebonyolító kislétszámú kollektíva a kocsitartózkodásnál 100, a kocsikihasználásnál 98 százalékos eredményt ért el.

— *ÖNKÉNTES VÉRADÓ NAP. Pécelen a MÁV Továbbképző Kórházban megrendezett önkéntes véradó napon 124 fő összesen 41 liter vért adott.*

— **Korszerűsítették Gyoma állomás Utasellátó kisvendéglőjét.** A jól felszerelt Utasellátót az elmúlt napokban adták át rendeltetésének. A személyzet részére öltözőt és mosdót is létesítettek.

— **A szovjet hadsereg 50 éves évfordulója alkalmából** február 17-én a hazánkban állomásozó szovjet csapatok parancsnokságának 33 tagú zenekara ünnepi műsort adott a Vasúti Főosztály kultúrtermében. Az ünnepi műsort, amelyre a főosztály MSZBT szervezetének rendezésében került sor, baráti találkozó követte.

— *AZ UTTÖRÖVASUT kollektívája 1180 forintot gyűjtött a sziciliai károsultaknak. Az összeget már átadták a Magyar Vöröskeresztnek.*

— **A világ legnagyobb teljesítőképességű villamosmozdonya** a VL. 80—K szovjet gyártmányú mozdony. A 8 darab egyenként 790 kilowatt teljesítményű motorral felszerelt villamosmozdony tehervonatok vontatására alkalmas és óránkénti sebessége 110 kilométer.

MÚZEUM PRESSZÓ
a Közlekedési Múzeum területén, Budapest XIV., Május 1. út. (Városliget)
Megközelíthető 25-ös villamos, és 70, 72, 75-ös trolibusszal.
EGÉSZ TÉLEN NYITVA:
Hétköznap: 13—19 óráig
Vasárnap: 11—19 óráig
Pénteken: zárva.
● KITŰNŐ FEKETE
● SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
● VIRSLI, DEBRECENI
● ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK
UTASELLÁTÓ

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM. Ára 40 fillér 1968. MÁRCIUS 18.

A harcoló Vietnamért

Szolidaritási nagygyűlés a miskolci igazgatóságon

Felhívás a vasutas KISZ-szervezetekhez

A miskolci igazgatóság párt-, szakszervezeti- és KISZ-bizottsága február 16-án az igazgatóság kultúrtermében vietnami szolidaritási nagygyűlést tartott. A nagygyűlésen megjelent *Dinh Ba Thi*, a dél-vietnami Felszabadítási Front budapesti állandó képviseletének vezetője is.

Az igazgatóság szakszervezeti bizottsága titkárának megnyitója után *Csongrádi Mária* KISZ-titkár mondott ünnepi beszédet. A gyűlésen felszólalt *Dinh Ba Thi* is, aki ismertette a *Nemzeti Felszabadítási Front* által indított nagy offenzívát, s a harcok jelenlegi helyzetét. Hangsúlyozta, hogy

népük szabadságáért küzdő hazafiak erejét növeli a világszerte egyre inkább kibontakozó szolidaritási mozgalom

és a vietnami nép őszintén hálás a magyar nép együttérzéséért, támogatásáért.

A szolidaritási nagygyűlés egyhangúan elfogadta a KISZ-fiatalok képviselői által ismertetett két táviratot, amelyek közül egyiket tiltakozásként az amerikai nagykövetségnek címeztek, a másikban pedig, amelyet a DNFF budapesti képviseletének küldtek, együttérzésükről biztosították a szabadságukért harcoló vietnami népet. A nagygyűlés felhívással fordult az ország valamennyi vasutas KISZ-szervezetéhez, — ezt írásba is foglalták —, hogy

minden KISZ-szervezet társadalmi munkájuk eredményeként egy kerékpárra való összeget fizessen be

a KISZ Központi Bizottsága szolidaritási számlájára.

Az igazgatóság dolgozói a vietnami nap alkalmából *több mint 19 ezer forintot gyűjtöttek és fizettek be a K—95-ös csekkszámlára.*

Csak a betegek maradtak otthon

Mindössze két hete annak, hogy a miskolci igazgatóság KISZ-szervezete felhívással fordult a vasút valamennyi ifjúsági szervezetéhez, hogy tiltakozzanak a vietnami népet ért amerikai agresszió ellen és szolidaritásuk jeléül — társadalmi munkájuk eredményeként — egy kerékpárra való összeget fizessenek be a KISZ Központi Bizottsága 172.525—K—95-ös vietnami csekkszámlájára.

Ezt a felhívást kapták meg a *Vasutasok Jótékonysági Országos Segélyző- és Biztosító Egyesületének* fiataljai is, akik úgy határoztak, hogy vasárnapi műszakot tartanak és ennek, majd egy soronkövetkező klubestnek a jövedelmét mintegy 1500 forintot befizetnek a K—93-as csekkszámlára.

A vietnami műszakra március 10-én, vasárnap került sor. Az egyesület dolgozói közül *csak a betegek maradtak otthon, a többiek kivétel nélkül megjelentek.* Ez annál is inkább dicséretes, hiszen a dolgozók többsége nő, családos anya, s ilyenkor vasárnap bizony volna mit tenniök.

— *Őszintén, s tiszta szívvel ajánlottuk meg a vasárnapi műszakot* — mondja *Mező Jánosné* KISZ-titkár és *Gelencsér Istvánné* pártbizalmi. — *Mindannyian átérezzük a vietnami nép és a vietnami anyák szomorú sorsát. Örülünk, hogy ezzel a szerény összeggel is támogathatjuk igazságos harcukat.*

Az egyesület vezetői, *Rábai Ferenc* ügyvezető elnök, *dr. Szávai Tibor* főkönyvelő és *dr. Sziklai Jenő* adminisztratív vezető minden segítséget megadtak a vasárnapi műszakhoz.

— *Örömmel vettük a dolgozók kezdeményezését* — mondották — *s nekünk vezetőknek nagyon jól esett az, hogy erre az önkéntes megmozdulásra még a négyórások, tehát a fél napot dolgozók és a havi 500 forintos nyugdíjas dolgozóink is bejöttek.*

— Kitűnő az összhang, s nagyon jó a kollektíva — kapcsolódott a beszélgetésbe *Kassai Béla* szb-titkár és *Pánisz Péterné*, a szakszervezeti bizottság elnöke. — A dolgozókat nem kell ösztönözni, nógatni, minden esetben számítani lehet rájuk.

A miskolciak felhívása itt Budapesten egy nagyon lelkes kollektívánál már meghallgatásra talált.

Ünnepség a Vasúti Főosztályon a nemzetközi nőnap alkalmából

30 vasutas nődolgozó kapott miniszteri, 62 pedig vezérigazgatói dicséretet

A nemzetközi nőnap alkalmából március 7-én a Vasúti Főosztály kultúrtermében kitüntették a vasúti munkában legjobb eredményt elért nődolgozókat. Az ünnepség résztvevőit *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte. A vasút eredményeiről szólva, elismeréssel beszélt azokról a nődolgozókról, akik a férfiakhoz hasonlóan, derekasan helytállnak a munkában.

Rövid ünnepi beszéde után a miniszterhelyettes 30 nődolgozónak miniszteri, 62-nek pedig vezérigazgatói dicséretet nyújtott át.

Az ünnepség hivatalos részének befejezése után két kitüntetettel beszélgettünk. *Kátai Ferencné*, szegedi forgalmista, miniszteri dicséretet, *Rápolti Ilona* dombóvári váltókezelőnő pedig vezérigazgatói elismerést kapott.

— *Engem a bátyám hívott a vasúthoz, 1953-ban, ő már régebben vasutas* — kezdte a beszélgetést Kátai Ferencné. — *Eredetileg pénztáros szerettem volna lenni, de 3 hónappal azután, hogy Szeged állomásra kerültem, távirdászvizsgát tettem, majd segédtiszti tanfolyamra mentem — s egyáltalán nem bántam meg, hogy a forgalomhoz ke-*

(Folytatás a 3. oldalon)

Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, nőnapi kitüntetést ad át.

(Szabó Mihály felv.)

Jelvényes szocialista brigádok

Eredményes fejlődésről adnak számot azok az értékelések, amelyek az év első termelési tanácskozásain hallottak alapján a *dunakeszi járműjavító* szocialista brigádmozgalmat tükrözi.

A jubileumi évforduló tiszteletére célul tűzték ki, hogy a mozgalom minőségi színvonalának erőteljes fokozása mellett aktív szervezéssel a részt vevő brigádok számát 73-ról 100-ra emelik.

A szervezés hatására rohamosan nőtt a brigádok száma. A dolgozók vonzalma a részvétel iránt egyre fokozódott, oly annyira, hogy

végeredményben 112 brigád 1537 fővel vett részt a brigádmozgalomban.

A brigádnaplók színvonala is fejlődött az elmúlt esztendőben. A szerződésekben rendre megtalálhatók a színvonalas vállalások, amelyek teljesítést is nyertek. Példa erre az I. gyárrészlegben a *Mongol Béla* által vezetett „Ady Endre" fémcsiszoló brigád, *amely vállalását 103% helyett 105%-ra teljesítette, 11 317 forint értékű anyagot takarítottak meg.* Eredményesen vezették be az „önmeózást", ezáltal elértékelték, hogy selejtmentesen dolgoztak.

Az üzemi bölcsőde „csöppségeinek" örömére játékjavítással, parkosítással 100 társadalmi munkaórát végeztek.

A brigád minden tagja rendszeres olvasója a művelődési ház könyvtárának. Ezenkívül összesen 4720 forint értékű könyvet mondhatnak magukénak. Munkájuk alapján *a termelési tanácskozás „ezüstkoszorús jelvénnyel" jutalmazta a brigádot.*

A műszaki brigádok sem maradnak el a fizikaiak eredményeitől. A meó „Haladás" kollektívájának tagjai közül 18 fő vett részt különféle oktatási formában, négyen technikumi érettségi bizonyítványt szereztek.

Három jelentős újítással segítették az üzem újítómozgalmát. Elismerésüket jelenti a bronzkoszorús jelvény *másodszori elnyerése.*

Az üzem gazdasági és mozgalmi vezetői

nagyra értékelik a szocialista brigádok tevékenységét, elismerik eredményeiket és segítik a mozgalmat.

A nemrég tartott termelési tanácskozásokon a dolgozók döntése alapján, *1967. évi jó eredményeikért 8 brigád 114 fővel ezüstkoszorús, 27 brigád 282 tagja bronzkoszorús és 25 brigád 360 részvevővel zöldkoszorús jelvény kitüntetésben részesült.*

A nyereségrészesedési szabályzatban rögzítettek alapján a bronz-, ezüst-, aranykoszorús jelvény kitüntetést elért minden brigádtagnak az év végi részesedését 5—15%-kal növelik.

(Szőnyi)

Megjutalmazták a legjobbakat

Szakszervezetünk elnöksége — az elmúlt évekhez hasonlóan — a nemzetközi nőnap alkalmából ez évben is megjutalmazta a szakszervezeti munkában kitűnt nődolgozókat.

A szakszervezet székházában megjelent 15 aktivistát *Szabó Antal* főtitkár köszöntötte, majd elismerő szavakkal méltatta a nőfelelősök, bizalmiak, kultúrfelelősök áldozatos munkáját és átadta az elnökség ajándékát.

★

A Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnöksége, a nemzetközi nőnap alkalmából a szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkája elismeréséül, a *Szakszervezeti munkáért* kitüntető jelvény ezüst fokozatát adományozta *Tóth Ferencnének*, szakszervezetünk politikai munkatársának, nőfelelősnek.

Sturovóban ismét a magyar vasutasok bizonyultak jobbnak

Február végén hozták nyilvánosságra a CSD Sturovó határállomás és a MÁV képviselet közötti határforgalmi verseny 1967 második félévének eredményeit. *A párosversenyből ismét a magyar vasutasok kerültek ki győztesen.* 18,91 százalékkal értek el jobb eredményt, mint a Sturovóiak.

A határforgalmi verseny ünnepélyes értékelésén részt vettek a bratislavai és a budapesti igazgatóság képviselői, mindkét Szob és Sturovó állomás párt és szakszervezeti vezetői, valamint a vám- és a határőrség vezetői.

A csehszlovák vasútasok őszinte szívvel gratuláltak magyar barátaiknak, de hozzátették; ebben a félévben mindent elkövetnek, hogy a vándorzászlót visszaszerezzék.

Első a Miskolc-Gömöri komplexbrigád

A miskolci igazgatóság 17 MÁV-AKÖV komplexbrigádja közül az 1967 második félévi munkája alapján a *Miskolc Gömöri pályaudvar MÁV-AKÖV komplexbrigádja nyerte el a legjobbaknak kijáró vándorzászlót és jutalmat.* A vándorzászló átadási ünnepségen megjelent *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője és *Vajkó István*, a 3-as sz. AKÖV igazgatója is.

A MÁV-AKÖV komplexbrigád munkája *Kocsis László* kereskedelmi főnökhelyettes méltatta. Elmondotta többek között, hogy a közös munkának köszönhető: *a késetten kezelt kocsik számát az elmúlt félévhez viszonyítva 11 százalékkal csökkentették.* A brigád nagy gondot fordított a minőségi munkára és tovább növelték a rakva-rakott kocsik számát. A rakodási munkát segíti a T—174-es típusú rakodó gép is, amelyet különösen kő, szén kirakásánál alkalmaznak. A komplexbrigád felkészült arra is, hogy a terven felül érkezett árukat azonnal kirakja, illetve továbbítsa.

Komplex szerződést kötöttek

A *szombathelyi járműjavító* gazdasági és mozgalmi vezetői figyelembe véve az új gazdasági irányítás irányelveit, a jobb és pontosabb kocsijavítás érdekében *komplex szerződést kötött a szombathelyi igazgatóság, Szombathely állomás és fűtőház vezetőivel.* A komplex szerződésben vállalták: *mindent elkövetnek, hogy a járműjavító a dekádtervet pontosan teljesíthesse.* A tervteljesítést a szerződő felek felévenként értékelik, s ha szükséges, akkor értekezletet is hívnak össze.

Reggeli gombnyomásra

Az Utasellátó Vállalat több budapesti pályaudvaron kávét, kakaót és üdítő szörpöt „árusító" automatákat szereltetett fel. Az automatákból 2 forintért bárki ízletesen megreggelizhet, ugyanis az automaták foszlós kalácsot és kiflit is árusítanak. A képünkön látható automatát a Nyugati pályaudvaron, március 10-én, vasárnap adták át rendeltetésének.

(MTI—Foto Friedmann Endre felv.)

Rendkívüli elnökségi ülés

Szakszervezetünk elnöksége március 12-én rendkívüli ülést tartott. Az ülésen jelen volt *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes is. Az elnökség megvitatta és jóváhagyta a személyzeti és munkaügyi szakosztály, valamint a szakszervezet közgazdasági osztályának közös előterjesztését az 1967. évi eredmények alapján kitüntetésre és elismerésre javasolt vasúti csomópontokról, szolgálati helyekről, üzemekről és főnökségekről.

Második napirendi pontként a MÁV 1968. évi részesedési alapjának felosztási tervét vitatta meg az elnökség. A tervezet részletes ismertetésre a *Magyar Vasutas* egy későbbi számában visszatérünk.

Mit mond a paragrafus a munkaviszony felmondással való megszüntetéséről?

A Munka Törvénykönyve rendelkezései szerint bármelyik fél — a munkaadó vagy a munkavállaló — saját kezdeményezésére felmondással a másik fél beleegyezésétől függetlenül megszüntetheti a fennálló munkaviszonyt. (Mt. 26. § (1).

A már közölt felmondást a másik fél nem állíthatja meg, *a felmondási idő elteltével a munkaviszony megszűnik,* rendszerint felszámolódik mindaz a kapcsolat, jogviszony, amely a dolgozó és a munkaadó között a munkaviszonyból eredően fennáll.

A jogszabályok már nem teszik lehetővé, hogy a vállalat a dolgozó felmondásának valamilyen formában útját állja, (mert már nem kell a vállalat hozzájárulása) s nincs jogi lehetőség arra, hogy a dolgozót akár a jelenlegi, akár pedig a jövőbeni munkahelyén jogszerű hátrányokkal fenyegessék, sújtsák felmondása miatt.

A törvény a dolgozót nem, hanem csak a vállalatot — a munkaadót — kötelezi arra, hogy a munkaviszony felmondását megindokolja, egyes esetekre pedig még szigorítást is előír — valamilyen többletet — különös vagy rendkívüli indokot követel meg ahhoz, hogy a munkaadó felmondhassa a dolgozó munkaviszonyát.

Jogszabályok a munkaadót arra is kötelezik, hogy felmondását, annak akár egyszerű, akár különös vagy rendkívüli indokát írásban közölje dolgozójával. A vállalat részéről fennálló kötelezettségek nagy előnyt, kedvezőbb helyzetet jelentenek a dolgozónak, nevezetesen *azt az előnyt, hogy a közölt indokot kétségbe vonhatja, vitathatja, a munkaügyi döntőbizottságnál megtámadhatja,* és akkor az egyszerű indok is csak úgy lesz elegendő a vállalatnak a munkaviszony megszüntetésére, ha igazolni, bizonyítani tudja, hogy a felhozott indok valóban létezik, fennáll, mert a bizonyítási teher a munkaadót terheli.

A munkaviszony nem a felmondás közlésének időpontjában, hanem csak a felmondási idő elteltével szűnik meg. Ez az idő az új szabályok szerint nagyon különböző, attól függően, hogy a dolgozónak — bárhol és bármikor — munkaviszonyban töltött ideje van, illetve, hogy milyen felelős beosztásban foglalkoztatják. *A régebben mindenkire egyformán kötelező 15 napos felmondási idő most differenciálódott, s külön, minden egyes dolgozó esetében vizsgálni kell, hogy az adott személyre milyen tartamú felmondási időt állapítsanak meg a szabályok.* A felmondási idő mértéke — differenciáltság mellett is — nem függ attól, hogy melyik fél, a dolgozó vagy a munkaadó mondja fel a munkaviszonyt, hanem bármelyik fél részéről történik is a felmondás.

A felmondási idő és annak mértéke a dolgozóra és a vállalatra egyenlő és egyaránt kötelező. s azt mindkét félnek tiszteletben kell tartania, be kell tartania. Következik ebből, hogy a felmondási idő alatt a dolgozónak is, a vállalatnak is teljesítenie kell egymással szemben mindazon kötelezettségeket, amely a munkaviszonyból eredően őket terheli. Így a dolgozó a felmondási idő alatt is köteles munkáját elvégezni — mindaddig amíg a munka alóli fel nem mentik —, a munkaadó pedig köteles a dolgozót munkával ellátni, a jogszabályban meghatározott időre a munka alól felmenteni, s részére a bérét folyósítani stb. Eltérően alakulnak ezek a kötelezettségek attól függően, hogy melyik fél kezdeményezi a munkaviszony megszüntetését. Ugyanis, ha a vállalat mond fel, akkor a felmondási időre vagy annak egy részére fel kell mentenie dolgozóját a munka alól. A felmentés időtartama a felmondási idő mértékéhez igazodik úgy, hogy a 6 hónál kevesebb felmondási idő esetén egységesen 15 napi felmentés jár, s amint a felmondási idő növekszik, úgy nő a munka alóli felmentés kötelező tartama is. *Például 10 heti felmondási időhöz 25 nap, 12 heti felmondási időnél pedig 30 napos felmentést kell adni (Kollektív Szerződés 16. §.)* A napokban meghatározott felmentés naptári napot jelent, s így beleszámítanak a heti pihenőnapok és a munkaszüneti — fizetett ünnepnapok is.

Amennyiben a dolgozó kezdeményezi a munkaviszony megszüntetését — adja be felmondását — *nem kell őt a munka alól felmenteni, tehát le kell dolgoznia a felmondási időt.* A szolgálati főnök mindezek mellett is, nagyon indokolt esetben legfeljebb 3 napra felmentést adhat akkor is, ha a dolgozó mondta fel munkaviszonyát. Ez azonban nem kötelező, hanem csupán lehetőség, s mint ilyen a szolgálati főnök mérlegelésétől függ.

A nyugdíjba vonulók — bár a kötelezettségeket teljesíteniök kell, mégis — hosszú szolgálatuk elismerése és megbecsülésük jeléül kedvezőbb elbírálás alá esnek. Kevesebb kötelezettség terheli őket, mint azokat, akik esetleg munkahely változtatása miatt szüntetik meg munkaviszonyukat, vagy akiknek más címen mond fel a vállalat. *Ez a megbecsülés, a kevesebb kötelezettség abban fejeződik ki, hogy a 30 napot meg nem haladó felmondási idő esetén a teljes felmondási időre mentesülnek a munka alól,* ha pedig a felmondási idő 30 napnál hosszabb, akkor harminc napra kell a felmentést megadni. Ez a felmentés akkor is jár, ha nem a vállalat, hanem a dolgozó mond fel azon a címen, hogy nyugdíjba vonul. A munka alóli felmentés idejére a dolgozó részére átlagkeresetet kell fizetni.

Nagyon fontos, hogy a kötelezettségeket mind a dolgozó, mind pedig a munkaadó a felmondási idő alatt is teljesítse, mert elmulasztásuk azzal a következménnyel jár, hogy a munkaviszony megszűnése elveszti jogszerűségét, jogellenessé válik, s ennek súlyos következményei hátrányt jelentenek annak, aki a jogellenességet elkövette, kötelezettségeit a felmondási idő alatt nem teljesítette.

Mire fordítjuk a 1/2 százalékos Önkéntes Támogatási Alap bevételeit?

124 millió közvetlen juttatás a vasutas családoknak 44 millió egészségügyi létesítményekre

Alig valamivel több mint tizenegy esztendeje, hogy néhány évi szünet után a szakszervezet irányításával *ismét megkezdte működését a vasutas dolgozók körében oly népszerű ½ százalékos Önkéntes Támogatási Alap.*

Minek tulajdonítható a ragaszkodás? Annak, hogy mind közvetlenül, mind közvetve

nagy segítséget nyújt

az arra rászoruló beteg dolgozóknak és igényjogosult családtagjaiknak, sok gondot levesz a vasutas biztosítottak válláról, anyagi terheiktől éppen akkor mentesíti őket, amikor arra a legnagyobb szükségük van. Mindezek mellett arra is nagy gondot fordít, hogy a vasút egészségügyi létesítményeinek fejlesztésével, korszerűsítésével és újak létesítésével jobban, hatékonyabban segítse a dolgozók és családtagjaik egészségügyi és társadalombiztosítási ellátását.

A ½ százalékos Önkéntes Támogatási Alap összes bevétele az elmúlt tizenegy év alatt kereken 182 millió forint volt. Ebből az összegből 124 millió forintot közvetlenül juttattunk vissza a vasutas családoknak. A közvetlenül történő visszajuttatás két formában történt. Az egyik a közvetlen segélyezés, amit a biztosítottak kézhez kaptak. *Így 109 millió forintot adtunk vissza.* A másik forma, amikor a vasutas dolgozók nevében, vagy helyettük a ½ százalékos Önkéntes Támogatási Alap vállalta a fizetési kötelezettséget. *Ezáltal, 15 millió forint kiadástól mentesültek a dolgozók.*

A központi vezetőség fontos feladatának tekinti a vasút egészségügyi létesítményei fejlesztésének és bővítésének elősegítését. Minél korszerűbb és jól felszerelt egészségügyi intézmények állnak a vasutas biztosítottak rendelkezésére, annál hatékonyabb és magasabb szintű a jól képzett vasúti orvosok betegségmegelőző és gyógyító tevékenysége.

Ebből a meggondolásból kiindulva nyújt segítséget a központi vezetőség a vasútegészségügyi szolgálatnak a gyorsabb ütemű létesítmény fejlesztéséhez. Az eltelt tizenegy év során

44 millió forinttal

járultunk hozzá a *½ százalékos alapból az egészségügyi intézmények létesítéséhez, fejlesztéséhez és korszerűsítéséhez.*

Összesen mintegy 4 millió forinttal épül üzemorvosi rendelő a *szombathelyi, miskolci, dunakeszi, debreceni* járműjavítókban, a *celldömölki* és *veszprémi* csomópontokon, fogorvosi rendelő a kaposvári csomóponton. 2 millió forintért most van folyamatban a *Landler Jenő Járműjavító* és a *székesfehérvári járműjavító* üzemi orvosi rendelőjének építése.

Jelentős összegekkel támogatta a központi vezetőség a vasúti kórházak és rendelőintézetek létesítését, bővítését és fejlesztését. *15 millió forinttal járult hozzá a szolnoki MÁV Kórház építéséhez,* 2,5 millió forintot fordított a békéscsabai MÁV Rendelőintézet létesítésére, 1,2 millió forintot a szombathelyi rendelőintézet bővítésére, mintegy 3 millió forinttal a központi kórház ágylétszámának a bővítését, felszerelésének korszerűsítését. *6 millió forinttal segítjük a budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézetben a rehabilitációs pavilon létrehozását, 9,5 millió forinttal a debreceni új rendelőintézet létesítését.*

Csak a leglényegesebb dolgokat soroltam fel, mégis világos, hogy a közvetett juttatások létesítésével is milyen nagy mértékben segíti ½ százalékos Önkéntes Támogatási Alap a vasutas dolgozók és családtagjaik egészségügyi ellátásának a színvonalát emelni.

A közelmúltban készült el

az alap négyéves terve

az egészségügyi létesítmények tovább fejlesztésére. A tervet a szakszervezet elnöksége elfogadta és jóváhagyásra a központi vezetőség elé terjesztí.

Az elkövetkezendő négy év alatt *1971 végéig további 24 millió forintot fordítunk vasútegészségügyi létesítmények fejlesztésére.* 16 millió forintot *Dobogókőn, Hévízen és Balatonfüreden* gyógyházak létesítésére, 3 millió forintot, *Nagykanizsán* és *Kiskunhalason* kisrendelő-intézetek létesítésére, 800 ezer forintot a *mátészalkai* csomóponton üzemorvosi rendelő és üzemi fogászat létesítésére, 1 millió forintot az üzemi orvosi rendelők felszerelésének korszerűsítésére, 3 millió forintot a pécsi és *záhonyi* rendelőintézet bővítésére, illetve létesítésére.

Mindezek bizonyítják, hogy jól, a vasutas dolgozók és családtagjaik érdekében gazdálkodott központi vezetőségünk a rábízott vagyonnal. Továbbra is feladatunknak tartjuk a célt szolgáló felhasználást.

Krekó Ferenc
a társadalombiztosítási
osztály vezetője

Amit az újítási kormányrendeletről tudni kell

Az 1968. január 1-én megjelent, újításokról szóló 57/1967. sz. kormányrendelet, amely az új gazdasági mechanizmus alapvető célkitűzéseinek figyelembevételével szabályozza az újítási tevékenységet. E rendelet hatására várható, hogy lényegesen kibővül a kezdeményezők köre, növekszik az újítómozgalom népszerűsége, jelentősége.

A régi és az új rendelet elemzése alapján az alábbi főbb változások állapíthatók meg.

Alapvető változások

Megszűnt a korábban oly sokat sérelmezett megkülönböztetés, amely az újítók köréből lényegében kizárta azt a műszaki réteget, amelynek a műszaki haladás segítése munkaköri kötelessége. A munkakörön kívül eső területen jelentkező újítások mellett — az új rendelet szerint — újítás lehet a munkakörön belül megvalósított újszerű műszaki, vagy üzemszervezési megoldás is, ha az a vállalatnak egyértelműen hasznos és az alkotó munka eredménye.

Az új jogszabály alapvető változást hozott az elbírálás és az újítási díj vonatkozásában is. Az új rendelet megjelenése előtt az újítók központi jogszabályban meghatározott keretek között —, az elért népgazdasági eredmény arányában — kaphattak újítási díjat. *Most az elbírálás és díjazás alapja a vállalati hasznosság.* Meg kell jegyezni, hogy a hasznos eredménynek nem kell okvetlenül pénzben kifejezhetőnek lennie. Ilyen szempontból hasznos vállalati eredménynek kell tekinteni és értékelni a balesetelhárítást, a fokozott egészségvédelmet is.

Anyagi és erkölcsi elismerés

A műszaki fejlesztéssel hivatásszerűen foglalkozó, továbbá a vezető állású dolgozók anyagi elismerésének formája alapbéremelés, prémium vagy jutalom lehet, míg újítási díj az előbbi kategóriába nem tartozó újítóknak fizethető. Az anyagi elismerés a részesedési, illetve a béralapot terheli.

Az új rendelet — eltérően a régitől —, csak a díjazás alsó határát állapítja meg, mégpedig a javaslattal elért, általában egy évi hasznos eredmény 2 százalékában. Lehetőséget ad azonban arra is, hogy ha a kulcs alkalmazása szerinti díj az újítás jelentőségével nincs arányban, megállapodás szerint attól akár felfelé vagy lefelé el lehet térni. *A felek megállapodásától függ, hogy az újító mennyi időn keresztül, milyen összegű újítási díjas kap.*

A kormányrendelet jelentősen kibővítette az anyagi lehetőségen túlmenően az újítók erkölcsi elismerésének körét. A továbbra is érvényben maradt „*Kiváló újító*" kitüntetés mellett a jövőben — a hasznosított újítás szerzőjének kívánságára — a vállalat „újítási tanusítványt" köteles kiállítani.

Újszerű eljárást határoz meg a rendelet az újítások átadásával kapcsolatban is, amikor kimondja: „*a vállalattal munkaviszonyban álló személy — a munkáltatója tevékenységi körét érintő újítási javaslatot más vállalathoz, csak a munkáltató előzetes engedélye alapján nyújthat be*". Ebből következik, hogy nem kell engedély, ha a javaslat a munkáltató tevékenységi körét nem érinti.

A jogviták intézése

Az új rendelet szabályozta az újítások jogvitáinak intézését is. Most csak a leggyakoribbakat említjük.

A benyújtott javaslattal kapcsolatos bármely sérelem esetén a javaslattevő *a határozat kézhez vételétől számított 60 napon belül felülvizsgálati kérelemmel fordulhat az illetékes szakszervezeti szervhez,* de panasszal fordulhat akkor is, ha vita vagy sérelem merül fel az anyagi elismeréssel kapcsolatban, továbbá, ha a javaslatot határozathozatal nélkül hosszabb időn keresztül elfektetik, vagy ha a más vállalathoz történő javaslat benyújtása esetén a munkáltató az engedélyt indokolatlanul megtagadja.

Minden olyan természetű ügyben, amely a vállalat és az alkalmazásban álló dolgozó között anyagi elismeréssel kapcsolatban merül fel, *azt első fokon a vállalat munkaügyi döntőbizottsága dönti el, másodfokon pedig a járásbíróság.* Kivételt képez a vezetőbeosztású dolgozó, aki első fokon panasszal felettes szervéhez fordulhat. *Szerzőséggel, társszerzőséggel kapcsolatos vita kizárólag bírósági hatáskörbe tartozik.* A járásbíróság határozata másodfokú, az ellen rendes jogorvoslatnak helye nincs.

Az elmondottak célja a régi és az új kormányrendeletben — mint keretrendeletben — foglalt főbb változások rövid, átfogó érzékeltetése volt.

Az új rendeletben foglaltak vasútra történő alkalmazásának szabályozása a most készülő *Végrehajtási Utasítás* feladata lesz, amely megjelenése után hosszú időre meghatározza majd a MÁV újítási mozgalmának irányvonalát.

Szőnyi Lajos

KISZ-vezetőképző a debreceni járműjavítóban

A *debreceni járműjavító* KISZ-bizottsága évek óta gondot fordít a KISZ-vezetők továbbképzésére. Minden évben megszervezik a téli vezetőképző tanfolyamot. Az idei továbbképzésre, amelyen 40 KISZ-vezető vett részt februárban került sor. A vezetőképző tanfolyam tematikáján az MSZMP IX. és a KISZ VII. kongresszusának határozatai, az új gazdaságirányítási rendszer ez évi feladatai és az 1968. évi akció-programok ismertetése szerepelt.

A tanfolyam végeztével a fiatalok ünnepélyes záróülést tartottak, ahol szellemi vetélkedőn adtak számot a tanultakról.

Volosinovszki János

Jó munkáról adtak számot

A *debreceni fűtőház* dolgozói az elmúlt napokban tartották meg termelési tanácskozásukat. A fűtőház az elmúlt évben is eredményesen dolgozott. Teljesítették az élüzem szintet, s a gazdaságos járműfelhasználásnál 102,6 százalékos eredményt értek el. A 100 etkm-re eső üzemeltetési önköltséget 20 fillérrel csökkentették. Ugyanakkor a termelékenységet 1,3 százalékkal növelték, ami jelentős mozdony- és személyzetmegtakarítást eredményezett. A kocsijavító fiókműhely kollektívája is jó munkát végzett. Múlt évi javítási tervüket 108,7 százalékra teljesítették.

A termelési tanácskozáson a múlt évi munka értékelése után az éves feladatokról esett szó, majd nagyon sok dolgozó mondta el véleményét.

Marosán Pál

Eredményesen zárult az első félév

A vasúti szolgálati helyek kihelyezett általános és középiskoláiban megtörténtek a félévi beszámolók, elkészültek az első félévi mérlegek. Örvendetes, hogy az iskolába járó vasutasok tanulmányi fegyelme tovább javult, s ezt tükrözi a jó tanulmányi eredmény is.

Ezt támasztotta alá *Kurucz Sándor,* a ferencvárosi fűtőház szakszervezeti bizottságának kultúrfelelőse is, aki sokat foglalkozik egyébként a kihelyezett osztályok ügyeivel. Kijelentette: „*nálunk azok közül, akik rendszeresen járnak iskolába, senki sem bukott meg, viszont a sokat mulasztóknál gyakori az elcsúszás*". A beszámolók eredményeivel a kelenföldi munkásszálláson, a Hámán Kató fűtőháznál, a Nyugati állomáson és a Keleti műszaknál nagyon is elégedettek vagyunk.

A jó eredmények mellett adódnak azért hiányosságok is és a második félév tanulmányi munkájának eredményessé tételében nagy feladat vár a szakszervezeti bizottságok mellett működő oktatási és ismeretterjesztési tanácsokra. A tanácsoknak — amelyekben a szolgálati vezetők is részt vesznek —, oda kell hatni, hogy a tanulmányi munka élénkebbé váljék, s *az iskolába járó dolgozók számára biztosítsák a Munka Törvénykönyvében előírt kedvezmények mellett az erkölcsi és anyagi megbecsülés, a káderfejlesztés lehetőségeit.*

A korrepetációk szervezéséhez *a budapesti területi bizottság jelentős anyagi segítséget is ad.* A szakszervezeti bizottságok az új gazdasági mechanizmusban megnövekvő önállóságát mutatja viszont az a körülmény, hogy az 1968. évi költségvetésben 5 szolgálati helyen terveztek be jelentős összegeket a továbbtanuló dolgozók tanulmányi segítésére, korrepetációinak támogatására. A dicséretet érdemlő szakszervezeti bizottságok a Hámán Kató fűtőház, MÁV Kórház, Nyugati műszak, Ferencváros fűtőház és Hegyeshalom állomás szakszervezeti bizottságai.

Vigh Jánosné

A proletárforradalom törhetetlen harcosai

Szemelvények a Tanácsköztársaság történetéből

Nemzeti történelmünk nagy évfordulói valahogy mindig a természet újjászületésével fonódtak össze. *Kossuth* és *Petőfi* márciusa az általános európai forrongás tüzét hevítette, utolsó lángjaival pedig azok reményét táplálta, akik újabb tavasz jöttét várták.

Hosszúra nyúlt ez a tavaszvárás, melyben annyi gyötrelem, reménykedés kapott hangot. Az iparosodó Európa, a forradalmakat hozó századforduló vérben és sárban fetrengve szülte meg az igazi forradalmakat. A megcsontosodni látszó Európa egyre gyakrabban és egyre több helyen hallatta szavát. *Nem adott kiutat maga a világháború sem, melyben milliók gyötrelme sűrűsödött.* Az első világháború kialakult álló frontjai, elindítói letteke annak az eszmének, melyet úgy fogalmazott meg a lövészárkok egyszerű katonája, *hogy miért harcol azok ellen, kik ugyanúgy nyomorognak mint ő.*

Vörös október utat mutat

Megkopott filmkockák, megsárgult levelek, dokumentumokká érett írások vallanak az orosz október hatásáról. Néhány hónapja csupán, hogy emlékeinket rendeztük, s mai életünk tükréből tekintettünk vissza arra az októberre, melyben a magyar tavasz is megfogant. *A „vörös Magyarország" létrejötte azt is igazolta, hogy nem holmi anarchikus lázadás játszódik a kontinensnyi Oroszországban, hanem a világ további alkulását meghatározó proletárforradalom.* Arról is hírt adtak a titkos katonai jelentések, hogy a világháború vértengerébe hajszolt katonák nemzetiségre való tekintet nélkül *ösztönösen is megérezték, mit jelent a vörös október.* Tömeges „megfertőzésről" számoltak be, majd az európai ellenforradalmak, s a fasizmus későbbi megtorlásainak módozatait dolgozzák ki a hazatérő „vörös foglyokkal" szemben.

A „megfertőzött" százezrek alkották az internacionalisták nagy táborát, hol nemzetiségre való tekintet nélkül megértésre találtak Lenin szavai. Az a közel százezer magyar, aki vállalta a szovjethatalom védelmét, napjaink eredményeit kezdte alapozni. *„A foglyok is szervezkedtek, hogy Oroszország hős proletariátusával együtt harcra induljanak saját népük és minden más nép elnyomói ellen. Most már tudják, hogy csak az oroszországi forradalom hatékony támogatása vezethet el minden nép felszabadulásához!"*

Kimondhatalan öröm vette hatalmába a magyar internacionalistákat akkor, amikor 1919. március 22-én hírül vették, hogy otthon, *Magyarországon győzött a forradalom, kikiáltották a Magyar Tanácsköztársaságot. A Moszkvában keltezett híradás, melyet a Kommunisták Magyarországi Pártjának Külföldi Irodája közölt, még inkább világossá tette mindannyiunk előtt a harc célját.* Történelmi jelentőségén túl azzal ért el órlási hatást, a felhívás, hogy megfogalmazásában személyhez szólóan az értelemre és érzelemre tudott hatni. Októbertől márciusig — mondja a felhívás — megtanulta a magyar proletariátus és földmívesség, hogy felszabadulását csak önmaga hajthatja végre és annak útja az, amit a kommunisták hirdetnek: Minden hatalmat a munkás-, földmíves és katonatanácsoknak!

Véráldozat nélkül

Az a tény, hogy véráldozat nélkül jött létre a tanácshatalom Magyarországon, nem jelentette azt, hogy nem kellett számolni a minden oldalról fenyegető ellenforradalmi erőkkel. A nemzetközi imperializmus, a belső ellenforradalmi erők, a magyar proletárforradalom elszigeteltsége olyan történelmi tényezővé vált, mely már születése pillanatában védekezésre kényszerítette a fiatal államot. A moszkvai felhívás utolsó mondatai forradalmi parancsként hangzottak: *„Siessetek a Magyar Tanácsköztársaság védelmére! Erősítsétek a nemzetközi forradalom magyar frontját!"*

Lenin világtörténeti jelentőségű fordulatnak nevezte a magyarországi eseményeket, de nem késlekedett hozzátenni: *„Magyarországnak kétségtelenül súlyos harcot kell majd vívnia a burzsoáziával — ez elkerülhetetlen".*

Magyarország példáját azért tartotta döntő jelentőségűnek Lenin, mert megmutatta, hogy más országok is eljuthatnak a proletár államhoz. A *Vörös Ujság* közleménye, melyben hírül adták *Szamuely Tibor* Kijevbe érkezését, már továbblépett és kifejezetten kérte, hogy *„... a magyar proletárság leghatározottabban számít arra, hogy Oroszországban élő proletártestvérei részéről nem fog elmaradni a segítség, és hogy különösen a magyar proletárság erejének legvégső megfeszítésével fog a megtámadott Magyar Tanácsköztársaság védelmére sietni".*

Fegyverrel a kézben!

A hosszú évek óta hazájuktól távol élő, fegyverrel a kézben harcoló internacionalisták előtt is világossá vált, hogy ez a rég óhajtott hazatérés csak egyetlen módon valósítható meg: *fegyverrel a kézben!* Az egymás értékeire acsarkodó burzsoázia — félve a magyar példa veszélyétől — áttörhetetlen gyűrűt vont a védekező Tanácsköztársaság köré. A Galicián át hazavezető út járhatatlanná vált.

„A határ le van teljesen zárva, s nincs út jelenleg, amelyen haza lehetne szállítani a volt hadifoglyo proletárokat. Az a néhány ember, aki nem hallgatva az okos szóra, megkísérelte a fronton való átmenést, sajnos életével fizetett rá. A Petljura-bandák kíméletlenül felkoncolták a fegyvertelen, védtelen hadifoglyokat. Csak egy út vezetett ma már haza, s ez az út fegyverrel a kézben, a kíméletlen harc..."

Oroszország keleti térségeiben elkeseredett harc dúlt. Egyre szorosabb lett a fojtogató gyűrű Magyarország körül. Az *„Előre a vörös Magyarországhoz!"* jelszó egyre kilátástalanabb lehetőségnek bizonyult.

Az október lángjánál felhevült forradalmak időleges veresé-et szenvedtek a túlerővel szemben. A kijevi Vörös Újság 1919. augusztus 9-i közleménye beszámol a Magyar Tanácsköztársaság bukásáról: *„Budapestről a rádió arról ad hírt, hogy a Magyar Tanácsköztársaság kormányát az antant rablópolitikája és a szociáldemokrata vezérek árulása —, támogatásra találva a magyarországi burzsoázia ellenforradalmában — távozásra kényszerítette. Kun Béla Bécsben tartózkodik. Szamuely volt hadügyi népbiztos öngyilkosságot követett el. Egyéb részletek hiányoznak."*

Az internacionalisták üzenete

1919 augusztusának internacionalistái üzenettel fordultak a magyar proletársághoz, melyben lényegében 1945 áprilisát, a már megvalósult új Magyarországot fogalmazták meg:

"... felhívjuk a Magyar Tanácsköztársaság proletárjait, hogy ne csüggedjenek, a fegyvert, amelyet a nemzetközi burzsoázia bérencei elleni harcokban olyan csodálatos hősiességgel forgattak, ne adják ki a kezükből mindaddig, amíg a kidőlt helyére fel nem állították az új, biztosabb alapokon nyugvó tanácsállamot.

Mi, törhetetlen harcosai a proletár világforradalomnak, fogadalmat teszünk, hogy minden, már meglevő erőnkkel még kitartóbban, még elszántabban és még kíméletlenebbül fogunk harcolni a világ egyesült burzsoáziája ellen."

Standovár Tibor

Ünnepség a nemzetközi nőnap alkalmából

(Folytatás az 1. oldalról)

rültem. Októberben lesz 14. éve, hogy forgalmi szolgálattevő vagyok.

— Szereti beosztását?

— Nagyon szeretem. Jó a beosztásom, marad időm a 7 és a 4 éves kisgyermekeim nevelésére is. Ötödik éve, hogy a *Szeged—Pusztamérges—Ásotthalom* közötti vonalra helyeztek. Itt, a kisvasúton, minden munkát el kell látni. A pénztárban is vagyok, s azért is felelek, hogy a vonatok késés nélkül, pontosan induljanak. Szép, felelősségteljes feladat ez egy aszszonynak, nem?

Kátai Ferencné forgalmi szolgálattevő

Tavaly kaptam kiváló dolgozó oklevelet, miniszteri dicséretben most részesítettek másodszor. Az első dicséretet baleset-elhárításért kaptam, még 1960-ban. Nem is emlékszem rá szívesen. Akkoriban Szatymazon dolgoztam. Nagyon nagy köd volt. A 702-es gyorsvonatnak *Kiskundorozsmán* kellett volna a 735-ös személyvonattal találkoznia, de a gyors késett. Szabad bejáratot biztosítottunk a 735-ösnek, *„megálljt"* jelzést adtunk a 702-esnek. Mentem ki, fogadni a személyvonatot, amikor az ellenkező irányból hallottam a dübörgést... jött a gyors, legalább 90 kilométeres sebességgel! *A vörös sapkámat lekaptam a fejemről és „megálljt"* jeleztem, a mozdonyvezető szerencsére ezt észrevette, fékezett. A két vonat alig 150 méternyire állt meg egymástól!

Szerencsére, hasonló eset csak igen ritkán történik, de vigyázni mindig kell, soha nem szabad lazítani.

Rápolti Ilona 1951 júniusában került a vasúthoz. Ő így vall életéről:

Rápolti Ilona, váltókezelő

— *Azóta élek emberibb módon, amióta a vasútnál vagyok. Addig? Dolgoztam háztartásban, alkalmi munkán, moziruhatárban, mindenütt. 17 éve váltókezelő vagyok. Úgy szeretem ezt a munkát, hogy szinte félek — egyszer más munkakörbe helyeznek. Pedig én váltókezelőnő szeretnék maradni addig, amíg lehet, még akkor is, ha ez nem női munka.*

Ez életem legboldogabb napja! Már máskor is kaptam kitüntetést, a kiváló dolgozó oklevelet meg a jelvényt is és minden nőnapon köszönt minket otthon a nőtanács meg a KISZ... *de ez az első eset, hogy ide, a MÁV Vezérigazgatóságra hívtak. Amikor a nevemet szólították, úgy éreztem, a torkomba ugrott a szívem.*

— Mint nőnek, nem nehéz a váltókezelői munka?

— *Bizony, nehéz munka. De épp ezért szép! Nincs annál jobb érzés, mint amikor elmúlik a nap, s tudom, hogy minden zökkenőmentesen ment, hogy hiba nélkül elvégeztem a dolgomat.*

Rápolti Ilona, tizgyermekes családból jött. Nem voltak soha nagy igényei. 1958-ig albérletben élt Kaposvárott, onnan járt át nap mint nap Dombóvárra.

— 10 éve otthonom van! Dombóvár-alsó állomáson kaptam szolgálati lakást. Itt, Dombóvárott megértő emberekre találtam, akik jó munkatársaim és jó barátaim is. Szeretek közöttük élni, szeretek velük dolgozni.

F. T.

Szeretik munkájukat

A Nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottsága nagysikerű nőnapi ünnepséget tartott, amelyen 142 vasutas nő vett részt.

Élve a lehetőséggel, az ünnepség után a Nyugati pályaudvaron dolgozó nők helyzetéről érdeklődtünk. *Morvai Lászlóné* árupénztáros, az alapszervezet párttitkára elmondotta, hogy a Nyugati pályaudvaron megbecsülik a nőket. *Bereczky Jánosné* és *Kerék Lajosné* már korábban kormánykitüntetést kapott. Rajtuk kívül sokan kaptak Kiváló dolgozó jelvényt, vagy oklevelet. A nők kiveszik részüket a társadalmi munkából is.

Morvainé egyébként

tizenhét éve vasutas

és sokáig az Üttörővasút Ságvári állomásának főnöke volt. Példát mutat nőtársainak, férjével együtt a marxista—leninista egyetemre jár. Mindketten harmadévesek.

— *Nem lehet lemaradni* — mondja — *hiszen ma már a pályaudvarra kerülő fiatalok nagyrésze érettségizett. Itt van például Vlajku Marianna, aki a múlt év júliusában lépett a MÁV kötelékébe.*

— Milyen beosztásban dolgozik — kérdem a 19 éves kislánytól.

— *A leadási részlegnél segédraktáros vagyok. Az öthónapos drúforgalmi tanfolyamon hamarosan vizsgát teszek. Előlegezték a bizalmat, ezért tölthetem be munkakörömet, igyekszem tehát nagyon jól vizsgázni.*

— Tetszik a vasutasszakma?

— *Igen,* — mondja mosolyogva — *bár a családban senki sem vasutas,* így csak hallásból és legfeljebb mint utas ismertem korábban a vasutasok munkáját. Később jelentkezem majd segédtiszti, vagy tiszti tanfolyamra is.

— Milyen gondjaik, kívánságaik vannak? — fordulok ismét a párttitkárnőhöz.

— *Legtöbben háziasszonyok vagyunk, s jó lenne, ha mielőbb bevezetnék nálunk is a szabad szombatot. Sokat segítene ez rajtunk és talán több idő jutna pihenésre is. A párt- és a szakszervezet támogatja ezt a kívánságot és keresi a megoldás módját.*

Árvai Éva különösen

sokat köszönhet a szakszervezetnek.

Eddig Érden lakott, egy fürdőszobában albérletben, amelyért — az 1100 forintos fizetésből — havi 300 forintot fizetett. Most a Bajza utca 70-ben, a szakszervezet és az állomásfőnökség segítségével lakáshoz jutott.

— *A rakodó gépjavító műhelyben dolgozom, segédmunkaerő vagyok. Szerényen élek, de eljutottam már Moszkvába, Bécsbe, az idén pedig egy eszperantista kislány meghívására Lengyelországba készülök.*

A nőnapi megemlékezésnek sok férfivendége volt, köztük *Markó László* állomásfőnök is.

— *Mindig ellátogatok a nőnapi ünnepségre* — mondja. — *A Nyugati pályaudvaron 2200-an dolgoznak, ezek közül 360 a nők száma. Nem az ünnepség hatása alatt mondom, de elégedett vagyok munkájukkal, mert lelkiismeretes munkát végeznek.* Ez annál inkább elismerésre méltó, mert nem frázis az, hogy igen sok teher nehezedik a nők vállára. Bonyolult itt a munkabeosztás, sokan tanulnak, a családdal is törődni kell, mégis kifogástalanul ellátják szolgálatukat. ragaszkodnak munkahelyükhöz és szeretik munkájukat. **Zámbó István**

A nőnapon mondtak köszönetet

A *Vasúti Főosztály* szakszervezeti bizottsága és nőbizottsága bensőséges ünnepen köszöntötte a nődolgozókat. A nőmozgalomban tevékenyen részvevő aktivák ajándéktárgyakat kaptak, majd megtekintették az elmúlt év során a nőnapi, gyermeknapi, illetve karácsonyi ünnepségekről készített keskenyfilmet.

A nemzetközi nőnap alkalmából a nőbizottság által patronált péceli MÁV Továbbképző Kórházat látogatta meg egy küldöttség és átadta *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes ajándékait a betegeknek és a kórházi nődolgozóknak. A nőnap alkalmából került sor a nyugdíjas fogadás megrendezésére, ahol *mintegy 30 nyugdíjas találkozott a Vezérigazgatóság párt- és szakszervezeti bizottságának képviselőivel.*

A Vasúti Főosztály nőnapi ünnepségén felolvasták azokat a leveleket és dísztáviratokat is, amelyeket a MÁV nevelőintézetek árva növendékei küldtek a szakszervezeti bizottság és a nőbizottság részére. Az elmúlt évben ugyanis *hat nevelőintézetből több árva növendék élvezte Budapesten a főosztály szakszervezeti bizottságának vendégszeretetét.* A sok meleg hangú kis levélből érdemes egyet idézni:

„Kedves Elvtársnők! A kedves budapesti órák emléke nem múlt el nyomtalanul bennünk. A nemzetközi nőnap alkalmat ad arra, hogy azt a sok szeretetet és gondoskodást némi kedvességgel viszonozzuk. Tudjuk, hogy mindez kevés azért a sok jóért, amit kaptunk, de reméljük, szeretetünkkel valamiképpen érzékeltetni tudjuk hálánkat. A felejthetetlen budapesti napokért, a Széchenyi hegyi kirándulásért, amely sokáig emlékezetes marad számunkra, ezúton is köszönetet mondunk. Nagyon szeretnénk, ha még sokszor kívánhatnánk nőnap alkalmából sok örömet és boldogságot a szakszervezeti bizottság vezetőinek, s a nőbizottság tagjainak."

A levelet a bodrogolaszi MÁV nevelőintézet hét kis árva növendéke írta alá.

Ünnepi brigádgyűlésen köszöntötték a nőket

A miskolci fűtőház *November 7* szocialista brigádja a miskolci MÁV Vörösmarty művelődési otthonban ünnepi brigádértekezletet tartott, amelyre meghívták a feleségeket és családtagokat is. Az ünnepséget *Katona Lajos* brigádvezető nyitotta meg, beszélt a brigád munkájáról, teljesítményéről, majd arról szólt, hogy ezt *az ünnepi brigádgyűlést azért ezen a napon, március 7-én rendezték meg, mert felhasználják az alkalmat arra is, hogy a nőnap alkalmából a brigád köszöntse a brigádtagok feleségeit, a hűséges élettársakat.*

A szépen feldíszített és megterített asztalaknál a jelenlévő feleségeket és a megjelent nőket, kedves kis ajándék és virágcsokor fogadta. Az ünnepi esemény bekerült a November 7 brigád naplójába is.

Kiss Károly

A szocialista brigádok kezdeményezésére...

Aszód állomáson az elmúlt napokban megtartott termelési tanácskozás pozitívan értékelte a dolgozók elmúlt évi munkáját. A kocsitartózkodásnál a tervben meghatározott 92 százalékkal szemben 96,41 a kocsikihasználásnál pedig 100,66 százalékos eredményt értek el.

A szocialista brigádok önálló kezdeményezésének köszönhető, hogy külön gép és szakasz igénylése nélkül *a helyi tartalék- és tológépek jobb kihasználásával 1967-ben Vác irányában 302 944 tonna elegyet továbbítottak az aszódiak,* s ez 30 darab 1000 tonnás vonat megtakarítását jelentette.

A vietnami szolidaritás jegyében

Több mint 10 ezer vasútas nőt köszöntöttek március 8-án, a nemzetközi nőnapon a budapesti igazgatóság szolgálati helyein. Virágcsokrok és cserepes virágok, édesség és más apró figyelmesség várta munkahelyükön a nődolgozókat. A *Keleti pályaudvaron* cigányzene és népi tánc köszöntötte a virággal és teasüteménnyel terített asztalok mellett az ünnepelteket. A *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél,* a *MÁV Kórházban* és még számos helyen apró ajándékkal kedveskedtek a vasútas nőknek. Több szolgálati helyen a környékbeli iskolák úttörői mondtak köszöntőt. A BVKH-ban *Vámosi János, Záray Márta,* a Vasúti Főosztályon *Madarász Katalin, Gál Gabriella* és *Bojtor Imre* magyar nóta énekesek szórakoztatták asszonyainkat, leányainkat.

A *Dunakeszi járműjavító* gazdasági és mozgalmi vezetői a nőnap alkalmából kedves ünnepségen köszöntötték a női munkatársakat. *A nőnapi ünnepségen őszintén megnyilvánult az a szolidaritás, az az együttérzés is, amellyel kiálltak a hős vietnami nép, a vietnami asszonyok mellett.* Tiltakozásukként táviratot juttattak el az Egyesült Államok budapesti nagykövetségéhez, amelyben elítélték a vietnami agressziót.

A munkahelyi megemlékezéseken és gyűléseken központi *helyet foglalt el a hős vietnami asszonyokról való megemlékezés, akik a férfiakkal egysorban harcolnak szabadságukért.* Mindenütt szolidaritásukról, támogatásukról biztosították a szabadságáért hősiesen harcoló vietnami népet.

Mit mutat a mérlegbeszámoló?

Növekvő teljesítmények, javuló üzemeltetés fémjelzi a budapesti igazgatóság 1967. évi munkáját

A napokban elkészült a budapesti igazgatóság mérlege, mely szerint a budapestiek szogalmasan munkálkodtak az elmúlt évben. *Az áruszállításban 2,2 millió százelegytonnakilométerrel teljesítettek többet, mint a bázisban.* Több mint 1 millió 530 ezerrel több fizető utast szállítottak el az elmúlt évben, mint 1966-ban. Az egy dolgozóra eső javított képzett tonnakilométer 5450-nel, az egy forgalmi dolgozóra eső javított. képzett tonnakilométer az előirányzathoz 9460-nal, a bázishoz képest 12 670-nel nőtt. A szállítási tonnatervet ugyan nem teljesítette, de a népgazdasági ágak által felajánlott minden árut elszállított az igazgatóság.

Előtérben a gazdaságosság

A vállalati beruházások 99,2 százalékos teljesítésével *közel 500 millió forinttal gyarapodott, korszerüsödött az igazgatóság állóeszköz-állománya.* A felszabadulás óta első alkalommal fordult elő, hogy a szociális és munkavédelmi beruházásokat 100,6 százalékra teljesítették. Ez jelentős fejlődés, hiszen a bázisidőszakban mindössze 39 százalékra teljesítették a tervelőirányzatot.

A szállítási feladatok lebonyolításában már fokozottabban érvényesül a gazdaságosság. Erről tanúskodnak az eredmények is. *Amíg az igazgatóság üzemeltetési összköltsége 1966-ban 27,6, addig 1967-ben 47,3 milló forinttal csökkent. Annak ellenére, hogy a vontatási szén ára növekedett, az üzemanyag- és energiamegtakarítás meghaladja a 30 millió forintot.* A fajlagos szénfogyasztás csökkentéséből több, mint 5 millió, a fajlagos energiafogyasztás csökkentéséből 9,5 millió forint megtakarítás származott. Az építési szolgálatnál 2,7, a pályafenntartásnál pedig több mint 1 millió forintot takarítottak meg az ésszerű üzemanyagfelhasználás során.

A szállítási munkában is kimagasló eredmény született. *A tehervonatok átlagos terhelését a bázishoz viszonyítva 43 tonnával, a tervhez képest pedig 32 tonnával növelték. Csupán így 13 ezer tehervonat közlekedtetését takarították meg.* A szállításszervezés további javulásáról tanúskodik, hogy a berakott áruk, 42,77 százalékát irányvonattal továbbították. Ez közel 2 százalékos javulást jelentett a bázishoz, de elmaradt az előirányzattól. Az önkezelésben végzett építési, ipari munkáknál 100 forint termelési értékre a ráfordítási átlag 98 fillérrel csökkent. *A balesetekből származó kár összege pedig 6,1 millió forinttal csökkent a bázishoz viszonyítva.*

A forgalom lebonyolítása mellett végzett építési és műszaki fejlesztési feladatok megoldásában előtérbe kerültek a szervezési és műszaki intézkedések, az új technológia következetes alkalmazása.

Megszívlelendő tanulságok

A sikerek mellett tanulságokban is bővelkedett az elmúlt esztendő. Ezt hűen tükrözi a mérlegbeszámoló is. A szállítási feladatok növekedése nem spontánul. hanem a népgazdaság szerkezeti változásának megfelelően realizálódott az igazgatóság vonalain. *A személyvonat-kilométer teljesítmények a bázishoz viszonyított 3,3 százalékos felfutása nem az egész igazgatóság hálózatát érintette,* hanem elsősorban a szobi, hatvan—újszászi, szolnoki és székesfehérvári vonal teljesítményfelfutásában jelentkezett. A tehervonati százelegytonna-kilométer vonali áramlása következtében eltolódás jelentkezett a tehervonatok teljesítményében is. Amíg *Ferencváros* teljesítménye 3,64, *Hatvan* állomásé 8,97 százalékra növekedett. addig csökkent *Rákosrendező. Szolnok* és *Székesfehérvár* állomások teljesítménye.

A rakott kocsik futási távolsága a két év előtti 96.39 kilométerről 95,97 kilométerre csökkent. *A személyszállítás növekedése és gazdasági mutatóinak javulása ellenére sok még a javítanivaló a kulturált utazást illetően.* Az egy szerelvényre eső ülőhelyek száma 33-mal csökkent. Az elemzések félreérthetetlenül figyelmeztetnek arra is, hogy növekszik a poggyász- és expresszfuvarozási igény, de lassan oldódik meg a poggyászkocsiellátás a személyszállító vonatokon.

Nagyobb felelősséggel

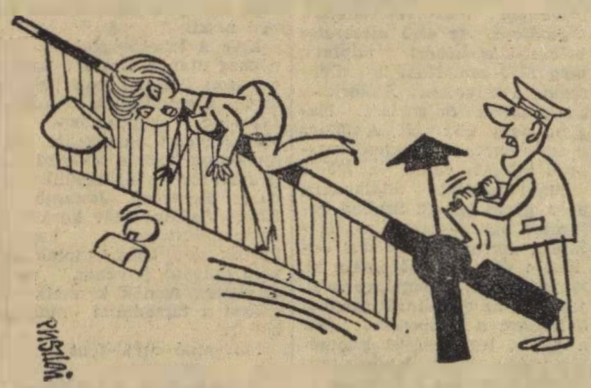
A fel- és leadásnál kezelt idegen kocsik tartózkodásának rövidítését nem szorgalmazták elég hatékonyan az állomások forgalmi és kereskedelmi dolgozói. Emiatt jelentős többletbevételtől esett el az igazgatóság. A berakás előtti *felszínes műszaki kocsivizsgálatok miatt a múlt évben közel 5000 kocsiátrakásra, a gondatlan rakodás miatt több mint 7000 rakományigazításra volt szükség az igazgatóság vonalhálózatán.*

Az elmúlt évben a villamos és Diesel vontató járművek állásideje meghaladta a félmillió órát. Ezek jelentős csökkentéséért sokat tehetnek a telepállomások, a mozdony- és forgalomirányítók, a rendezőpályaudvarok és minden középállomás.

A múlt évi tapasztalatok alapján az igazgatóság vezetői hozzáláttak a szükséges szervezési. műszaki intézkedések megtételéhez. Bár az év első két hónapjában a szállítási igény a tervezettől elmaradt, az igazgatóság vezetői a szervezeti és műszaki előkészületek mellett a gazdaságosságra, a múlt évinél is nagyobb figyelemmel törekszenek. Úgy ítélik meg, *ha valamennyi szolgálati főnök fokozott felelősséggel, a mozgalmi szervek bevonásával végzi mindennapos tevékenységét, számos, ésszerű intézkedéssel javíthatja a gazdaságosságot. Ez most a vezetők és a dolgozók közös érdeke.*

K. J.

Kaland az út átjárón



— Mondtam, hogy ne tessék átmászni a sorompón.
(Pusztai Pál rajza)

CIKKÜNK NYOMÁN

Egyetértünk a bírálattal

Lapunk február 17-i számában *Egy halálos baleset megszívlelendő tanulságokkal* címmel cikket közöltünk, amelyre a MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség vezetője, *dr. Pálmai István* válaszolt.

A főnökség vezetői és mozgalmi szervei — írja levelében — egyetértenek a *Bana Zsigmond* halálos balesetéről írt megállapításokkal. A baleseti vizsgálat során a *mulasztókat, a munkahely művezetőjét, főmunkavezetőjét, felelős technikusát, építésvezetőjét és főépítésvezetőjét fegyelmi úton felelősségre vontuk.*

A baleset súlyosságára, továbbá az előidéző okok és mulasztások sokrétűségére való tekintettel a felelősségre vonáson túl egyéb irányú intézkedéseket is tettünk. *Bana halálos balesetét műszaki konferencián, termelési tanácskozásokon, valamint párt- és szakszervezeti vezetőségi üléseken megvitattuk.* A főnökség mindezeken túlmenően szükségesnek látja a műszaki vezetők, építésvezetők, főépítésvezetők, főmunkavezetők és munkavezetők kéthavonkénti rendszeres összehívását kizárólag a baleseti helyzet elemzése és a teendő intézkedések megtárgyalása végett. *A főnökség vezetői és mozgalmi szervei felhívással fordultak a szocialista brigádokhoz és munkavédelmi őrökhöz, hogy a főnökség kedvezőtlen baleseti helyzetének javítása érdekében tegyenek meg minden lehetséges intézkedést.* Nem lehet közömbös a főnökség dolgozói és vezetői előtt, hogy jó termelési eredményeink ellenére a rossz baleseti helyzet miatt mintegy 150 000 forint jutalomtól estünk el.

A cikk nyomán tett és tervezett intézkedésekkel egyet lehet érteni. Eredményt azonban csakis akkor várhat a főnökség, ha a felügyeletben és ellenőrzésben éppúgy szigorúak és következetesek lesznek. mint az említett intézkedések gyors elhatározásában.

Játékból baleset

Régi és veszélyes trükk, ha valaki a pad végén ül, s a másik végét hirtelen megemeli, a „játékra" kiszemelt könnyen a földön találja magát.

Ezt a trükköt alkalmazta *Pajkos István* pályamunkás. a várpalotai I-es pályamesteri szakasz dolgozója is, amikor még január 9-én, ötödmagával — engedély nélkül — munkahelyüket elhagyták s az állomás területén levő IV-es sz. őrhelyre mentek melegedni.

Az események gyorsan peregtek. *A földre ültetést ütés követte, mely orrtöréssel fejeződött be.* S a sors iróniája, hogy a károsult, a szenvedő alany, a játék kezdeményezője, Pajkos István lett. Végeredmény: *üzemi baleset, 10 nap táppénzes állomány, és mind a hat dolgozó részére fegyelmi büntetés.*

Ez egyszer beigazolódott a közmondás: *„Aki másnak vermet ás, maga esik bele!"*

Bakay Elek szb.titkár
Veszprém

A baleset oka: figyelmetlenség?

Tar Sándor váltótisztítót, 1968. január 24-én 10 óra 26-kor, fényes nappal, a *Rákospalota—Ujpest* állomásra bejáró 242. sz. vonat, munka közben elütötte. *Súlyos fejsérülése következtében február 16-án életét vesztette.* Amint azt a balesetvizsgálat megállapította, a baleset oka: *figyelmetlen munkavégzés.* Valóban figyelmetlen volt Tar Sándor? Szerintünk — de azt hisszük, mindazok szerint is, akik a munkabiztonság kérdéseivel behatóbban foglalkoznak

— semmiképpen sem lehet figyelmetlen munkavégzőnek tekinteni azt, aki a rábízott munkát legjobb tudása és szakismerete szerint végzi,

akit a munkája annyira lekötött, hogy még a saját biztonságára sem fordít kellő gondot.

Köztudott, hogy a váltótisztítás nem kíván különösebb szakismeretet, maga a munka sem komplikált, sőt nem is a legmegterhelőbb fizikai munka. Egy szempontból azonban — mégpedig orvosi vasúti alkalmasság szerint —, a legigényesebbek egyikét képezi. A váltótisztítás a végrehajtó forgalmi szolgálat egyik fontos munkaköre, amelyben a munkát végző dolgozóval szemben *igen szigorú személyi feltételeket szab mind az ÁBEO, mind az A. 2. számú orvosi utasítás és az F. 2. sz. Forgalmi utasítás.*

A vasút veszélyes üzem és a váltótisztítóknak éppúgy, mint sok más olyan munkakör betöltőjének, *akik leginkább egyedül, önmagukra hagyva, vagy hagyatva az úrszelvényen belül végzik munkájukat, az I. orvosi csoportba sorolt követelményeknek kell megfelelniök.* Tar Sándor e csoport feltételeinek már felvételkor sem felelt meg. A budapesti igazgatóság

Főorvosi Hivatala már akkor II/a. orvosi csoportba sorolta és még külön is megjegyezte, hogy csak ennek megfelelő munkakörben foglalkoztatható.

Egyesek szerint a balesethez a csoportba sorolásnak semmi köze, hiszen *Tar Sándor csupán szintévesztő* volt. A baleset közvetlen okát tekintve, e megállapítás önmagában igaz lenne. De az is igaz, ha Tar Sándort a beosztható ságának megfelelően foglalkoztatják, semmiképpen sem történt volna baleset.

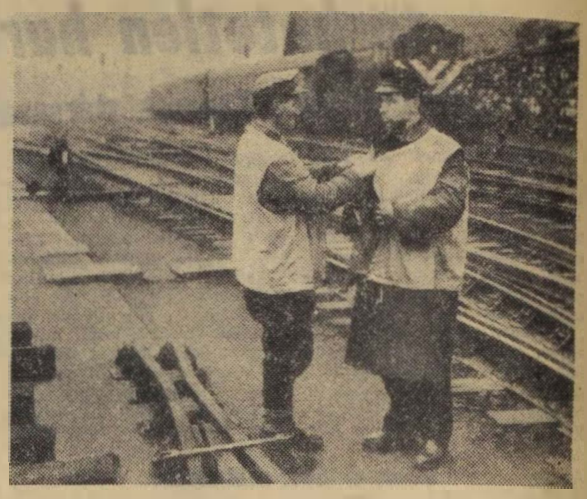
Önként adódik a kérdés, hogy *kellő figyelemmel végezték-e munkájukat azok, akiknek az orvosi utasítás, ajánlás és megállapítás szólt?* Kellő figyelemmel ügyeltek Tar Sándor vezetői arra, hogy egy a kijelölt beosztásra alkalmatlan személy biztonságára fokozott gondot fordítsanak. *Figyelmesek voltak-e munkájukban azok, akik Tar Sándorra hárították a baleset okát?* Még akkor is nemmel kell erre válaszolnunk, ha tudjuk, hogy a vasút még sokáig megkívánja dolgozóitól a veszélyzónában végzett munkát. Hisz éppen emiatt kell fokozott követelményeket állítani a személyekkel és a felügyeleti közegekkel szemben.

Számtalanszor hangoztattuk, hogy

nincs és nem is lehet olyan létszámhiány, amely az élet és testi épség kockázatát követelné meg.

Ilyenre utasítást adni senki nem jogosult, s végrehajtására senki sem kötelezhető. Semmiképpen sem célunk a fegyelemlazítás, csupán a törvények betartását szorgalmazzuk.

És ismét adódik egy kérdés. *Vajon kellő figyelemmel végezték-e munkájukat azok, akik egy ízben már felelősségre vonták Tar Sándort, mert nem viselte a sárga mellényt.* Figyelemmel kísérték-e, hogy fegyelmező intézkedésüknek van-e eredménye? Nem véletlenül vetjük fel ezt a kérdést. Tar Sándor felügyeletét ellátó munkatársal, vezetői, sajnos megelégedtek azzal, hogy csupán figyelmeztették őt. *Az utasítás végrehajtását már nem ellenőrizték.*



Ezek a pályamunkások ügyelnek a biztonságos munkára, felveszik a sárga mellényt, amely messziről felhívja magára a mozdonyvezetők figyelmét

Egyre gyakoribb, hogy váltótisztító, váltóőr, vonalbejáró, figyelőőr, forgalmi szolgálattevő, vonatvezető, súlyos, vagy halálos balesetet szenved.

Nagyobb figyelmet, s felelősséget egymás iránt, s akkor ilyen és ehhez hasonló esetek elkerülhetők.

A baleset oka valóban figyelmetlenség volt, de nemcsak Tar Sándor figyelmetlensége...

H. K.

Bírósági ítélet alapján

módosították az E. 1. Utasítást

A fegyelmezett, utasításszerű munka a vasúti szolgálat egyik legfontosabb követelménye. A figyelem, az éberség még szükségesebb akkor, ha a technikai, az automata berendezések nem működnek jól, vagy rosszak. Az éber, utasításszerű szolgálat ellen vétettek — az egyébként jól dolgozó — *Németh Béla* mozdonyvezető és *Zérczi Mihály* gépkezelő akkor, amikor *az M62 004 Diesel-mozdonyukon Cegléd állomásra történő bejáráskor a kora hajnali órában elaludtak.* Elaludtak, bár felhívták figyelmüket, hogy a Diesel-mozdonyon nem működik az éberségi és az önműködő fékberendezés. *50 kilométeres sebességgel meghaladták Cegléd állomás bejárati jelzőjét, ráterelődtek az előttük álló, kihúzásra kész tehervonat fel nem bontott vágányútjára és azzal összeütköztek.* A baleset következtében két dolgozó 8 napon belüli, egy pedig 20 napon túli sérülést szenvedett.

A Pestvidéki Járásbíróság Németh Bélát 1 évi és 2 hónapi, Zérczi Mihályt pedig 10 hónapi szabadságvesztésre ítélte. *A szabadságvesztés végrehajtását azonban mindkét vádlottnál próbaidőre felfüggesztette.* A Pestmegyei Főügyészség a büntetés súlyosbítását kérte, a Pestmegyei Bíróság azonban a súlyosbításnak nem adott helyt. Elvi álláspontjuk az, hogy a Diesel-motor állandó, egyenletes, monoton zúgása olyan álmosító hatással van — különösen a korábban gőzmozdonyokat vezető személyekre, hogy különösen a hajnali órákban, 1 és 3 óra között a mozdonyszemélyzetnek az alvás elleni akarata eredménytelen maradt.

A *MÁV Jogügyi Hivatal* a megyei bíróság ítélete alapján felhívta az illetékes szakszolgálatok figyelmét *és a MÁV Vezérigazgatósága a bírósági ítélet alapján módosította az E. 1. Utasítást* aszerint, hogy a vonalakon csak jól működő, éberségi berendezéssel felszerelt mozdonyok közlekedhetnek.

Dr. Tóth Lajos
jogtanácsos

Baleseti krónika

Január 24-én Rákospalota—Ujpest állomáson súlyos fejsérüléses üzemi balesetet szenvedett Tar Sándor váltótisztító. Nevezett sérülése következtében február 16-án életét vesztette.

★

Február 5-én súlyos fejsérüléssel üzemi balesetet szenvedett a *Sopron* és *Ebenfurth* állomások között közlekedő 3050 számú vonat toló mozdonyán szolgálatot teljesítő *Wild Viktor* mozdonyfűtő. *12 napi eszméletlen állapot után a bécsi baleseti klinikán életét vesztette. A vizsgálat szerint a halálos baleset azért történt, mert a vonat haladása közben a mozdonya szerkocsiján tartózkodott, miközben a közúti felüljáró úrszelvényébe került.*

★

Február 24-én a *Vámosgyörk* állomás II. vágányára bejáró 8717/II. számú mozdonyvonat mozdonyvezetője, *mert a vonatból kihajolt, fejét az I. és II. vágány közötti jelzőárbocba ütötte.* Állapota nem súlyos. Szerencsés kimenetelű balesetéhez jelentősen hozzájárult a gép kis sebessége. Az utóbbi hónapokban hasonló okból igen gyakran végzetes balesetek következtek be.

★

Február 27-én *Somoskőújfalu* állomáson *váltó és vágányellenőrzés elmulasztása miatt* a foglalt I. számú vágányra fogadott és értesített 2802 számú vonat a 381/a számú vonattal foglalt III. vágányra járt, mellyel mintegy 20/km/ó sebességgel ütközött. *Az ütközés következtében a 2802 számú üres személyszerelvény kocsijai súlyosan megrongálódtak. 3 CSD vasúti alkalmazott könnyebb sérülést szenvedett.*

★

Február 28-án *Miskolc Tiszai* pályaudvaron a kihaladó 407 a számú *Lillafüred* expresszre megkísérelt felugrás közben visszaesett és súlyos balesetet szenvedett *Gyökér József* a Tiszai pályaudvar létszámába tartozó vonatfékező. Megállapították, hogy erősen ittas volt. A baleset tragikus kimenetelét a vonat vészfékkel történt megállításával sikerült megakadályozni.

Balesetet előzött meg

Maróti József, Hatvan állomás létszámába tartozó jegyvizsgáló február 12-én a Budapest—Keleti pályaudvarról induló 412-es személyvonaton, mint vonatvezető teljesített szolgálatot. Aszód állomásra történő bejáráskor a kalauzkocsin egy roppanást hallott. Az állomásra érkezve azonnal megvizsgálta és kiderült, hogy egyik oldalon a hordrugó teljesen eltörött. A kocsit kisorozták, az árut egy személykocsiba helyezték el és ha 16 perc késéssel is, tovább indultak Miskolcra. A pontos, lelkiismeretes szolgálatával Maróti József balesetet előzött meg.

Szücs Ferenc
Hatvan

Magukénak érzik a vasútat

A kiskunhalasi csomópont dolgozói március 5-én, 6-án és 7-én, tehát három nap egymás után termelési tanácskozásra ültek össze. A gazdasági és mozgalmi vezetők szinte egymást váltva tájékoztatták a dolgozókat az elmúlt év munkájáról és az ez évi feladatokról.

Amint azt *Simanek Gyula* állomásfőnöktől és *Gajda György* szb-titkártól megtudtuk, a megjelenést és a termelési tanácskozások aktivitását nem érheti szó. Szinte valamennyi felszólaláson érződött, *hogy a dolgozók magukénak érzik a vasutat, saját személyes ügyüknek tekintik a csomópont gondját, bajait és eredményét.* A termelési tanácskozásokon az eredmények mellett szó esett természetesen a hiányosságokról is.

Nyolc brigád teljesítette vállalását

A forgalmi és kereskedelmi dolgozók termelési tanácskozásán mi is részt vettünk. A beszámolót és az ez évi feladatok ismertetését *Iványi Károly* állomásfőnök-helyettes tartotta. Elmondotta, hogy a csomópont az 1966-os évhez hasonlóan 1967-ben is teljesítette az élüzem feltételeket. A tehervonatok átlagos terhelésénél 113,28, a kocsitartózkodásnál 92,57, a személyvonatok menetrendszerinti indításánál pedig a 88,67 százalékos tervvel szemben 96,2 százalékos eredményt értek el. A túrok közötti versenyben a legjobb eredményt az „A" túr érte el, második a „B" harmadik a „C" túr.

Ez a termelési tanácskozás döntött a szocialista brigád címek odaítéléséről is. *Az állomás 9 szocialista brigádja közül 8 brigád teljesítette vállalását, s így elnyerték a szocialista brigád címet.* A brigádok közül 5 zöldkoszorús jelvényt, 3 pedig oklevelet kap. A brigádmozgalom népszerűségére jellemző, hogy ezen a tanácskozáson újabb 5 brigád tűzte célul a szocialista brigád cím elnyerését.

A termelési tanácskozás beszámolója és a szocialista brigád címek odaítélése utáni vitában szinte egymás után emelkedtek magasba a kezek. *Roush Lajos* váltókezelő szóvátette, hogy a pályafenntartás dolgozói a váltóőrhely kis szobáiát egy hétig meszelték.

— *Én nem vagyok szekember* — mondotta —, *de egy nap alatt egyedül elvégeztem volna ezt a munkát. Nem akarom én a pályafenntartást bántani, hiszen nagyon sok jóbarátom, cimborám dolgozik ott, de véleményem szerint csak akkor tudunk egy egységes légkört kialakítani, csak akor tudunk eredményesen dolgozni, ha a legapróbb hibákra is felfigyelünk, és őszintén egymás szemébe — nem a háta mögött — megmondjuk azt.*

Őszinte légkörben

Az arcokon látni lehetett, hogy valamennyien egyet értenek a felszólalással, hiszen saját ügyükről, munkájukról, állomásukról volt szó. S az az általános vélemény alakult ki, hogy csak őszinte légkörben lehet eredményes munkát végezni.

Ezután *Szabó B. Géza* volatásvezető emlékedett szólásra. Elmondotta, hogy munkájukat *hátráltatja, ha a tolatómozdonyok személyzete állandóan változik.* Bizonytalanná és lassúvá válik a tolatás, mert a mozgási technológiát egyik személyzet sem szokja meg. Tudják jól — hangsúlyozta —, hogy a fűtőház is leszámhiánnyal küzd, *de a gyorsabb és pontosabb kocsirendezés érdekében ezen az állapoton sürgősen változtatni kell.* Megemlítette még, hogy kifogásolják a kocsifelírók munkáját is, mert csak a kocsisor egyik oldalán írnak, a másik oldalt meg sem nézik. A papíron viszont úgy tüntetik fel, mintha azon az oldalon is jártak volna, és minden rendben lenne. Így fordulhatott elő, hogy a kocsifelírók szerint például az egyik vagon ólomzárja sértetlen volt, a rendőrségi jelentés pedig azt bizonyítja, nem is volt a kocsin ólomzár, s hogy a vagont feltörték.

Tarr Lajos raktárnok arról beszélt, hogy *munkájukhoz egyre jobban kellene egy villás targonca, mert a darabáru rakodólapon, „emeletes" magasságban érkezik.* A berakó álomáson ugyanis villás targoncával rakják be az árut. Nekik pedig kézzel kell mindent mozgatni. Ez nemcsak nehéz fizikai munka, hanem balesetveszélyes is.

Kiskunhalas állomás munkája nagyon szerteágazó. De ott, ahol ilyen aktivitással, ilyen szorgalommal és lelkiismerettel készülnek a soronkövetkező feladatokra, a jó eredmény, a dicséretes munka nem maradhat el.

(Szerényi)

Nyitott szívvel

Hangod ha remeg, nem tiéd a szó!
Dobd el magadtól! Miért dédelgeted?
Szíved ha már csak bérbe adható,
mondd, mit érsz? És mit ér életed?

Hamis szavakat ne dajkálj, ne türj
elvi harcaid széles táncain.
Inkább a sziklán, önmagadban ülj,
mint százan a szín száraz ágain.

Ember légy! Férfi! Szent legyen szavad!
Hited, elved és világnézeted
legyen. Mert ha nincs, te sem vagy magad:
csak mint a pára múlik életed.

Nincs szebb, mint a halk, nyílt, őszinte szó,
mint a haranggá öntött érc szava.
Arca a létnek, a jövőnek, óh!
leírhatatlan fényes csillaga.

Mondják azt, „öntelt, büszke férfi vagy"
ezerszer inkább, mint hogy talpnyaló!
Ne félj! Megleli emberét az agy
tiszta terméke, a baráti szó.

Szavad, szíved és hited egy legyen!
Nazarénus légy inkább, mint csaló!
Ajkadon csak az, ami szíveden!
Hidd el, boldogabb így lesz a való!

Tovács Albert

Tíz éves a debreceni járműjavító bélyegszakköre

A *debreceni járműjavítóban* az elmúlt napokban tartották meg a bélyeggyűjtő kör 10. évi rendes közgyűlését. *Balogh Ferenc* a kör titkára beszámolójában elmondotta, hogy az üzemben 1958-ban alakult meg a bélyeggyűjtő szakkör 12 taggal, jelenleg pedig már 81 filatelistát tartanak számon. Szó esett a beszámolóban arról is, hogy egyre több fiatal kapcsolódik be a bélyeggyűjtésbe és igen szép gyűjteménnyel is rendelkezik.

A beszámoló után sor került az új vezetőség megválasztására.

Brigádvetélkedő

— Folyton úgy érzem, hogy valaki a nyomunkban jár.
— Nyugi! Az a mögöttünk kullogó tolatócsapat.

(Pusztai Pál rajza)

Kitüntetések a nemzetközi nőnap alkalmából

A nemzetközi nőnap alkalmából gazdasági és társadalmi téren kifejtett eredményes munkája elismeréséül a közlekedés- és postaügyi miniszter

miniszteri dicséretben

részesítette: Baranyi Istvánné előadót, Miskolc, ig.; Benke Józsefné bérszámfejtőt, Eger fűtőház; Bercz Antalné előadót, MÁV Nyugd. Hiv.; Csepregi Viktorné hegesztőt, Pécs, fűtőház; Cseter Gyuláné személy- és utántiz. pénztáros, Pápa áll.; Debreceni Józsefné, Berettyóújfalu 114. sz. Söntésüzem vez.; Felföldi Jánosné osztálykez. és gépíró, Kereskedelmi Szakoszt.; Fodor Balázsné VSZT előadó, Landler Jenő Jj. Üzem; Gila Jánosné ker. hivatalnok Dunaújváros áll.; Kátai Ferencné forg. szolg.-tevő Szeged áll.; dr. Kemenes Ivánné pszichológus KPM Vasúti és Közúti Alkalmasságvizsg. Int.; Kiss Károlyné magasép. vonaltisztviselő Veszprém Pft. Főn.; Kovács Lászlóné főelőadó, BVKH III. oszt.; László Lajosné betanított munkás Székesfehérvári Jj. Üzem; dr. Lengyel Istvánné előadó, Szeged ig.; Nagy Judit személyzeti ügyint., Debrecen Pft. Főn.; dr. Papp Sándorné tervező mérnök, MÁV Tervező Int.; Pálya Mihályné segédhiv. vez., Kőbánya-felső áll.; Podhajeczky Zoltánné előadó, Miskolc Ép. Főn.; Rónai Andrásné szem. főelőadó, Bp. ig.; özv. Sánta Györgyné kocsitisztító, Bp. Nyugati Műszaki Kocsiszolg. Főn.; Szabó Albertné beosztott pályamest., Győr Pft. Főn.; Szabó Györgyné előadó, MÁV Kitérőgyártó Üzem, Gyöngyös; Szabó Jánosné gyorsés gépíró, KPM I/6. Szakoszt.; Szeti Lajosné gépkezelő, MÁV Adatfeldolg. Főn.; Szuperák Józsefné normás, Bp. Nyugati pu.; Tihanyi Ferencné matematika tanár, Pft. és Vasútép. Technikum; Tóth Dánielné anyagügyi előadó, Debreceni ig.; Tóth Jánosné labor előkészítő, MÁV Anyagvizsg. Főn.; Tóth Sarolta előadó, KPM I/3. Szakoszt.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója az alábbi vasutasokat részesítette

vezérigazgatói dicséretben:

Antol Gyuláné asszisztensnő, MÁV Budakeszi Tüdőgyógyint.; Asztalos Lajosné raktárkez., MÁV Hídépítési Főn.; Bagyinszki Istvánné számadósági beosztott, MÁV Közp. Nyomtatványtár; Bartha Istvánné tervfelbontó, Miskolci Távközlő és Bizt. berend. Fenntart. Főn.; Bálint Emma VSZT ügyintéző, Kaposvár, Pft. Főn.; Beck Rezsőné önálló munkaügyi ügyint., Budapest Keleti áll.; Beke Árpádné főelőadó, Miskolc ig.; Bocsi Imréné lektanya ügyeletes, Füzesabony áll.; dr. Buza Lászlóné laboratóriumi asszisztens, MÁV Közegészségügyi Int.; Csényi Pálné főelőadó, MÁV Házkezelő Főn.; Domán Istvánné pénzügyi ügyint., Pécs ig.; Dombai Józsefné forg. ügyint., MÁV Autófuvar, Főn.; Előlyűs Lajosné VSZT ügyint., Nyíregyháza áll.; Fehér Sarolta műsz. rajzoló, MÁV Szabványosító Főn.; Fus Gizella oszt. kez., Anyagellátási ig.; Gyevi Mária lánghegesztő, MÁV Gépjavító Üzem; Hegyi Józsefné számadósági vez., Pécs Szertárfőn.; Hizsnyik Katalin ratárkez., Miskolci Pft. Főn.; Hragyil Jenőné irodavez., MÁV Építési Géptelep Főn.; Janó Ilona szem. ügyint. Szentes MÁV Ép. Főn.; Joó Irén személyzeti ügyint., Dunaújváros Főh. Főn.; Juhász Gyuláné belső ellenőr, Debrecen Számvit. Főn.; Kemencei Istvánné kocsimosó, Dunakeszi Jj. Üzem; Kiss Lászlóné önálló ir. kez., Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Koloszár Anna, Sopron Szertárfőn. vez.; Kovács Istvánné menetkedvezm. előadó, Szombathely Jj. Üzem; Kun Zsigmondné személyzeti nyilv. tartó, Békéscsaba Fth.; Lakó Lászlóné bérszámfejtő VSZT ügyint., Szeged TBFF; Ládi Katalin vonalkez., Debrecen Északi Pft. Főn.; Lőrinc Erzsébet aloszt. kez., KPM I/7. Szakoszt.; Marosi Miklósné ir. kez., MÁV TBFF; Mátyás Lajosné főszakács, Szolnok Jj. Üzem; Mészáros Jánosné üzemelszámoló, MÁV Északi Osztószertár; Mojszejeva Emma tud. munkatárs, Vasúti Tud. Kutató Int.; Molnár II. Józsefné kocsitisztító, Bp. Keleti Műszaki Kocsiszolg. Főn.; Molnár Katalin mérnök csop. vez., MÁV TBKF; Nagy Elza ügyvitel ellátó, KPM I. Gazd. Hiv.; Nagy Lajosné gyorsés gépíró, KPM Járműjavító oszt.; Nemes Gyuláné mozd. számadói csop. vez., Nyíregyháza Fth.; Olasz Istvánné hiv. segéd, Északi Jj. Üzem; Ország Jánosné előadó, Szombathely ig.; Papp Gyuláné távgépíró kez., Veszprém-Külső áll.; Pataki Istvánné számadósági vez., Kiskunhalas Szertárfőn.; Patzer Károly ir. kez., Sopron Pft. Főn.; özv. Pál Gyuláné mozd. számadó, Tapolca Fth.; Pánczél Pálné szakszemélyzetes, Ép. Számvit. Főn.; Pétervári Józsefné raktárkez., Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Pintér Lászlóné gépkez., MÁV Adatfeldolg. Főn.; Polgár Gézáné oszt. kez. és gépíró, KPM I/3. Szakoszt.; Radics Lászlóné rakt. munkás, MÁV Orsz. Olajelosztó Szertár; Rápolti Ilona váltókez., Dombóvár áll.; Rási Lászlóné önálló ir. kez., Miskolc Fth.; Seregi Mihályné számvit. ügyint., Közp. Számvit. Főn.; Somlay Károlyné terv- és munkaügyi ügyint., Rékosrendező pu.; Szatmári Rózsa nyilv. tartó, Debrecen áll.; Szauerwein Teréz számvit. vez., MÁV Jegynyomda Főn.; Szentendrei Károly Gergelyné, kocsitiszt. csop. vez., Bp. Déli Műszaki Kocsiszolg. Főn.; Szikiai Ervinné szem. és ügyvit. csop. vez., Vác Pft. Főn.; Tasnádi Lajosné munkaerőgazdálkodó, MÁV Szak- és Szerelőüz. Főn.; Tóth Lászlóné szakszemélyzetes, Bp. Keleti Szertárfőn.; Török Gyuláné munkaügyi ügyint., Mezőtúr áll.; Zentai Béláné gyors- és gépíró KPM I/2. Szakoszt.

Pályázati felhívás

a XVIII. Vasutas Képzőművészeti Kiállításra

A Vasutasok Szakszervezetének szervezési és nevelési osztálya a XVIII. vasutasnap alkalmából, Budapesten rendezi meg az *Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást.*

A kiállításon a vasutas képzőművészeti körök tagjai, tényleges és nyugdíjas vasutasok és azok családtagjai vehetnek részt, maguk készítette festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel, népművészeti és iparművészeti tárgyakkal.

A műveket 1968. június 25-ig kell eljuttatni a kiállítás rendező bizottságához: Budapest VIII., Népszínház utca 29.

A hivatásos művészekből álló bíráló bizottság által javasolt műveket szakszervezetünk elnöksége a következő díjazásban részesíti:

FESTÉSZET:

1. A legjobb tematikus 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

KÜLÖNDÍJAK:

Szakszervezetünk elnöksége különdíjat tűz ki a vasutas dolgozók megváltozott élet- és munkakörülményeit legjobban ábrázoló művekre.

Festészet	2000 Ft
Szobrászat	3000 Ft
Grafika	1000 Ft

Az elnökség által különdíjjal jutalmazott művek a szakszervezet tulajdonába kerülnek.

Szervezési és nevelési osztály

Gyógyító muzsika

Húsz éves a MÁV Kórház „Weiner Leó" kamarazenekara

— *Ha nem állítottunk volna magas művészi mércét magunk elé, talán más együttesekhez hasonlóan a mi kamarazenekarunk is feloszlott volna. Az elmúlt húsz esztendőben mindenkor úgy éreztük, hogy csak a legigényesebb muzsikálással tudjuk igazán megragadni és a szó nemes értelmében nevelni közönségünket, csak így tudunk eleget tenni kultúrforradalmunk ránk háruló követelményeinek... S bennünket is csak az ilyen igényű művészi zene elégít ki!*

Aki e mondatokat megfogalmazta, foglalkozását és elsőrendű hivatását tekintve nem művészember. Neve: *dr. Novák Emil*, a MÁV-kórház fül-, orr-, gégész főorvosa. S a jubiláló „Weiner Leó" kamarazenekar elnöke — egyben gordonkaművésze —, a kórház szakszervezeti bizottságának kultúrfelelőse.

Minden próba — koncert is

1948-ban a kórház orvosaiból, gyógyszerészeiből, ápolónőiből és egyéb beosztású dolgozóiból, hozzátartozókból toborozták az alapítótagokat. Közöttük volt *Szilágyi Lili* adminisztratív dolgozó is, aki — ha a kórháznak időközben búcsút mondott is — kitartó tagja a zenekarnak, *Csorba János*, a ma már nyugdíjas tisztviselő. Első karnagyuk *Várnay János* mérnök volt, majd 1949-ben hivatásos karmester állt a zenekar élére — *Kálmánchey Zoltán* személyében.

— *Dr. Sebestyén Sándor gordonkaművész, a MÁV-zeneiskola igazgatója ajánlotta 1949 nyarán, hogy legyek a kórház kamarazenekarának karnagya* — emlékezik vissza Kálmánchey Zoltán. — *S hogy változatlanul kitartok itt, azt bizonyítja: művészi elképzeléseimet valóra tudtam és tudom váltani!*

Kezdetben a zenekar könnyed, szórakoztató zeneszámokat játszott. A szerzők között éppúgy fellelhetjük Kálmán Imrét, mint Schubertet, vagy Liszt Ferencet. Ám hamarosan a preklasszikus kamaramuzsika tolmácsolóivá formálódtak. Különösen hangzik: *Magyarországon hivatásos kamarazenekar sincs, amely 20 esztendő múltra tekinthetne vissza.*

Hetente egyszer — hétfőn este pontosan fél 8-kor — a MÁV-kórház nagycsarnokában próbálnak. A kórház szakszervezeti bizottságának aktivistái *a betegekkel is tudatják, hogy a próbák nyilvánosak.* S így minden hétfőn este 40—50 főnyi, különböző érdeklődési körű közönség előtt muzsikálnak.

— *A gyógyulóban levő betegek igen fogékonyak a szép, a számukra ismeretlen iránt* — véli Novák doktor. — *Ha egy közismert zeneszámot hallanának, az kevésbé keltené fel az érdeklődésüket, mint az esetleg még hírből sem hallott preklasszikus muzsika.*

Egy idősebb nénike leveléből idézünk: *„Talán gyógyítóbb hatású volt a zene, amit a kórház csarnokában hallottam, mint a 3 heti kezelés!"* Egy másik levélben pedig azt írta valaki: „Barátomat kísértem el a kórházba, s véletlenül tévedtem be az Önök koncertjére. Ma már sajnálom, hogy nem öltöztem az eseményhez méltóan, mert az élmény hatása vetekedett bármelyik zeneakadémiai hangversennyel..."

Kéi évtized keresztmetszete

A jelenleg 22 tagú kamarazenekarnak hat muzsikusa dolgozik a MÁV-kórházban *Dr. Novák Emil* mellett a koncertmester *dr. Kosztolányi Lajos* sebész szakorvost, *dr. Zsadon Béla* főorvost, *dr. Adorján Ferenc* belgyógyászt, *dr. Reményi Tibor* fül-, orr-, gégészt, és *Sasi-Nagy László* gyógyszerészt említhetjük meg. De a többi zenésznek is valamilyen formában kapcsolata van a kórházzal: *Donáth Antalnak* a lánya kórházi dolgozó, dr. Novák Emil fia — *Novák János*, a konzervatórium csellistája — is tagja a kamarazenekarnak, énekes szólistájuk pedig *Zsadon Andrea*, Zsadon főorvos leánya, a Zeneművészeti Főiskola ének-tanszakának hallgatója, a tv *„Ki mit tud?"* vetélkedőjének egykori nyertese.

A huszadik születésnapot jubileumi hangversenysorozattal köszöntik a kórház nagycsarnokában. Ekkor is — mint minden koncertjükön — ismert zenetörténész konferál, részletesen elemzi a zeneszerző munkásságát és az elhangzó művet. Az első — február 26-i — hangversenyen *Lully, Gluck, Vivaldi, Corelli, Tartini, Marais és Stamitz* muzsikájából adtak ízelítőt. Legközelebb *Bach—Händel*-estre, majd *Mozart—Haydn*-hangversenyre kerül sor. Negyedik koncertjük a romantikus szerzőké, az ötödik estén pedig a XX. század zenéjével ismerkedhetnek meg a hallgatók. Ez a program mind a zenetörténetnek, mind a „Weiner Leó" kamarazenekar két évtizedes munkásságának izgalmas keresztmetszete.

Gyakorta halljuk: *a muzsika gyógyít.* Nos, akkor a MÁV-kórházi kamarazenekar tagjai kétszeresen gyógyító muzsikusok.

Földes Tamás

Miskolc büszke vasutas atlétáira

Jól erősített a labdarúgó-szakosztály
Ökölvívásban is előre szeretne lépni az MVSC

— *Jubileumhoz közeledünk, 1971-ben lesz az MVSC 60 esztendős, ezért is megteszünk mindent, hogy egyesületünk a labdarúgásban és a többi sportágban is a nagymúltú klub tekintélyéhez méltó eredményeket érjen el* — mondta kérdésünkre *Vécsei József*, az MVSC elnöke. — *Tizenkét szakosztályunkban többszázan sportolnak, s az atlétikában, a kerékpárban, a kosárlabdában, a kézilabdában, a röplabdában, a kajak-kenuban, a sakkban, a labdarúgásban, az ökölvívásban, a természetjárásban, az úszó- és vízilabdasportban egyre jobban megismerik a miskolci vasutas-sportolókat.*

A labdarúgásról szólva az elnök elmondta, hogy az MVSC, amely az NB I/B-ben tavaly

a tizenkettedik helyen

végzett, ha csak két ponttal szerzett volna többet, a hatodik helyen köt ki. Több játékos is búcsút mondott az utóbbi időben a szakosztálynak, s ez befolyásolta a tavalyi szereplést.

— Az igazolások során elsősorban arra fordítottunk nagy figyelmet — mondja Vécsei József —, hogy javítsunk a csatársor gólképességén. *Nagy hátrány volt a múlt évben is, hogy a legkevesebb gólt éppen a mi támadósorunk szerezte.* A most átkerültek sorában az ifjúsági válogatott *Oláh*, a Miskolci MEAFC volt játékosa, *Vasvári*, az ugyanonnan átkerült *Kállai* sokat lendíthetnek majd a csapat ütőképességén. Idekerült, illetve visszatért még Szirmabesenyőről *Szabó László*, az Alberttelepi Bányászból *Kovács József* és a Miskolci Honvédból *Czibere László*. *Werner*, a DVTK színeit cserélte fel az MVSC-színeivel, de Diósgyőrre került viszont *Veréb* és *Harangi*, az Ikarusba *Szőnyi Ferenc*. Mi bízunk abban, hogy *Nagy György* vezetésével a csapat jobban szerepel majd mint tavaly, s legalább a nyolcadik helyet vívja ki magának.

1967. egyébként az MVSC életében a megerősödés esztendeje volt, hiszen egyik szakosztály csapata sem került alsóbb osztályba. A női röplabdázók az NB I-ben szerepeltek, s jelenleg NB I/B-s női kézilabda,, NB II-es férfi kézilabda. s ugyanilyen szintű női kosárlabda csapattal rendelkezik a klub. A sakkozók az OB II-ben vívják mérkőzéseiket.

— Minek tudják be az MVSC egészséges fejlődését? — kérdeztük.

— *Elsősorban a tervszerű munka eredménye mutatkozik meg* — hangzik a válasz. — *Húsz edzőnk helyes irányban keresi a sikerek útját. Valamennyien mellékfoglalkozású edzők, közöttük nyolc olyan sportember vesz részt a nevelőmunkában, aki sportágának kiöregedett játékosa, versenyzője.*

Miskolcon az MVSC atlétikai szakosztályára a legbüszkébbek. Szinte

rohamos a fejlődés

a „sportok királynőjének" számító versenyágban, amely olyan tehetségeket mutathat fel, mint a 19 éves, 10.5 másodpercet futó *Madarász János*, aki válogatott kerettag, s ő kapta meg az évvégi értékelés alapján a Miskolci KISZ-bizottság különdíját. Szintén válogatott *Géra Imre* kerékpáros, aki 20 éves és a MÁV motorszerelője. Még csak 18 éves, s az iskolapadban tölti hétköznapjait *Kozma József* atléta, a 200 és 400 méteres ifjúsági gátfutó bajnok. A felnőttek sorában *Tóth Kálmán* 110 méteres és 400 méteres gátfutásban ér el szép sikereket, a távolugró *Kőrösi János*, a magyar vasutas válogatott tagja. A jövő ígérete még a 16 éves *Fazekas Katalin*, az országos serdülő távolugró bajnok, aki amellett, hogy 557 centimétert ugrik távolba, 12,5 másodperc alatt futja a 100 métert.

— *Elsősorban a két edző: Mezősi Béla és Novák Pál érdeme, hogy ilyen nagy a pezsgés az atlétikai szakosztályban* — mondja az elnök. — *Jelenleg több mint száz fővel dolgozik a szakosztály, s külön örömünk, hogy a szakosztályi sportolók ötven százaléka vasutas dolgozó.*

Az MVSC célul tűzte maga elé, hogy 1968-ban az ökölvívásban is előrelép, hiszen tehetséges fiatal gárdája erre reményeket ébreszthet.

M. L.

A sport kiváló dolgozója

Szeli László, a MÁV Miskolci Építési Főnökség dolgozója több mint negyed évszázada, *pontosan 26 év óta működik mint játékvezető.* A játékvezetői tanfolyamot 1942-ben végezte el kitűnő eredménnyel és 1947-ben már NB II-es mérkőzés vezetésével is megbízták. Az elmúlt 26 esztendő alatt több mint 1000 mérkőzést vezetett.

Szeli László 1962-től a Borsod megyei labdarúgó-játékvezetők főtitkára. S ha az aktív játékvezetéshez hűtlen is már, szenvedélyétől azonban nem tud szabadulni. A fiatal játékvezetőket oktatja, tanítja.

Hogy munkája eredményes volt, azt az is igazolja, hogy a közelmúltban megkapta a *Sport kiváló dolgozója* kitüntetést.

Fekete László

A Hivatalos Lapból

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

9. számból: 101082/1968. 3. B. A Magyar Államvasutak dolgozói Fegyelmi Szabályzatának hatálybalépése.

10. számból: 102282/1968. 2. B. Balesetmentességi premizálási rendszer szabályozása.

104584/1968. 3. A. Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kaposvári, a kőszegi, a répceszentgyörgyi és a szegedi MÁV Nevelőintézetekbe történő növendék felvételekre az 1968/69. tanévre.

122935/1967. 3. B. Vasúti baleseteikkel és vasúti fuvarozásra feladott árukban keletkezett károkkal kapcsolatban nyilatkozatok adásának szabályozása.

128501/1967. 4. D. Vasúti vagyontárgyakban alkalmazottainknak által okozott baleseti károk meghatározása.

102944/1968. 3. A. Nyugdíjigényléseknél „Hatósági bizonyítvány" helyett „Nyilatkozat" kiállításával kapcsolatban követendő eljárás.

A vasúttól nehéz megválni

Munkatársak, barátok, ismerősök és családtagok gyűltek egybe *Kiskőrös* állomás kultúrotthonában, hogy ünnepélyes külsőségek között búcsúztassanak három nyugdíjba vonuló vasutast.

Szentgyörgyi Pál raktárnok 41 évet, *Tóth Zs. István* váltókezelő 35, *Nagy Pál* raktári munkás 39 évet szolgált a vasútnál. Most búcsúzniuk kell. Búcsúzni attól, ami egy emberöltőn át a szívükhöz nőtt. Meghatódottan, könnyes szemekkel ülnek a szépen feldíszített asztalnál, s talán mind a hárman arra gondolnak, milyen hamar elszállt az idő. A munka, a mindennapi szolgálat végetért. Holnap már nem csörög a vekker, holnap már tovább pihenhetnek. Helyüket, munkájukat más veszi át. Az élet, a vasút megy tovább, csak ők nem lesznek ott a sínek mellett.

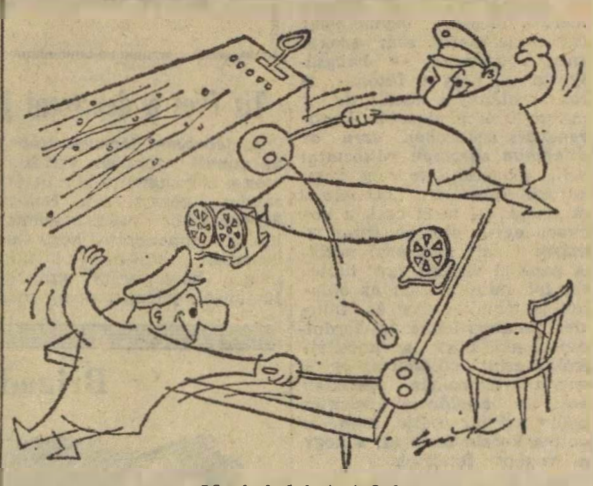
Nehéz szívvel búcsúznak — mert mint mondották — *a vasúttól nehéz megválni. Összenőttek az állomással, a raktárral, a váltókkal*, s úgy érzik most elvettek tőlük valamit, ami ugyan soha nem volt jogos tulajdonuk, de mégis magukénak, sajátjuknak érezték.

Az állomás dolgozóinak nevében *Dobcsányi János* állomásfőnök mondott köszönetet több évtizedes, példás munkájukért, majd *Salacz István*, a szakszervezeti bizottság titkára adta át a szakszervezet és a dolgozók ajándékát.

S hogy ünnepélyesebb és vidámabb legyen a búcsú, Kiskőrös állomás vezetői és szakszervezeti bizottsága — erre az első alkalommal rendezett — búcsúztatóra meghívta *a Vasutasok Szakszervezete Központi Zeneiskolájának népi zenekarát* és két szólistáját is. A népi zenekar *Sándor János* vezetésével nagyon hangulatos és színvonalas műsort adott.

Az est szervezésében részt vett az állomás három szocialista brigádja is, akik egyben védnökséget vállaltak a nyugdíjas búcsúztatók felett.

—if—



Munkahelyi testedzés
(Gusztav Krippl rajza)

NÉPSZERŰEK A TIT-ELŐADÁSOK

Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága jó kapcsolatot alakított ki a helyi *Társadalomtudományi Ismeretterjesztő Társulattal*, amely az állomás dolgozóinak évek óta rendszeresen tart ismeretterjesztő népszerű, tudományos előadásokat.

Az előadások témakörét legtöbb esetben közvéleménykutatás útján határozzák meg. Legutóbbi közvéleménykutatás eredményeként *Petőfi Sándor* és *Ady Endre* életéről hallottak előadást, de az irodalmi témakör mellett nagyon népszerűek a földrajz, atomkutatás, a festészet és a politikai tárgyú TIT előadások is.

Czeglédi Sándor

Pályázati felhívás

A SZOT Felsőfokú Munkavédelmi Tanfolyam (továbbiakban: FMT) felvételi pályázatot hirdet az 1968/69-es tanévre a munkavédelem valamely ágában dolgozók (biztonsági megbízottak, társadalmi munkavédelmi felügyelők, munkavédelmi tudományos kutatók stb.) továbbá műszaki vezetők és más műszaki képzettséggel rendelkező érdeklődők részére.

TAGOZATOK ÉS FELVÉTELI FELTÉTELEK:

1. Szakmérnöki tagozat:
   Jelentkezhetnek okleveles mérnökök, valamint tudományegyetemet végzett vegyészek.
2. Szaktechnikusi tagozat:
   Jelentkezhetnek mindazok, akik ipari technikusi képesítő oklevéllel rendelkeznek.

Minden tagozaton budapesti és vidéki ágazat is indul. A foglalkozásokat Budapesten tartjuk.

TANULMÁNYI IDŐ:

A budapesti ágazatoknál 2 év
a vidéki ágazatoknál 2½ év

Az oktatás az egyetemi levelező rendszer szerint folyik. A tananyag elsajátításához az előadások, konzultációk, jegyzetek, illetve tankönyvek adnak segítséget.

A tanulmányok elvégzése után a jelöltek diplomatervet illetve szakdolgozatot nyújtanak be, amelynek *sikeres megvédése esetén munkavédelmi szakmérnök, illetve szaktechnikusi oklevelet nyernek.*

A tandíj félévenként 100 Ft, félévben elért kitűnő vagy jeles eredmény a következő félévre tandíjmentességre jogosít. Az FMT hallgatóit megilletik a főiskolai levelező hallgatókra vonatkozó kedvezmények. (15/1967. [XI. 18] MüM. sz rend.)

A jelentkezéshez szükséges formanyomtatványok igényelhetők;

Budapesten: *A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa Munkavédelmi Bizottságánál* (Bp. VI., Dózsa György út 84/b I. em. 29), illetve a felettes minisztériumoknál.

Vidéken: *a Szakszervezetek Megyei Tanácsának Munkavédelmi Bizottságánál*, illetve a felettes minisztériumoknál.

A jelentkezési nyomtatványokat közvetlenül az alábbi címre kell küldeni:

SZOT Felsőfokú Munkavédelmi Tanfolyam
Bp. V., Szabadság tér 17. II. em. 207. (Technika Háza).

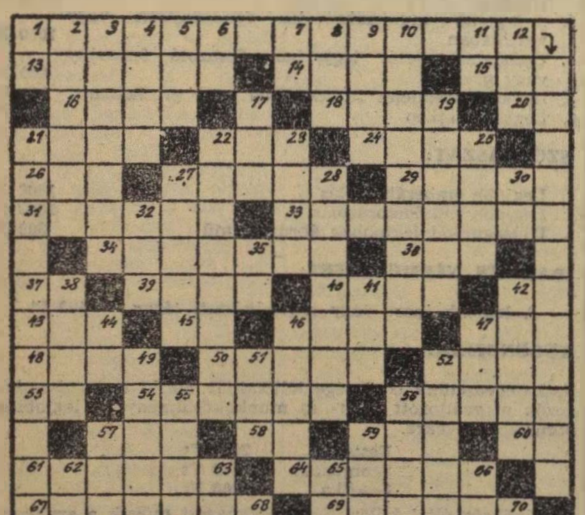
Jelentkezési határidő 1968. április 20. Jelentkezést a kitűzött határidő után nem fogadunk el.

SZOT Felsőfokú Munkavédelmi Tanfolyam Igazgatósága

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. 1968. március 1-én lépett hatályba. Folytatása a függőleges 21-ben. 13. Fiatal barnaszén. 14. Sokat emlegetett vidék Németországban. 15. Madarak búvóhelye. 16. ... ició. szövetkezés, egyesülés. 18. Görögkeleti lelkész. 20. Járunk rajta. 21. Nulla pont alatt van a hőmérséklet (ék. fel.). 22. Pulykakakast szállító eszköz. 24. Nem nálam. 26. Becézett férfinév. 27. Észak-afrikai város. 29. Vissza: az egyik testrészed. 31. A közelmúltban divatba jött sportág. 33. A görkorcsolya görög neve. 34. Német csillagász (1495—1553). Az üstökösök pályájának első megbízható kutatója. 36. Ásott vala. 37. Kutya. 39. Az omega ellentéte. 40. A ruhára helyezi. 42. Például. 43. Rostnövény. 45. A lantán kémiai jele. 46. Nem kell bővebben magyarázni. 47. Rágásra használjuk. 48. Ógörög pénzegység. 50. A Földközi-tenger része. 52. Takarmány verem. 53. Európai nép. 54. Albérlőim. 56. Borsod megyei község. 57. Szabványban található! 58. Hangtalan nős. 59. Iskola a diáknyelvben. 60. Olasz folyó. 61. Lyen körülmény is van. 64. Az öröklésben a megtermékenyített petesejt neve. 67. Trópusi gyümölcs. 69. Dunamenti kirándulóhely. 71. A harci kürt teszi.

Függőleges: 1. Rangjelző. 2. A japán császár címe. 3. Zenei műszó. 4. Nagy keverek! 5. Nyíl a végén. 6. Hat kétharmada. 7. Kerti munkát végez. 8. Két oldal. 9. Francia város. 10. Magyar királyok jelzője volt. 11. Vonat fele. 12. Nyerő kártya. 17. Ázsiai szarvasmarha. 19. Gyakori olasz családnév. 22. Ravatal. 23. Szorító szerszám. 25. Takarmánynövény (ek hiány). 27. Fegyelmezés (angol). 28. Sűrűn csikozott, vagy kockázott üvegiemez. 30. Két magánhangzó. 32. Az egyik szülő. 35. Nagatószó. 38. Bejegyez. 41. Összevisszaszőr. 42. Tengeri állat. 44. Ismeretlen adakozó. 46 Zeusz pajzsa, átvitt értelemben védelem. 47. Görög összetételekben valaminek kedvelője. 49. Az USA New-York államának fővárosa. 51. ... szféra. 52. Mohamedán szekta. 55. Zárva lesz, ha megfordítjuk. 56. Fürdőhely Mezőkövesd mellett. 57. Nem b-vel. 59. Orosz férfinév. 62. Kanál közepe. 63. O. S. A. 65. Visszahí. 66. ... nymus. 68. Zita páratlan betűi. 70. Kettősbetű fordítottja.



Beküldendő: vízszintes 1. (és folytatásaként a függőleges 21.)
Beküldési határidő: április 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Vasúti munkavédelmi szabályzat.

Könyvet nyertek: Gál József, Alsógöd, December 8. utca 4. Guttman Erzsébet, Körmend, Rákóczi út 95. Kun Ernő, Kemenesmihályfa, Hunyadi u. 84. Sleng János, Nógrád, Dózsa György u. 13. Veszeli Mária, Bp., IV., József Attila u. 43.

HÍREK

— **A társadalmi tulajdon védelméről** vetített képes előadást tartott az elmúlt héten a békéscsabai fűtőház és pályafenntartás dolgozóinak Vig András főmérnök és a megyei rendőrfőkapitányság képviselője.

— JÓ EREDMÉNNYEL vizsgáztak a Szakma ifjú mestere mozgalomban részt vevő fiatalok a békéscsabai pályafenntartási főnökségnél. A fiatal szakemberek között egy arany, egy ezüst és egy bronzjelvényt osztottak ki.

— JÓL SIKERÜLT családi estet rendezett Miskolc-Gömöri pályaudvaron a nőbizottság. Az est tiszta bevételét a gyermeknapi ajándékokra költik majd.

— **Nyugdíjba vonulókat búcsúztattak.** A tapolcai pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága ünnepélyes külsőségek között búcsúztatta az I-es pályamesteri szakasz 6 idős vasutas dolgozóját. Nyugdíjba vonulók munkáját Csuba László, a szakszervezeti bizottság titkára méltatta, majd átadta az szb. és a dolgozók ajándékát.

— **Ötszáz forintot gyűjtöttek** a szicíliai földrengés sújtotta lakosság megsegítésére a békéscsabai pályafenntartási főnökség XVIII-as gépesített mozgó szakaszának dolgozói. Az összeget eljuttatták a Magyar Vöröskeresztnek.

— VÁNDORZÁSZLÓT nyert a szegedi MÁV—AKÖV komplexbrigád. A győztes brigád a múlt év utolsó hat hónapjában 38,7 százalékkal több tehervagont rakott meg, illetve kezelt, mint a bázisidőszakban, s az állásidőt is jelentősen csökkentették.

— **Csökkentek a vasúti balesetek Baranya megyében.** Az eredményes munkavédelmi oktatásnak és a baleset megelőző felvilágosító és nevelő munkának köszönhető, hogy a személyi balesetek 33 százalékkal, a tárgyi balesetek pedig 6,6 százalékkal csökkentek a megye területén.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Bakó János, Kalló László, Fekete László, Kiss Károly, Benán Rózsa, Antal József, Miskolc: Bakay Elek, Veszprém; Marosan Pál, Czeglédi Sándor, Volosinovszki János, Debrecen: Pintér Lajos, Vecrátót; Szücs Ferenc, Hatvan: Boldizsár Gyula, Békéscsaba: Bognár Károly, Tapolca: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Dr. Biró Sándor, Bp. Józsefváros; Kocsis József, Kétegyháza; Nagy Lajos, Parasznya; Galamb Gyula, Seregélyes; Laboda István, Piliscsaba: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczur utca 41.
Telefon, városi: 229—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 98.
Szikra Lapnyomda

Kényelmesen utazik, pihenten érkezik az
UTASELLÁTÓ
hálókocsijában!
HÁLÓKOCSI KÖZLEKEDIK:
- Szombathely—Szentgotthárdra
- Nyíregyháza—Záhonyba
- Debrecenbe, Szegedre
- Nagykanizsára és Pécsre

ÜNNEPI UTAZÁSHOZ MÁR ELŐRE BIZTOSÍTSA HÁLÓKOCSI JEGYÉT

Elővétel az IBUSZ-irodákban
Menettérti jegy is váltható

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM. Ára 40 fillér 1968. ÁPRILIS 1.

Felszabadulásunk ünnepére

A szovjet hadsereg 1945. április 4-én az utolsó dunántúli községből is kiűzte a fasiszta csapatokat. Ezzel a nappal megnyílt az út a magyar nép előtt az új, a szabad élet megteremtéséhez.

A Horthy-rendszer utolsó vergődésében pusztításban tombolta ki magát. *A magyar népnek a második világháborús károsodása mintegy 22 milliárd arany pengő — a háború előtti nemzeti vagyon 40 százaléka volt.* Felrobbantották hídjainkat. A vasút vágányhálózatának mindössze 10—13 százaléka maradt épségben.

Hogy az elmúlt 23 év alatt a gazdasági építésben mennyire jutottunk előre — nem kell ecsetelni. *Két évtized szívós munkájával leraktuk a szocializmus alapjait, hozzáfoghattunk a szocializmus teljes felépítéséhez.* Az utóbbi időben, felszabadulásunk évfordulóján elmaradtak a színpompás katonai felvonulások. Ez azonban korántsem jelenti azt, hogy csökkent volna a felszabadulás történelmi tényének jelentősége. *Ma más módon, bensőségesebben, több tartalommal ünnepelünk.*

Mindez egybevág azzal a törekvéssel, hogy hatásos megnyilvánulások helyett többet törődünk a lényeggel. *Többet törődünk azzal, ami valóban előbbre visz, ami a szocializmus eszméinek megfelelően az embert szolgálja.* Ezt a célt segíti a gazdasági irányítás reformja. Az a szándék és felismerés, hogy még jobban középpontba kerüljön a dolgozó.

Aki felnőtt fejjel átélte a 23 esztendőt, néha már maga is kódosen emlékszik az indulásra. Az idő megszépíti a küzdelmet. A megtett út nem volt zökkenőmentes. *Harc volt az osztályellenség, a politikai és természeti csapások, saját hibáink és tévelygéseink ellen. Küzdelmek árán, győzelemre mozgósítva értünk el a mába.*

Azok a feliratok, amelyeket annak idején gyárfalakra, kerítésekre írtunk, ma már olvashatatlanok, de a nyomukban született eredmények kitéphetetlen gyökeret vertek a szocialista építésben. Átalakult életünk, de azt esetenként magunk sem vesszük észre.

Feudális nagybirtok rendszerből egyéni parcellákon át vezetett az út a szocialista nagytáblákig, s az új szocialista ipartelepekig. *Eredményeink sokunknak természetes, megszokottá váltak, pedig meg kellett értük harcolni.* De nem mindenki tudja ezt. Hazánk lakosságának 36 százaléka 15 és 39 év közötti, további 24 százaléka 15 évnél is fiatalabb. Több millió ember csak elbeszélésekből ismeri az indulás éveit, természetes talajává lett az a társadalmi rend, amely a felnőttebb milliónknak élményekkel teli politikai harcából született.

A régi gazdasági rendet felszámoltuk, de munkánk akad még elég. Az, amit úgy fogalmaztunk meg: *„Tiéd az ország, magadnak építed!"* akkor is kötelezettséget jelent, ha sürgetnek még mai gondok: *a tanyákon élők életének emberibbé tétele, a lakásprogram megvalósítása, vagy az ipari termelékenység fokozása.* Hiszen ez idő alatt termékenyen átrétegeződött a társadalom. Kizsákmányoló osztályok morzsolódtak fel, vagy kapcsolódtak be a termelőmunkába. Elnyomott osztályok, munkások és parasztok emelkedtek uralkodó magaslatra s már jórészt belőlük sarjadt új arcú értelmiség gondozza a szocializmus tudományát.

Voltak az elmúlt 23 évben megtorpanásaink, kudarcaink. Útunkon akadtak néha zsákutcák is. *A tőkésvilág nem nézte tétlenül a Szovjetunió mellé felsorakozott szocialista tábor fejlődését, ott és úgy ártott, ahogy tudott és ezt teszi ma is.* S a szocialista út vállalása bennünket sem mentesített a megtorpanásoktól. De az ellenséges és ártó szándékkal szemben, hibáink legyűrésével, áldozatvállalással mind erősebb és szilárdabb lett hazánk, a *Magyar Népköztársaság.*

Bizonyítja ezt a statisztika, a közvélemény, de meggyőződhet erről az évente érkező milliós számú külföldi turista sereg is, amely már oly sokszor megcsodálta a magyar újjászületés eredményeit.

Az út ott kezdődött, 1945 társadalmi, politikai, gazdasági harcaiban. A Szovjetunió véráldozatából született szabadság csak a lehetőségét teremtette meg a szocialista útnak, amelyet nekünk kell megépíteni.

Az évfordulón, 1968-ban az elmúlt értizedek küzdelmeire is gondolunk, ha felidézzük a felszabadulás utáni esztendők harcait, azokat a rendkívül éles politikai, és gazdasági küzdelmeket, amelyeket az infláció poklában az osztályellenséggel, a spekulánsokkal, vagy a kishitűekkel folytattunk.

A kommunisták körültekintő javaslatai, a munkásosztály élhségben is hősies munkája, a magát sokszor igába fogó parasztság szorgalma, s a gazdasági életet jelentős tömegű áruval is ellátó Szovjetunió az emlékezés forrása.

Eddigi eredményeink fényében csak mosolyogni lehet egres nyugati lapok cikkén, hogy hazánkat a tánc, az angol nyelvű táncdal és azok az új gazdasági intézkedések jellemzik, amelyekkel állítólag a kormány mint „kapitalista elixírrel" meg kívánja fiatalítani a népgazdaságot.

A valóság gyökerében más képet mutat. A köztudatban valóban *szélesen gyűrűzni kezdenek az olyan közgazdasági fogalmak, mint az ár és érték, a szükséglet és piac, a jövedelmezőség és a ráfizetés.* De ezek már egy szocialista alapokon termelő és értékesítő gazdasági rend belső mozgását tükrözik.

Mindannyian tudjuk, hogy munkánk eredménye nemcsak a mi helyzetünket javítja, hanem sikereink még vonzóbbá teszik szocialista társadalmunkat, példánk lelkesíti, kitartásra buzdítja, követésre készteti munkástestvéreinket az egész világon.

Nagy nemzeti ünnepünkön erre is gondolunk, *hiszen felszabadulásunkat is mindenekelőtt a nemzetközi munkásmozgalom büszkeségének: a szorjethatalomnak köszönhetjük.* S hogy létrehozhattuk, megtarthattuk a munkáshatalmat, hogy békében építhetjük szabad hazánkban a szocializmust, a saját erőfeszítéseink mellett ebben mindig magunk mellett érezhettük a nemzetközi munkásmozgalom, a haladó emberiség támogatását.

A felismerés vezette azokat a tömegeket, amelyek a vietnami nép mellett szolidaritás nagyszerű példáját mutatják fel. *Felszabadulásunk ünnepén helyénvaló, hogy együttérzéssel és tisztelettel gondoljunk arra a hős népre, amely immár nyolc éve dacol leghatalmasabb imperialista államának katonai erejével,* amely a szabadságért és függetlenségért folytatott harc ezernyi hős példáját tanúsítja. Szilárd meggyőződésünk, hogy a testvéri vietnami nép győzni fog, mert az ő oldalán van az igazság.

Felszabadulásunk ünnepén köszöntjük felszabadítónkat, köszöntjük munkástestvéreinket az egész világon. S velük együtt fejezzük ki együttérzésünket Vietnam népével, ítéljük el az amerikai agresszorok galád, emberellenes cselekedeteit.

ZÁHONY „SZÁRAZFÖLDI KIKÖTŐ"

(Riport a 3. oldalon)

LAPZÁRTAKOR

összeült a szakszervezet központi vezetősége

Március 28-án szakszervezetünk Benczúr utcai székházának tanácstermében összeült a szakszervezet központi vezetősége. Az elnökségben helyet foglalt *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Gyócsi Jenő* elnök, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár és *Gulyás János* titkár. Az ülésen jelen volt *Lindner József* vezérigazgató-helyettes és *Rimóczi László*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára is.

Az ülést Gyócsi Jenő elnök nyitotta meg. Üdvözölte a megjelenteket majd bejelentette a szomorú hírt: *dr. Soproni József, a szakszervezet központi vezetőségének és elnökségének tagja, a Vasúti Főosztály Általános igazgatási, jogi és egészségügyi szakosztályának vezetője március 19-én tragikus körülmények között meghalt. Ismertette az elhunyt életútját, majd a központi vezetőség egyperces néma felállással adózott az elhunyt emlékének.*

A napirendi pontok ismertetése után, mint az első napirendi pont előadója, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója *az új gazdasági mechanizmus eddigi vasúti tapasztalatait ismertette. Bejelentette, hogy a vasút a múlt évi jó munka után 16,5 nap nyereséget fizet.* Ezután a szakszervezet szervezeti felépítését, a vezető szervek főbb feladatait és munkamódszereit *Szabó Antal* főtitkár, majd a vasutasok önkéntes támogatási alapjából történő egészségügyi létesítmények fejlesztési tervét *Gulyás János* titkár terjesztette a központi vezetőség elé.

Lapzártakor a központi vezetőség ülése még tart, s anyagának részletes ismertetésére lapunk következő számában visszatérünk.

50 és félmillió forint újításokból

A vasutas újítók már eddig is több millió forinttal járultak hozzá a vasút korszerűsítéséhez. *1967-ben például 6701 javaslatot nyújtottak be.* Ebből 2343-at fogadtak el, ez 53-mal több az 1966. évben elfogadott mennyiségnél.

Az újítás ügyintézésének gyorsítását mutatja, hogy az 1966. évi 436 javaslattal szemben 1967-ben 389-re csökkent a hátralékosnak tekinthető újítások száma. Az új elgondolások minőségi javulását igazolja az az örvendetes tény is, hogy az elfogadott és üzemszerűen használatba vett javaslatoknál a tényleges megtakarítások forint összege emelkedett.

Kitűnő példa erre *Kállai Ferenc* és *Kurucz József* a VATUKI, illetve a Keleti fűtőház dolgozójának *„Vontató járművek kikötés nélküli keréktalp esztergályozása"* tárgyú újítási javaslata, amellyel 1 millió 486 ezer forint népgazdasági eredményt értek el. Ezért

a javaslatért 148 635 forint újítási díjban részesültek.

Említést érdemel még *Papp László*, a debreceni járműjavító dolgozója is, aki olyan elektromos szegecsmelegítő készüléket szerkesztett, amely 350 203 forint megtakarítást eredményezett. A részére kifizetett újítási díj értéke 14 008 forint.

Amíg 1966-ban 48 millió forint volt a megtakarítások értéke, addig *1967-ben a népgazdasági eredmény az 50 és fél millió forintot is meghaladta.*

Ezzel összefüggésben növekedett a kifizetett újítási díjak összege is. Az 1966. évi 2,3 millió forinttal szemben 1967-ben

2 millió 302 ezer forint megérdemelt újítási díj került kifizetésre.

A fenti számadatokat tekintve megállapítható, hogy az újítómozgalom fejlődő tendenciát mutat és a nemrég megjelent újítási kormányrendelet hatására minden remény megvan arra, hogy a műszaki fejlesztést elősegítő, új korszakot élő újítómozgalomban is a MÁV eddig elért eredményeit túlszárnyaljuk.

Szőnyi Lajos

Vietnamért

A budapesti igazgatóság területén több mint félmillió forint gyűlt össze

A *Magyar Vasutas* legutóbbi számában közöltük a miskolci igazgatóság KISZ szervezetének felhívását, majd beszámoltunk arról is, hogy a *Vasutasok Jótékonysági Országos Segélyező- és Biztosító Egyesülete* vietnami műszakot tartott, s a vietnami műszak eredményeként 1500 forintot fizettek be a vietnami nép megsegítésére. Az azóta eltelt időszak alatt szerkesztőségünkhöz több olyan levél érkezett, amelyek szintén a vietnami műszakról szólnak.

Március 25 a vietnami szolidaritás napja volt. Már előtte hetekkel, a nemzetközi nőnap alkalmából és jelenleg is

egyre több szó esik a munkahelyeken a vietnami nők hősiességéről, hatalmas elszántságáról és szenvedéseiről,

melyet az amerikai agresszorok galád bombatámadásai és csapataik dél-vietnami kegyetlenkedései okoznak. Az első negyedévi szakszervezeti taggyűléseken szinte mindenütt szó esett erről.

A *Keleti pályaudvaron* eddig 13 000, a *Nyugatiban* 30 000, *Józsefvárosban* állomáson közel 10 000, a *Gépjavító Üzemben* 30 000, a székesfehérvári járműjavítóban 25 000 forint gyűlt eddig össze.

A *ferencvárosi* fűtőházban sokan 100—100 forinttal, az utazók több mint 16 000 forintos adománnyal járultak hozzá a fűtőház eddigi 36 000 forintos gyűjtési összegéhez. A *szolnoki járműjavító* 2500 dolgozójából 2281-en százezer forintot adtak össze. A ferencvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói 12 000 forintot meghaladó, *Ferencváros* állomás dolgozói pedig eddig 23 000 forintot meghaladó összeget gyűjtöttek össze.

Az *Északi Járműjavító* dolgozói

151 ezer forinttal járultak hozzá a vietnami szolidaritási alap növeléséhez.

Különösen példásan vett részt az anyagi segítségben *Papp István* szocialista brigádja a X. osztályról, *Balatoni Ferenc* műszerész szocialista brigádja, valamint *Orbán János* és *Orgován László* által vezetett XII. osztályos Diesel-lakatos szocialista brigádok kollektívája.

Rákosrendező állomás dolgozói egynapi átlagkeresetüket ajánlották fel, s így több, mint 30 000 forintot gyűjtöttek a vietnami nép megsegítésére. Ugyancsak egynapi átlagkeresetüket ajánlották fel *Eperjeske* rendezőpályaudvar dolgozói is, s a 10 200 forint összeget már postára is tették.

Pusztaszabolcs állomás KISZ-szervezete a csomóponton március 8-án és 9-én szolidaritási műszakot tartott, ennek bevételét szintén befizették a K—93-ös cselekszámlára.

A vietnami nép megsegítésére megmozdultak *Debrecen* állomás vasutasai is. A szocialista brigádok tagjai csatlakoztak az *Egy kerékpárt Vietnamnak* mozgalomhoz. A gépkocsivezető dolgozók szocialista brigádjai az első kerékpárra való összeget már összegyűjtötték. Számítás szerint azonban

Debrecen állomás dolgozói mintegy 10 kerékpárra való összeget

kívánnak összegyűjteni.

A *debreceni fűtőház* dolgozói felajánlották, hogy napi keresetük 50 százalékát felajánlják a vietnami nép megsegítésére.

Újabb levél érkezett *Miskolcról*, amelyben arról számolnak be, hogy a miskolci igazgatóság számviteli főnökségének dolgozói 2000 forintot gyűjtöttek és fizettek be a vietnami nép megsegítésére.

A budapesti igazgatóság területén eddig *több mint félmillió forint gyűlt össze* az elmúlt két hét alatt a vietnami nép támogatására.

16,5 nap az üzemi részesedés

A vasút 1967. évben 418,9 millió utast szállított el. Az egy utaskilométerre jutó bevétel mind a bázisévnél, mind az előirányzottnál 0,7 százalékkal kedvezőbb. A díjszabási árutonna kilométer előirányzatot 100,2 százalékra teljesítették. Az áruszállítási bevétel 0,6 százalékkal meghaladta az előirányzatot. A bázishoz képest a fizető árutonnakilométerre jutó átlagos bevétel 0,9 százalékkal növekedett.

Az üzemi eredmények javulásának eredményeként a vasút

16,5 napnak megfelelő bért fizet.

A felosztható üzemi jutalék összege *igazgatóságonként, szolgálati főnökségenként differenciáltan került megállapításra az 1967. évi eredmények alapján.* A rendelkezésre álló keretből a Minisztertanács és SZOT vándorzászlóval kitüntetett szolgálati helyek plusz 40 százalék, az élüzem címmel kitüntetett szolgálati helyek plusz 25 százalék, a vezérigazgatói, illetve az igazgatói elismerést elnyert szolgálati helyek pedig 15 százalékkal több üzemi jutalékot kapnak.

A MÁV üzemek nyereségrészesedésre felhasználható napok száma:

Északi Járműjavító	20,8 nap
Landler Járműjavító	19 „
Szolnoki Járműjavító	18,2 „
Debreceni Járműjavító	18,8 „
Gépjavító	13 „
*Fatelítő	12,4 „
Miskolci Járműjavító	17,8 „
Szombathelyi Járműjavító	19,7 „
Dunakeszi Járműjavító	18,6 „
Székesfehérvári Járműjavító	22 „
Gyöngyösi Kitérőgyártó	17,7 „
*MÁV Tervező Intézet	8,4 „
*többlet igazgatói alap	

„A vasutasokért"

Kiállítás a Vasúti Főosztályon

A Vasutasok Szakszervezete és a Vasúti Főosztály 3. szakosztálya április 4-e tiszteletére *„A vasutasokért"* címmel kiállítást rendez. A kiállítás a vasutas dolgozók szociális, kulturális és egészségügyi ellátását szemlélteti, ha nem is a teljesség igényével, *de összefoglaló képet kíván adni azokról a béren kívüli juttatásokról, ami nem szerepel a borítékban,* de aminek mindannyian részesei vagyunk és nélkülük ma már elképzelhetetlen az életünk.

Szociális létesítményekre — mosodák, öltözők, szálláshelyek építésére — 10 év alatt, *1954—1964-ig 295 millió került beruházásra,* míg a harmadik ötéves terv keretében már öt év alatt *252 milliót fordítunk hasonló célra.*

Néhány jellemző számadat a kiállítás anyagából: 1967-ben szociális beruházásokra fordított 31 millió forintból 143 üzemi mosdó, öltöző létesült. A dolgozók kedvezményes étkeztetésére az elmúlt évben 14 millió forint volt a vasút hozzájárulása.

Munka-, védő- és egyenruhára 1967-ben 160 millió 147 ezer forint került felhasználásra. Társadalombiztosítást segélyekre 1967-ben különféle jogcímen 489 millió 275 ezer forintot fizettek ki. Kulturális, sportlétesítmények, gyermekintézmények, családi üdülők, hétvégi pihenők fenntartására és támogatására évi 46 milliót fordítunk. Bölcsődében és napközi otthonban 1430 gyermek, a 6 nevelőintézetben 1360 általános és középiskolás gyermek nevelkedik.

A kiállítás jól tükrözi azt az erőfeszítést, amit a vasút a szakszervezet segítségével a vasutasdolgozók egyre jobb szociális, kulturális és egészségügyi ellátottságáért folytat.

„A vasutasokért" című kiállítást április 3-án nyitják meg a Vasúti Főosztály földszint 27-es számú helyiségében. Az érdeklődők megtekinthetik: *munkanapokon 8.30 órától 17 óráig.*

Egy esztendő távlatából

Javuló szakszervezeti munka a Hámán Kató fűtőházban

A legelső látvány, amely az érkezőt fogadja: *az április végére — reméljhetőleg — teljesen elkészülő, 860 férőhelyes, fehér-fekete rendszerű, új fürdő-öltöző épület.* Jelentős eseménye lesz a *Hámán Kató fűtőháznak* az új létesítmény átadása, hisz a mostani öltözők áldatlan állapota sok gondot okoz.

— *Fejlődik és korszerűsödik a világháború alatt igen súlyos sérüléseket szenvedett fűtőház, a motorüzem is épülőben van, s dolgozóink munkakörülményei is sokat javultak az elmúlt hónapokban* — mondja *Raczki Ferenc*, akit tavaly novemberben választottak a szakszervezeti bizottság titkárává. (Megelőzőleg — két és fél évig — a budapesti igazgatóságra távozott *Valuska László* látta el ezt a tisztet.

Az új követelményeknek megfelelően

Egy esztendeje immár, hogy szerte az országban — s így a Hámán Kató fűtőházban is — újjáválasztották a szakszervezeti bizottságokat. S mert az elmúlt év bővelkedett eseményekben és feladatokban — érdemes a választás óta eltelt időszakot áttekinteni, elemezni.

— *Az MSZMP IX. és a SZOT XXI. kongresszusa szellemében igyekeztünk munkánkat meghatározni, feladatainkat két féléves munkatervben rögzítettük* — idézi a történteket az szb-titkár. — *Döntő volt számunkra, hogy a fűtőház dolgozói érezzék: az új gazdaságirányítási rendszerben jelentősen megnő a szakszervezet szerepe, hogy a műhelybizottságok aktivistáinak szavuk van az üzemrészek életében!*

Nagyobb önállóságot kaptak a műhelybizottságok. S hogy ez így van, azt Raczki Ferenc nemcsak mint szb-titkár tanúsíthatja — ezt érezte 1967 novemberéig, a motorszerelők műhelybizottsági titkárakéntis. Szükséges volt, hogy már tavaly önállóbban dolgozzanak az aktivisták, s időben felkészüljenek a gazdasági reform követelményeinek ellátására. A dolgozók maguk is tapasztalhatták: *a szakszervezet bizalmiai hallatják hangjukat, s szinte nincs olyan jutalmazás, amely a hozzájárulásuk nélkül — sőt, többnyire ne az ő javaslatukra — történne.*

A dolgozók is észrevették, hogy a szakszervezet a korábbiaknál is jobban védi az érdekeiket. Ezt az a számadat is bizonyítja, hogy amíg tavaly októberben 240 főnek volt rendezetlen a szakszervezeti tagsága, januárban már csupán hetvenöten tartoztak tagdíjjal.

Két évtizede a dolgozók bizalmából

A tavalyi szakszervezeti választásokkor több feladatkört összevontak, a Hámán Kató fűtőházban majd a felére csökkent az szb-tagok száma. Egy kivétellel valamennyien kipróbált harcosai a szakszervezeti munkának, *Gergácz Pál* szb-elnök a felszabadulás óta tagja az szb-nek, *Felvégi István* ugyancsak két évtizede élvezi munkatársai bizalmát, *Gálik Sándor* termelési felelős 1952 óta tagja a szakszervezeti bizottságnak.

A fűtőház elmúlt évi termelési eredményeiről Gálik Sándor beszél:

— *Tavaly arra törekedtünk, hogy helytálljunk a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulója tiszteletére indított jubileumi munkaversenyben, s elérjük az élüzem szintet. A munkaversenyt a szakszervezet szervezte. Néhány szocialista brigádot komplex brigáddá egyesítettünk, új brigádok is alakultak, s így 1967-ben 31-ről 33-ra nőtt a szocialista brigádok — 362-ről 446-ra a szocialista brigádokban dolgozók — száma. Elsősorban a javítóműhely és az utazószemélyzet brigádjai jeleskedtek . . .*

A javítóműhely termelési tervét 109,61, az utazószemélyzet az egy gépre jutó 100 elegytonnakilométer tervét 103,42 százalékra teljesítette, az önköltségcsökkentési tervüknek pedig 104,24 százalékban tettek eleget. Jelentősen segítette a termelést az újítómozgalom. *A 106 benyújtott újításból 25-öt fogadtak el és vezettek be. Az újítások 87 és fél ezer forint megtakarítást jelentettek a népgazdaságnak.* Ha részletesebben írnánk az elmúlt esztendőről, hírül adhatnánk, hogy a karbantartó részleg dolgozóihoz hasonlóan — egy 200 ezer forint értékű vízellenállásmérőt készítettek jórészt hulladékanyagból — más műhelyekben és szolgálati helyeken is tetemes megtakarításokat értek el.

Beosztás — 33 napra

A motoros személyzetnél az elmúlt év végéig *fokozatosan bevezettélc a közbeváltó rendszert. Ez azt eredményezte, hogy az év eleji 280 óra helyett átlagosan 247 órát töltöttek és töltenek otthonuktól távol, s ami nem kevésbé fontos — 33 nappal előre ismerik a beosztásukat.* A szakszervezeti bizottság és a fűtőház gazdasági vezetői most tervezik a gőzmozdonyokon dolgozó személyzet munkaidejének hasonló csökkentését.

— *Hogy a munkaidő csökkentését zökkenőmentesen bevezethettük, ehhez a műhelybizottság aktivistáinak jó hozzáállása is kellett* — jegyzi meg Raczki Ferenc. — *Ők értették meg a dolgozókkal, hogy bármelyik mozdonyon dolgozzanak is, úgy vigyázzanak a gépre, mint a sajátjukra.* (A közbeváltós rendszer bevezetésével megszűnt az is, hogy mindenki mindig ugyanazon a mozdonyon teljesítsen szolgálatot!)

Hogy minden bizalmi tisztán lássa a reá váró feladatokat, *A bizalmiak megnövekedett szerepe, joga és kötelessége* címmel tanfolyamot szerveztek. Az 1967-ben kezdődött tanfolyam még idén is tart. S ha már a tanfolyamokról szólunk, említsük meg azt is: *az 1967/68-as tanévben kilencvenegy dolgozó jelentkezett az általános iskola kihelyezett osztályaiba, s a félévi kötelező vizsgán hatvanhárman jelentek meg.* Hlányos volt viszont a TIT-előadások, a politikai iskolák és a munkásakadémiák szervezése. A politikai iskolát csak az esztendő végén szervezték meg.

A fiatalok, akik KISZ-klubszobával rendelkeznek, most valóra válthatják azt a KISZ és a szakszervezet közös értekezletén elhangzott ígéretet, *hogy életképessé teszik a kultúrcsoportot.* A fiatalok azt is szorgalmazhatnák, hogy idén ne csupán kétszázhúsz olvasója legyen a fűtőház 3757 kötetes könyvtárának, hogy a vidékről bejáró dolgozók is bekapcsolódjanak az olvasómozgalomba.

Tervek

A tevékenységének második évébe lépett szakszervezeti bizottság továbbra is abban a szellemben kíván dolgozni, amelyet az utóbbi egy esztendőben a fűtőház dolgozói tapasztalhattak.

— Legfőbb célunk, hogy elérjük: *a gazdasági vezetők munkájukat még inkább a dolgozókra támaszkodva, javaslataikat figyelembe véve végezzék.* A cél közös. Szeretnénk, ha az aktivistáink még bátrabban hangot adnának véleményüknek, s ezzel is segítenék, hogy a munkásellátásban a tavalyinál is kevesebb nehézségünk legyen. A termelésben elért eredményeinkkel pedig azt kívánjuk bizonyítani, hogy a Hámán Kató fűtőház vezetői és dolgozói élni tudnak a gazdasági reform adta lehetőségekkel — mondotta befejezésül a szakszervezeti bizottság titkára.

Földes Tamás

Évenként 2300 előadás

Megnőtt az érdeklődés a műszaki munkásakadémiák iránt

Közel 7 éves múltra tekint vissza a műszaki ismeretterjesztés egyik formája, a munkásakadémia. Ez az önképzési rendszer egyre jobban terjed a vasutas dolgozók körében. Minden év előrelépést jelent, nő a népszerűsége mind a hallgatók, mind a társadalmi és szakmai szervek részéről.

Szakszervezetünk és a TIT-szervek együttműködése nyomán *ma már a vasútüzem minden szakágában működnek munkásakadémiák, amelyeket ezrével látogatnak a dolgozók.*

A szervezés kezdeti szakaszában csak a vasúti szolgálat három fontos területén szervezték munkásakadémiákat. Jelenleg 19 témakörben történik évről évre az előadássorozatok szervezése.

Az oktatásnak ez a formája kiterjed a vasút egész területére. Minden területi bizottság a hozzátartozó szakszervezeti bizottságokkal együttesen tevékenyen veszi ki részét a szervezésből.

A vasúton átlagosan *200 előadássorozat indul, amelynek keretében évenként 2300 előadást tartanak.* Minőségi fejlődést jelent — és ez a hallgatók igényének hatására alakult ki —, hogy egyes témakörökben (pl. dieselesítés) két-három éves időtartamú, fokozatosan növekvő ismereteket nyújtó sorozatok indultak.

Az előadásonkénti részvevők száma átlagosan 30 fő és összesen közel *70 ezer vasutas vesz részt a különböző munkásakadémiai előadásokon.*

Szakszervezetünk a munkásakadémiák rendezésére, tankönyvekre, előadók tiszteletdíjára évente több mint 400 ezer forintot fordít.

A dolgozók évről évre növekvő érdeklődése is bizonyítja a műszaki munkásakadémiák létjogosultságát és nem kétséges, hogy az egyéni és társadalmi érdekek együttes érvényesülését szolgálja.

Skultéti Emánuel

Debrecen legidősebb emberét köszöntötték

A debreceni II-es számú szociális otthonban az otthon lakói bensőséges *házi ünnepségen köszöntötték a 104 éves Vendl Ferencet.* A születésnapi ünnepségen részt vett Debrecen állomás szakszervezeti bizottságának titkára és Debrecen állomás *Szendrei Júlia* szocialista brigádja is, akik évek óta patronálják, segítik az idős embert. A sok virág, jutalom átadása után Debrecen állomás népi zenekara és szólistái szórakoztatták az ünnepeltet és az otthon lakóit.

A műsor után a 104 esztendős Vendl Ferenc, Debrecen legidősebb embere köszönetet mondott az ünnepségért, s az ő tiszteletére megtartott műsorért.

A korszerűen felszerelt szociális otthonban egyébként több nyugdíjas vasutas is lakik. A közelmúltban *Pánti Béla*, a vasutasszakszervezet alelnöke és *Orgoványi László*, a debreceni területi bizottság munkatársa is megtekintette a szociális otthont. Elbeszélgettek az idős vasutasokkal, az otthon lakóival.

A szociális otthonban egyébként nagyon jó ellátásban részesülnek a gondozottak. *Négyszemélyes, központi fűtéses szobákban laknak, s jól felszerelt könyvtár és televíziós szoba is rendelkezésükre áll.* Az intézet dolgozói és vezetői nagy gonddal és emberséggel teszik kellemessé, széppé az otthon lakóinak életét.

Nagy részvéttel temették el dr. Soproni Józsefet

Mély megrendüléssel fogadtuk a hírt: március 19-én, 42 éves korában tragikus hirtelenséggel elhunyt dr. Soproni József, a Vasúti Főosztály általános igazgatási, jogi és egészségügyi szakosztályának vezetője. Egyszerű vasutas családból származott. Édesapja MÁV lámpakezelő volt. Így már fiatalon megismerte a vasutasok életét. Édesanyját korán elvesztette. Az édesapa biztosította szerény anyagi lehetőségek közepette saját erejéből érettségizett, miközben neki, magának is részt kellett vállalnia a családfenntartás mindennapi gondjaiból.

Az érettségi után 1944-ben a vasútnál helyezkedett el, mint forgalmi gyakornok. Volt kocsifelíró, távírász és forgalmi szolgálattevő. 1950-ben sikeresen végezte el a MÁV Tisztképző Intézet forgalmi tanfolyamát. Ezután hovatartozását, politikai állásfoglalását bizonyítva a vasutasszakszervezethez került politikai munkatársnak.

Dr. Soproni József életpályája gyorsan ívelt felfelé. 1954-ben a szervezési és a káderosztály helyettes vezetője, 1955-től 1957-ig sportosztályvezető, majd 1957 februárjában a szakszervezet titkára lett. Közben becsülettel eleget tett a továbbtanulási és továbbképzési kötelezettségnek is. A napi munka mellett a budapesti Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Karán 1962-ben jeles eredménnyel fejezte be tanulmányait és jogi diplomát szerzett. Példamutató munkája elismeréseként 1954-ben Kiváló vasutas, 1957-ben pedig a Szocialista Munkáért Érdemérem kitüntetésben részesült.

Képesítését és vezetői készségét figyelembe véve 1964. szeptember 1-től a Vasúti Főosztály általános igazgatási, jogi és egészségügyi szakosztály vezetőhelyettesi, majd 1965. január 1-től a szakosztályvezetői teendők ellátásával bízták meg. Az új munkakör betöltése, a gazdasági vezetői beosztás mellett továbbra is dolgozott, mint központi vezetőségi, s elnökségi tag a vasutasok jobb élet- és munkakörülményeinek megoldásáért. Különösen szívügye volt a vasutasok egészségügyi ellátásának jobbá tétele. Széles körű marxista—leninista felkészültségével, szakmai tudásával, javaslataival állandóan segítette a technikailag gyorsan fejlődő vasút építését. Soha nem félt a munka nehézségeitől, mindig önzetlenül vállalta a reá háruló feladatok végrehajtását, csak azért, hogy a munka során jelentkező gondok és problémák megoldását személyes példamutatással is segítse.

Több mint tíz éven át a munka mellett fegyverrel is kész volt vívmányaink védelmére. 1957 tavaszán ugyanis elsők között jelentkezett a munkásőrségbe, s mint a Bokányi Dezső Építők Munkásőr Zászlóalj tagja A haza fegyveres szolgálatában 10 év kormánykitüntetést ez évben kapta meg.

Elhunytával nagy veszteség érte a vasutas dolgozókat, a szakszervezeti mozgalmat, s lapunk szerkesztő bizottságát is, amelynek évek óta tagja volt.

Dr. Soproni Józsefet 1968. március 27-én a Rákoskeresztúri Újköztemetőben nagy részvét mellett helyezték örök nyugalomra. Az elhunytat a gyászoló család mellett barátai, munkatársai és a vasutasok százai kísérték utolsó útjára. A ravatalnál a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya, MÁV Vezérigazgatósága, a főosztály MSZMP pártbizottsága, s a munkatársak nevében Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója mondott búcsúbeszédet.

A sírnál Szabó Antal, a szakszervezet főtitkára a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége és elnöksége, valamint a szervezett vasutasok és a Bokányi Dezső Építők Munkásőr Zászlóalj parancsnoksága és munkásőrtársak nevében búcsúzott.

A főtitkár búcsúbeszéde után dr. Karl Kaiser, a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) főtitkára a szervezet nevében vett búcsút a halottól.

Búcsúzni mindig fájdalmas, de különösen nehéz a búcsú olyankor, amikor szeretett baráttól, munkatárstól kell elválni. Haláloddal szegényebbek lettünk egy olyan elvtárssal, olyan munkatárssal és baráttal, akivel hosszú évekig együtt dolgoztunk, együtt örültünk a sikereknek, együtt bánkódtunk a kudarcokon.

Szabó Antal főtitkár búcsúbeszédét mondja.
(Falus István felvétele.)

Reflektorfényben a Hámán Kató szocialista brigád

Azt mondják, ha az ember szívesen dolgozik — repül az idő. Így igaz. *Az önként vállalt feladatok teljesítése, a munka mellett örömet is jelent.* Olyan eredmények elérését biztosítja, melyre joggal büszkék lehetünk. Az egyén munkája beolvad a közösségbe, s annak egy részét képezi. Azt, hogy jól vagy rosszul segíti-e, a közös cél megvalósítását, végzett munkája minősége és mennyisége alapján bírálják el. *Ha többen összefognak, s együttesen oldják meg a feladatokat, küzdik le a nehézségeket, jobb eredményt lehet elérni.* Törvényszerű ez, s jól tudják a pécsi igazgatóság dolgozói is.

Kedvvel, felelősséggel

Az igazgatóság központjában több szocialista brigád tevékenykedik. Tagjai olyan dolgozók, akik kedvvel, felelősséggel végzik munkájukat és becsületbeli kötelességüknek tartják vállalásaik teljesítését. Tevékenységüket a szakszervezeti bizottság értékeli, s ha kell, útmutatást, segítséget nyújt a közös munka szervezéséhez.

A kezdet mindig nehéz. Tapasztalatok hiányában adódnak olyan esetek, amikor a jó szándék mellett kevés a konkrét vállalás, vagy annak megjelölése általános. Ilyenkor a szocialista brigád nem tud eleget tenni a vállalásnak. *A pécsi igazgatóság számviteli főnökségén 1967-ben megalakult 6 brigád közül, a Hámán Kató nevét viselő brigád nyerte csak el a szocialista brigád címet.*

A kollektívának tizenkilenc tagja van. Akad közöttük idősebb és fiatal, leány és asszony, tanuló, sportoló és tisztes családapa. Bár egyéni életükben, problémáikban különböznek egymástól, *a közös cél összekovácsolta őket.* Nemcsak saját, hanem társaik munkáját is figyelemmel kísérik, s ha szükség mutatkozik, azonnal segítenek.

Terven felül

Vállalásaikat egy évvel előtt szerződésben rögzítették. A külszolgálati helyek patronálásáért, a munkafegyelem megszilárdításáért, a szakmai fejlődésért, a szocialista erkölcs és közösségi szellem fejlesztéséért külön-külön is felelősséget vállaltak.

Akadnak esetek, amikor terven felüli munkát végeznek. Az ilyen eredmények is a brigádnapló oldalaira kerülnek. Maradandó tényként igazolják, hogy a feladat határidő előtt elkészült, a kollektív szórakozás jól sikerült, avagy a beteglátogatás elérte kívánt célját.

A közös munka jelentőségéről azonban nemcsak a számok, a tények beszélnek. Hasznosságát közvetlenül tapasztalják a brigád tagjai is. Közülük néhány vélemény: *Pusztai Lászlóné* a szocialista verseny ösztönző hatását tartja fontosnak. Elmondja, hogy sokkal nagyobb igyekezettel dolgozik mindenki, nehogy miatta lemaradás legyen.

Az egymáshoz való viszony javulásában is örvendetes a változás. *Míg azelőtt mindenki saját munkájáért érzett csak felelősséget, addig most egymásnak is segítenek.* Betegség esetén vállalják társuk munkáját, mert mindannyiuk érdeke, hogy brigádjuk a meghatározott feladatokat elvégezze.

Drávai Lajos a gazdasági munka jelentőségét emeli ki. A költségek könyvelése tükrözi a szolgálati helyek munkáját, az eredményekkel kapcsolatos ráfordításokat. *A korábbi gyakorlattól eltérően, olyan kimutatást készítettek, amely segítségével figyelemmel kísérhetik az eredmény számlán való helyes könyvelést.* Ez a gazdasági munka értékelésénél fontos tényező. Újszerű a csoportnál a filmek, tv-előadások kollektív értékelése is. Az ilyenkor adódó élénk viták, a brigádtagok bírálóképességét fejlesztik.

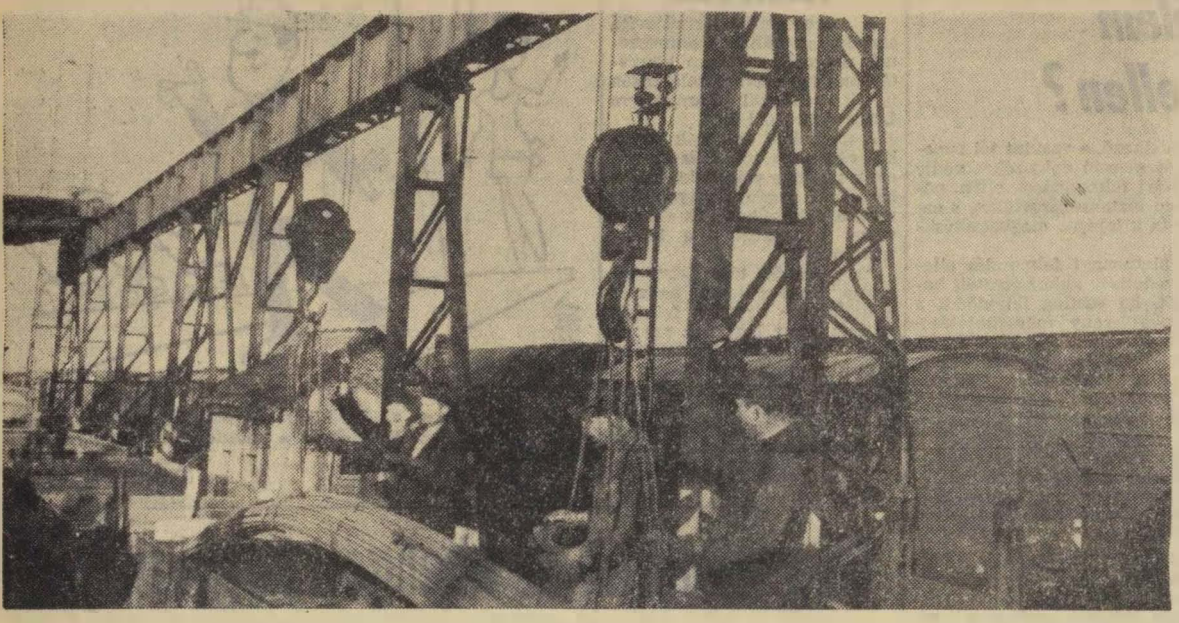
Munka után szórakozás

Dr. Kovács László a munka utáni pihenés, kellemes időtöltés szervezését vállalta. Ezzel kapcsolatban adódnak nehézségek. Nem könnyű dolog ugyanis az igények kielégítése, ha azok nem mindig egyeznek az adódó lehetőségekkel. Szervező munkáját mégis szívesen, örömmel végzi, s azt tartja, hogy *a munka utáni szórakozás nemcsak kellemes kikapcsolódást biztosít, hanem kedvet ad a jobb munkához is.*

S hogy ez valóban így van, arról nemrég számot adtak a Hámán Kató szocialista brigád tagjai. Egyéves önzetlen, jó munkájukkal bizonyították, hogy elvtársi összefogással nagyszerű eredményeket lehet elérni s egységes akarattal minden nehézséget le lehet küzdeni.

Pálinkás Károlyné

ZÁHONY „SZÁRAZFÖLDI KIKÖTŐ"



Munkában a darusbrigád

A felszabadulás előtt kevesen tudtak hazánkban Záhony létezéséről. Az alig ezer lelket számláló szabolcsi kis község nem sokban különbözött a többi nyírségi falutól. Vasútállomása egy alacsony, földszintes kis felvételi épületből és mindössze négy vágányból állt. 1945 óta azonban sok víz lefolyt a Tiszán. S az egykori kis állomás, a népi hatalom két évtizede alatt a szocializmus építésével együtt fejlődött óriássá, „szárazföldi kikötővé".

Legnagyobb határállomásunkat nem véletlenül nevezik „szárazföldi kikötőnek". A kívülállónak talán kissé túlzottnak tűnik ez a jelző. Pedig nem az. Jóllehet Záhonyba nem hajókon, hanem vasúti kocsikban érkezik az áru, mégis mindent át kell rakni széles nyomtávról normálra, vagy fordítva. Naponta több tízezer tonna vasérc, koksz, faáru, gabona, különféle gépek, berendezések, s nyersanyagok átrakásáról és továbbításáról kell gondoskodni. Ez pedig nem egyszerű feladat. Annál is inkább, mivel a szovjet—magyar gazdasági kapcsolatok fejlődése során évről évre nagyobb feladatok hárulnak Záhonyra és átrakó körzetének állomásaira.

A két baráti ország áruforgalmának mintegy 80 százaléka vasúton bonyolódik le. De jelentős a Szovjetunióból Jugoszláviába, Ausztriába, Olaszországba és más európai országokba irányuló tranzitforgalom is. Ezzel kapcsolatban csak egy példa. 1967-ben Záhonyban 15,8 százalékkal több árut raktak át és szállítottak el, mint az előző évben. S ha ehhez még hozzátesszük a személyforgalmat, amely a jubileum évében a duplájára emelkedett, nem nehéz megállapítani: Záhonyban akad tennivaló bőven.

Erről, mint már korábban annyiszor, ezúttal is meggyőződhettünk. A napokban ugyanis Záhonyban jártunk. Beszélgettünk vezetőkkel, dolgozókkal, majd megtekintettünk több fontos átrakóhelyet. A látottakat, tapasztaltakat csokorba szedtük és ezennel átnyújtjuk a tisztelt olvasónak.

Eredményes évet zártak

A szokásos reggeli eligazítás után nyitottunk be az átrakókörzet vezetőjének irodájába, ahol már együtt volt a vezérkar. Régi ismerősök valamennyien. *S. Kovács István* felügyelő, a körzet vezetője hosszú évekig volt a határállomás főnöke. *Tóth Géza* intéző, országgyűlési képviselő, Záhony jelenlegi állomásfőnöke. *Pálosi István*, a csomópont pártbizottságának titkára és *Verba Ferenc*, az állomás szakszervezeti bizottságának termelési felelőse.

— A múlt esztendőben, a jubileum évében nagy feladatok hárultak Záhonyra. Hogyan győzték a munkát? Milyen eredményekkel zárták az évet? — érdeklődtünk.

— *A korábbi évekhez viszonyítva valóban jóval több áru érkezett, de mi már hozzászoktunk a nagy forgalomhoz, a sok munkához* — mondotta *S. Kovács István*. — *Úgyszólván valamennyi fontos munkahelyen kialakult a törzsgárda, akikre mindenkor számíthatunk.* Nagyon sokat jelent az is, hogy a forgalom nagyarányú növekedésével lépést tart az átrakókörzet fejlesztése, valamint a csatlakozó vonalak bővítése, korszerűsítése. Az *Eperjeskén* épült új, korszerű rendező-pályaudvar, a *Nyíregyháza—Záhony* közötti vonalszakasz villamosítása, s a második vágány építése, továbbá az átrakási munkák gépesítése nagymértékben hozzájárul a jó eredmények eléréséhez. Ma már ott tartunk, hogy *az átrakásra kerülő áruk 70 százalékát gépek segítségével végezzük. A tömegáruk, a vasérc, a szén, a koksz, a műtrágya és a gabonafélék gépesített átrakása már teljes egészében megvalósult.* Itt szeretném megjegyezni: nagy örömünkre szolgál, hogy a harmadik ötéves tervben mintegy 15 millió forint áll rendelkezésre kisgépek beszerzésére.

— Beszélni kell arról a gyümölcsöző kapcsolatról is, amely *Záhony* és *Csap* határállomás, az ungvári aligazgatóság, valamint a lvovi és a debreceni igazgatóság között az elmúlt esztendőkben kialakult — vette át a szót Tóth Géza. — *Naponta kétszer, reggel és este kölcsönösen tájékoztatjuk egymást az átrakás menetéről, a vonatok helyzetéről. S ha a munkában akadályok merülnek fel, a hírközlő eszközök útján menetközben is megtaláljuk a módját, hogy segítséget nyújtsunk egymásnak.* Nemrég Csapon volt egy közös értekezlet. Az ungvári aligazgatóság vezetői megdicsértek bennünket a jó együttműködésért. Őszintén szólva jólesett a dicséret.

A baráti együttműködés bizonyítéka az is — folytatta —, hogy Záhonyban a munkában élenjáró magyar vasutasok mellett ott látni a „szomszédvár", Csap határállomás legjobbjainak fényképét. Csapon pedig Záhony kiváló dolgozói láthatók a falitáblán.

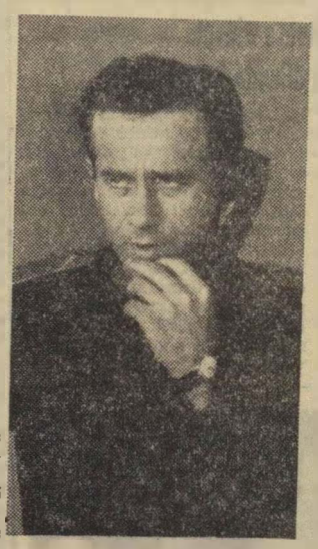
Pálosi István, a pártbizottság titkára is az együttműködésben és az összefogásban rejlő erőről beszélt.

— *Abban a munkában, amit itt Záhonyban és az átrakókörzet többi állomásain, Eperjeskén, Tuzséron és Komorón mindennap el kell végezni, nagyon sok múlik az embereken. Amióta vasutasaink a saját bőrükön is érzik a róluk történő gondoskodást, az egyre javuló munkakörülményeket és szociális helyzetet, azóta fegyelmezettebben, lelkiismeretesebben dolgoznak. Ez különösen a múlt évben mutatkozott meg. A záhonyi csomóponton, az állomáson és a fűtőháznál olyan eredmények születtek, amelyre régen volt példa.*

— A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulója tiszteletére kibontakozott jubileumi munkaversenynek is része van abban, hogy 1967-ben kimagasló eredményeket értünk el — kapcsolódott a beszélgetésbe *Verba Ferenc* termelési felelős. — *Főként a szocialista brigád cím megszerzéséért harcoló kollektívák tettek ki magukért.* Állomásunkon régen volt olyan élénk a munkaverseny, mint tavaly, amikor 187 brigád tűzte célul a megtisztelő cím elnyerését. Igaz, nem sikerült mindegyiknek elérni célját. *A termelési tanácskozásokon a 187 közül 127 brigádot tartottak alkalmasnak a cím viselésére.*

A beszélgetésekből mintegy keresztmetszetet kaphattunk Záhony munkájáról. Úgy érezzük azonban, hogy valamivel még adósak vagyunk. Következzenek hát azok a számok, amelyek önmagukért beszélnek. Az állomás a tehervonatok menetrend szerinti indítását 73,54, a személyvonatokét 96,64, a vonatközlekedési tervet 69,11, a tehervonatok átlagos terhelését 99,57, a kocsitartózkodási idő műszaki-gazdasági normáját 87,35, a tehérkocsik statikus kihasználását 100,49 százalékra teljesítette. Jó eredményeket értek el a fűtőháziak is. Az egy mozdonyra eső 100 etkm tervet 100,10, a gőzmozdonyjavítási tervet 100, az egy szolgálati órára eső mozdonykilométer-tervet 100,96 százalékra teljesítették. A kocsijavító fiókműhely 109,03 százalékos eredményt ért el. Az üzemeltetési költségeket a célkitűzéshez viszonyítva 11,8 százalékkal csökkentették.

Harc a percekért



Pócsik Ernő.

Eperjeske több emelet magas forgalomirányító tornyából jól látni a szabolcsi homokon messzire nyúló modern rendező-pályaudvart. A szélesnyomtávú síneken vasércel, koksszal, olajjal és gépekkel rakottan naponta száz és száz vagon érkezik.

Itt, az irányítótoronyban szinte percenként cseng a telefon, s *Pócsik Ernő* rendelkező forgalmi szolgálattevő, szocialista brigádvezető percenként veszi és adja az utasításokat. Beszélgetni is csak rövid ideig, s munka közben tudunk.

— *Ma különösen nehéz napunk van, mert összetorlódott az elegy, s a műszakváltáskor három vonat várt guritásra* — mondja. — *Egy üreset pedig most gurítunk. A brigád tagjaival reggel pár perces munkaértekezletet tartottunk, ahol a mai nap feladatait beszéltük meg. Célunk a feltorlódott elegy rendezése.*

— Mikor alakult a brigád?

— *Két évvel ezelőtt. Az oklevelet már megkaptuk, s ebben az évben a szocialista brigádjelvény is a birtokunkban lesz.*

Közben ismét cseng a telefon, s míg a brigádvezető telefonál, addig *Buckó Ferenc* állomásfőnökkel váltunk szót.

— *Az egyik legjobban dolgozó szocialista brigád a Pócsik Ernő vezette brigád* — mondotta az állomásfőnök. — Fiatal, lelkes gárda. Szinte nem tudunk olyat kérni, amit meg ne tennének. Számítani lehet rájuk. S hogy eredményesen dolgoznak, azt bizonyítja múlt évi felajánlásuk is. Vállalták, hogy a széles gépeket 80 perc alatt fordítják, s az eredmény: *74 perc. Szinte minden percért harcolnak,* mert tudják, hogy a percek is nagy jelentőségűek.

— *Sikerült utolérni magunkat* — szakítja félbe beszélgetésünket a brigádvezető — *a külsős rendelkező, aki szintén brigádtag, most jelentette telefonon, hogy minden rendben van. Fennakadás már nem lesz.*

Rövid ideig tartózkodhattunk csak az irányítótoronyban, de ez az idő is elegendő volt arra, hogy meggyőzzön bennünket: Eperjeske rendezőn, ezen a modern, fiatal pályaudvaron felelősségteljes munkát végeznek a vasutasok.

Vologya a „szomszédból"

Záhonyban nemcsak magyar, hanem szovjet vasutasokkal is beszélgettünk, hiszen a szomszédos Csap állomásról naponta többen jönnek át dolgozni. Munkájuk elválaszthatatlan Záhony munkájától, a magyar vasutasok munkájától.

Az egyik legrégebbi kereskedelmi áruátvevő. *V. Ty. Tylhonovics.* 17 éve mindennap vonatra ül és a határon át Záhonyba érkezik. A magyar vasutasok jól ismerik őt, s egyszerűen csak Vologyának becézik.

Markáns arcú, fekete férfi. Csendes és szűkszavú. Amikor az irodába lépünk, menetlevéllel a kezében éppen kifelé tart. Egy üres, széles szerelvényt kell sürgősen átvennie és útnak indítani Csapra. Türelmet kér, aztán sietve távozik.

Amíg várakozunk, elég idő jut arra, hogy a szovjet áruátvevők tolmácsától, *Varga Sándorné fordítótól* — aki két másik társával együtt dolgozik a szovjet vasutasokkal — munkájukról érdeklődjünk.

— *A szovjet kollégák veszik és adják át a széles vagonokat* — mondja Varga Sándorné. — *Mi fordítók pedig az ő munkájukat segítjük. Okmányokat, fuvarleveleket fordítunk, s ha kell tolmácsolunk is. Közös a munkánk, közös a feladatunk. Úgy élünk itt, mint jóbarátok.*

Közben visszatér Vologya is. Tört magyarsággal mosolyogva mondja.

— *Elnézést, de dolgozni, dolgozni kell!*

Néhány szót vele is váltunk.

— Mi a véleménye a magyar vasutasok, a magyar kollégák munkájáról?

— *Nagyon jól megértjük egymást és készségesen támogatják, segítik munkánkat a záhonyi kollégák. Sok barátot szereztünk az elmúlt másfél évtized alatt. S Záhony nagyon a szívemhez nőtt. Szeretek itt dolgozni.*

A széles, üres szerelvény, amelyet az imént indított útnak, mellettünk robog el. A határon túlra megy, hogy megrakva ismét visszajöjjön.

A szerelvény indulásra kész

18 éve együtt a brigád

Az egyik legnehezebb munkát, a több tonna súlyú gépek, berendezések átrakását a darus brigádok végzik. A *Kovács Sándor* vezette, kétszeresen kitüntetett szocialista brigádot találtuk az átrakónál. *Pár perccel ezelőtt fejezték be egy 300 mázsás különleges gépkocsi átrakását, amely a Szovjetunióból a Budapesti Nemzetközi Vásárra érkezett.* Ezután néhány perc pihenő következett. Egy kicsit kifújták magukat, s közben megbeszélték a következő munkát.

A brigád tagjai régi vasutasok. *18 éve együtt dolgoznak.* Ismerik egymás mozdulatát, egymás gondolatát, tekintetét.

— *A mi munkánknál nagyon fontos, hogy egyszerre gondolkodjunk és cselekedjünk* — mondja Kovács Sándor brigádvezető. — Hiszen ilyen nehéz súlyoknál, amilyenekkel mi dolgozunk, egy rossz lépés, egy rossz mozdulat tetemes kárhoz, súlyos tragédiához vezethet. Amikor egy 300—400 mázsás test megindul, ott minden törik.

— Mikor volt utoljára baleset?

— Nagyon rég, még 1962-ben, *akkor sem a mi hibánkból, a daru kötele szakadt el.* Személyi sérülés nem történt, csak az áru és a kocsi rongálódott meg. Azóta kétszeres figyelemmel végezzük a munkánkat.

— Az áruk átrakásánál mire kell ügyelniük?

— *A biztonságra! Minden kötést kétszer ellenőrzünk, aztán próbaemelést végzünk.* Ha minden rendben van, csak akkor emeljük át az árut egyik kocsiból a másikra. Bravúros megoldással soha nem próbálkozunk.

— Mi volt a legemlékezetesebb átrakásuk?

— A legemlékezetesebb és egyben a legsúlyosabb átrakásunk 1959-ben egy 900 mázsás gőzkalapács állványának az átrakása volt, amelyhez külön segítséget is kértünk. Budapestről jött két gőzdaru, mert mi nem boldogultunk vele. Egyik az egyik végén, másik a másik végén emelte a súlyos testet, mi pedig a mi darunkkal középen. Szinte centiről centire haladva, nagyon figyelmes munka után sikerült a monstrum testet pőrekocsira tenni. Ez egyébként a Dunaújvárosi Acélmű gőzkalapácsának az állványa volt.

A brigádvezető, aki 1966-ban Érdemes vasutas kitüntetést is kapott, elmondotta még, hogy *naponta, illetve műszakonként átlagban 25—30 kocsit raknak át.* Meghatározott ütem szerint dolgoznak ugyan, de soha nem kapkodnak, soha nem rohannak. Nagy figyelemmel és óvatosan dolgoznak, hiszen nem egyszer milliós értékek vannak gondjaikra bízva.

— *S ha megtörténik az átrakás, még nem fejeződik be a munka* — kapcsolódik beszélgetésünkbe *Jene József* brigádtag, ács. — *Az árut rögzíteni kell.* Ékelni, szögelni bakolni, s drótkötelekkel kikötni. Ez legalább olyan fontos, mint a biztonságos átrakás.

— Előfordult, hogy menet közben elengedett a rögzítő kötelék?

— *Soha! Selejtes munkát nem végezhetünk. A vasút biztonsága, a közlekedés biztonsága függ ettől.*

Visi Ferenc
Szerényi József

Kovács Sándor brigádvezető a következő feladatokat beszéli meg a brigád tagjaival.

(Visi Ferenc felvételei.)

Mit mond a paragrafus?

Kit és mikor illet védelem a vállalati felmondás ellen?

Az új munkaügyi szabályok szerint a dolgozó is és a munkaadó is bármikor élhet a felmondás jogával, azaz a munkaviszonyt felmondással megszüntetheti. A vállalat azonban indokolni köteles felmondását. Ez a szabad felmondási lehetőség a dolgozók, a társadalom érdekében bizonyos esetekben erősen korlátozott, s egyes esetekre a jogszabályok felmondási tilalmat is felállítanak.

A felmondási tilalmak és korlátozások szűkítik a vállalat felmondási lehetőségét, de nem érintik a dolgozók felmondási jogát. A tilalmak és korlátozások eredménye az, hogy általuk a dolgozók védelmet nyernek a vállalati felmondás ellen, s amíg a tilalom vagy a korlátozás védi őket, a vállalat nem mondhatja fel munkaviszonyukat.

A vasutasok felmondás elleni védelmét adó tilalmak és korlátozások egy részét a *Munka Törvénykönyve* és *Végrehajtási Rendelete*, más részét a MÁV vezérigazgatója és a szakszervezet által kötött kollektív szerződés biztosítja.

Az Mt. és az Mt. V. által biztosított védelem mindenkire egyformán érvényesül, míg a *MÁV Kollektív Szerződése* által adott védelem csupán a vasút dolgozóira vonatkozik.

Az Mt. V. 26. §-ában adott védelem időleges — csak bizonyos ideig tartó — *de abszolút védelmet nyújt a vállalat felmondása ellen, mert amíg a védettség fennáll, semmiféle indokkal nem lehet a dolgozó munkaviszonyát felmondani.* A vállalat nem szüntetheti meg felmondással a munkaviszonyt az alábbiakban meghatározott időtartam és az azt követő tizenöt nap alatt:

a) sor- vagy tartalékos katonai szolgálat;

b) keresőképtelenséggel járó betegség, legfeljebb azonban a keresőképtelenség első napjától számított egy év, gümőkóros megbetegedés esetén két év, továbbá az üzemi baleset vagy foglalkozási megbetegedés miatti keresőképtelenség alatt a táppénzre jogosultság teljes ideje;

c) az illetékes szervek engedélyével külföldön nemzetközi szervezetnél vagy államközi egyezmény végrehajtásaként idegen állami, illetőleg egyéb intézménynél munkára kötött megállapodás alapján külföldön végzett munka;

d) a tartósan külföldi szolgálatot teljesítő dolgozó külföldre utazására tekintettel fizetés nélküli szabadságban részesült házastársánál a fizetés nélküli szabadság;

e) a dolgozó nő férjének sorkatonai szolgálata;

f) ösztöndíjjal külföldi tanulmányútra kiküldött dolgozónak a tanulmányút és az esetleges előzetes tanfolyam;

g) a terhesség és a szoptatás alatt, a szülést követő hatodik hónap végéig;

h) a beteg gyermek ápolására táppénzes állományba helyezés vagy ilyen célból kapott fizetés nélküli szabadság;

i) a gyermekgondozási segély, valamint a gyermek gondozásának céljára kapott egyéb fizetés nélküli szabadság;

j) az állami csecsemőotthonban elhelyezett gyermekének vagy idegen gyermeknek szoptatására az otthonba felvett dolgozó nőknél ott-tartózkodása;

k) a vállalat által vagy a vállalat hozzájárulásával más szervek által iskolára (tanfolyamra) küldés miatti munkavégzés alóli felmentés.

A felsorolt védelmi okok fennállásának teljes idejére és az azt követő *15. nap elteltéig teljes felmondási tilalom áll fenn*, s így azt a munkaadó elhárítani semmiféle indokkal nem tudja. Ezért nem mondhat fel a vállalat e védelem alatt álló dolgozónak.

Az Mt. V. 27. §-a szerint csak különösen indokolt esetben mondható fel munkaviszonya

a) annak a dolgozónak, akinek négy vagy több általa eltartott családtagja van és családjában más, önálló keresettel rendelkező nincsen;

b) annak a dolgozónak, akinek az öregségi teljes nyugdíjra való jogosultság megszerzéséhez legfeljebb öt éve hiányzik, kivéve, ha a résznyugdíjra jogot szerzett;

c) az egyedülálló dolgozó nőnek gyermeke tizennyolc éves koráig. Ez a védelem megilleti a gyermekét egyedül nevelő apát is.

A rendelkezés korlátozza a vállalat felmondási jogát, s a korlátozás abban nyilvánul meg, hogy *egyszerű indok nem elég, hanem „különös" indok kell a felmondáshoz.* A különös indok mellett még az is szükséges, hogy ne legyen a vállalatnál — nem a szolgálati helyen, hanem a MÁV-nál mint vállalatnál — a védett dolgozó által ellátható munkakör. Ugyanis az Mt. V. 27. §. 2. bek. rendelkezése kimondja, hogy *„Ha a vállalatnál van olyan munkakör, amelynek ellátására az (1.) bekezdésben említett dolgozó alkalmas, a munkaviszonyt mindaddig nem lehet felmondással megszüntetni, amíg ilyen munkahelyre áthelyezhető, feltéve, hogy ezt elvállalja."*

Ez a rendelkezés nem betölthető munkakört említ, tehát nem „üres állást", amiből következik, hogy mások elmozdítása — személycsere —, útján is — esetleg áthelyezéssel is — biztosítani kell a védett dolgozók munkaviszonyának fenntartását.

Ha azonban e védelem alatt álló dolgozó az általa végezhető munkák egyikét sem vállalja, vagy ha nincs a vállalatnál olyan munkakör, amelynek ellátására alkalmas lenne, akkor a védelem megszűnik, elhárul a felmondás akadálya, s a vállalat felmondhatja munkaviszonyát. Ezért ez a korlátozás relatív védelmet biztosít.

A vasutas dolgozók védelmét az Mt. V. ismertetett rendelkezésein túlmenően *a kollektív szerződés fokozottan biztosítja.* Különösen azok részére nyújt hatékony védelmet, akik hosszú időt töltöttek már el a vasúton, tehát a „törzsgárdához" tartoznak.

Az Mt. V. 26. §. (3.) bek. alapján korlátozza a MÁV felmondási jogát a kollektív szerződés 13. §-a, amikor kimondja: *„Csak rendkívül indokolt esetben lehet felmondással megszüntetni a munkaviszonyát annak a dolgozónak*

a) aki megszakítás nélkül legalább tizenöt éve a vasútnál dolgozik;

b) aki legalább tízéves vasúti munkaviszonnyal rendelkezik és szolgálati ideje alatt kitüntetésben részesült.

A rendkívüli indokoltság eseteit sem magasabb jogszabály, sem pedig a kollektív szerződés nem határozza meg. Éppen ezért minden dolgozónál, aki e védettség alá esik, esetenként kell vizsgálni van-e olyan rendkívüli indok, amely lehetővé teszi, hogy felmondja munkaviszonyát a MÁV.

A kollektív szerződés 14. §-a abszolút felmondási tilalmat állít a MÁV-val szemben, amikor elrendeli, hogy vasútorvosilag megállapított alkalmatlanság esetét kivéve, nem lehet felmondással megszüntetni annak a dolgozónak a munkaviszonyát

a) aki megszakítás nélkül legalább huszonöt éve a vasútnál dolgozik, vagy húszéves vasúti korkedvezményes szolgálati idővel rendelkezik, mely idő a nődolgozóknál öt évvel csökken;

b) aki kitüntetésben részesült, a kitüntetés adományozása évében és az azt követő évben.

A kollektív szerződés a MÁV érdekeit is szem előtt tartva nyújt megkülönböztetett, fokozott védelmet a vasút törzsgárdájához tartozó dolgozóknak. A MÁV érdeke is, hogy a hosszú szolgálattal rendelkező, a vasutat jól ismerő és szerető dolgozókat védje a helyi felmondások ellen, növelve biztonságérzetüket, s ezzel is kifejezve megbecsülésüket.

Valamennyi felmondás elleni védettség akkor érezteti hatását, ha esetleg felvetődik a munkaviszony megszüntetésének kérdése. Az Mt. V. 28. §-a úgy rendelkezik, hogy *„... a felmondási tilalmak és korlátozások nem vonatkoznak az öregségi teljes nyugdíjra jogosult dolgozóra..."* E rendelkezés nélkül a nyugdíjra jogosult dolgozók tekintetében nem előnyt, hanem hátrányt jelentene a védelem érvényesítése.

Az Mt., az Mt. V. és a kollektív szerződés a munkaviszony felmondás útján való megszüntetése esetére ad védelmet. Ezen is túlmegy a vasutas dolgozók elbocsátás elleni védelmének biztosításával a *MÁV Fegyelmi Szabályzata,* amikor a hosszú vasúti szolgálattal rendelkező és a kitüntetett dolgozók védettségét tovább fokozza a 8. §-ában adott rendelkezéssel, mely szerint *„Elbocsátás büntetést csak jogerős ítélettel megállapított bűntett esetén szabad kiszabni* azzal a dolgozóval szemben, aki

a) megszakítás nélkül huszonöt éve a vasútnál dolgozik, vagy húszéves vasúti korkedvezményes szolgálati idővel rendelkezik;

b) megszakítás nélkül legalább tizenöt éve a vasútnál dolgozik és szolgálati ideje alatt kormány-, miniszteri, vagy Érdemes vasutas kitüntetésben részesült."

Ilyen fokozott védelem illeti meg a vasút dolgozóit a vállalati felmondás és ezen túl az esetleges fegyelmi elbocsátás ellen is. Ez a védelem a hosszú szolgálati idővel rendelkező dolgozóknál a leghatékonyabb, s részükre nyújt legtöbb előnyt, biztonságot.

Író-olvasó találkozó

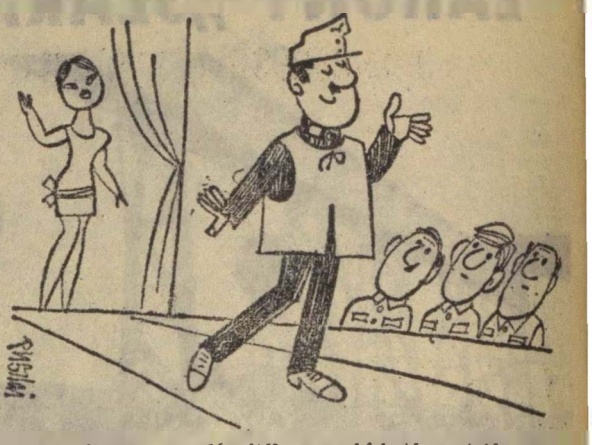
A debreceni járműjavító asztalos szocialista üzemrészének dolgozói az üzem könyvtárában író—olvasó találkozón látták vendégül *Grandpierre Lajos* debreceni írót.

A megjelent dolgozók között különösen az író *Plüssdivány* című regénye váltott ki érdeklődést. A regény nagyon tetszett a dolgozóknak és elismeréssel nyilatkoztak a könyv tartalmáról.

Az üzemrész társadalmi vezetője, *Kovács József* asztalos a kollektíva nevében felkérte az írót, hogy legyen a szocialista üzemrész tiszteletbeli tagja. Grandpierre Lajos a tiszteletbeli tagságot elfogadta, s ennek jeléül a brigád átadta a szocialista oklevelet és a zöldkoszorús brigádjelvényt.

Volosinovszki János

Tavaszi divatbemutató



— Pályaudvaron való sétához megbízható, mutatós viselet: a sárga mellény. Különösen a mozdonyvezetők figyelmébe ajánljuk!

(Pusztai Pál rajza)

Megszüntetik az abaligeti hegyi pályát

Előkészületek egy korszerűtlen vonalrész rekonstrukciójára
Átépítés völgyhidak nélkül

Hegyi pályának számít hazai viszonylatban a *Budapest—Pécs* közötti vasútvonal *Godisától—Bükkösd* állomásig terjedő, 14 kilométeres szakasza. Ez a vonalszakasz több szempontból kedvezőtlen. Az egyébként 100 kilométeres sebességgel rohanó gyorsvonatok itt csak 60 kilométerrel mehetnek. *Bükkösdtől, illetve Godisától Abaliget állomásig 10—11 ezrelékes emelkedőt kell leküzdeniök a vonatoknak,* ami teherszerelvényeknél rendszerint csak tolómozdony segítségével lehetséges. Ez a vonalszakasz ugyanis a 6. terhelési szakaszba esik.

Kis sugarú ívek, öreg alagút

Godisától Bükkösdig a járművek mozgását *nagyon megnehezítik a kis sugarú ívek is.* A nagy völgyhíd Pécs felőli oldalánál például 223 méteres sugarú ívben kanyarodik a pálya, bár már minimális követelmény a 600 méteres ívek építése.

Egyéb tényezők is sürgetik a Godisa—Bükkösd közötti szakasz rekonstrukcióját, korszerű átépítését. A legfontosabb ebből a szempontból, hogy *az alagút, ahol a vonalszakasz legmagasabb, úgynevezett vízválasztó pontja található. 1882-ben épült, és már annyira elavult, hogy rendbehozása csak rendkívül nagy költséggel volna lehetséges.* A két völgyhíd 1912-ben került a helyére. Szerkezetüket azóta — ahogy jöttek a nagyobb mozdonyok — már háromszor megerősítették. Acélszerkezetük további erősítésére nincs reális lehetőség. Ennek következménye az, *hogy a 116 tonna önsúlyú M62-es Dieselmozdonyok csak 20 kilométeres sebességgel haladnak át a völgyhidakon.*

A korszerűtlenné vált vonalszakasz átépítésére elkészültek a tanulmánytervek, és a *MÁV Tervező Intézet* foglalkozik a részletes program kidolgozásával is.

A tervek szerint Bükkösd és Godisa között Abaliget állomás érintésével *új nyomvonalon vezet majd a vasút.* Ez azért is előnyös, mert amíg az új vonalrész építése tart, a régin zavartalanul közlekedhetnek a vonatok. Az új pálya nem készteti majd „hegymászásra" a vonatokat. A 4-es terhelési szakasznak megfelelően készül az új vonalrész. *A legnagyobb emelkedő hét ezrelékes lesz, és minimálisan 600 méteres íveket alkalmaznak. A mély völgyet elkerüli a vonal, így a völgyhidakra nem lesz szükség. A nagy völgyhíd és Abaliget állomás között a jelenlegi nyomvonaltól nyugatra 600 méter hosszú alagúton vezet majd át a pálya.* A megyefai kőbányánál 300 méter hosszú alagút építését tervezik, hogy elkerüljék a Bükkösd-patak éles kanyarulatát. Ez a megoldás vonalrövidítést is jelent majd.

230 milliós beruházás

Az új vonalszakasz építésének kezdési időpontja még nincs meghatározva. Várhatóan késedelem nélkül megkezdik a munkálatokat, *amint a vasút rendelkezésére áll az ehhez szükséges 230 millió forint beruházási összeg,* vagy annak legalább egy jelentős része. A beruházás vasútüzemi szempontból gazdaságos lesz, hiszen az előzetes számítások szerint évente 10—11 millió megtakarítást jelent a vasútnak, ha az itt közlekedő vonatok elkerülhetik a nagy emelkedőt.

Hazai vasútépítésünk viszonylag ritkán találkozik alagútépítési feladatokkal. Az itteni két alagútat a tervek szerint a *Bányászati Aknamélyítő Vállalat* ilyen munkákban nagy gyakorlattal rendelkező gárdája készíti majd. A hosszabbik alagút megépítése nemcsak méretei miatt jelent „izgalmas" feladatot, hanem főként az itt levő iszapos, homokos agyag miatt, amelyben a fúrások tanúsága szerint nem összefüggő homokkőpadok találhatók. *A talaj szerkezete következtében számolni kell a hegynyomással és a talajvízzel is.* Az aknamélyítők ezért azt tervezik, hogy először egy kutatóvágatot nyitnak az alagút teljes hosszában. Ezzel a fúrási eredményeknél teljesebb képet kapnak a talaj valóságos állapotáról, és ezt a vágatot anyagszállításra használják az építkezés folyamán. *Az alagút építése mindkét bejáratától egyidejűleg indulva, egy év alatt lenne végrehajtható.* A feltárás ütemének megfelelően végeznék az alagút szigetelését, és előre gyártott vasbeton elemekkel való burkolását.

Megszűnik a tolószolgálat

Mindkét alagút egyvágányú pálya átvezetésére lesz alkalmas. A rövidebb, *300 méter hosszúságú alagút sziklába épül majd,* s előnyös a feladat végrehajtása szempontjából: a sziklában nincs hegynyomás. Az itt kitermelésre kerülő 10—12 ezer tonna mészkősziklát útépítéshez és az új töltések árvédelmi műveihez használják fel.

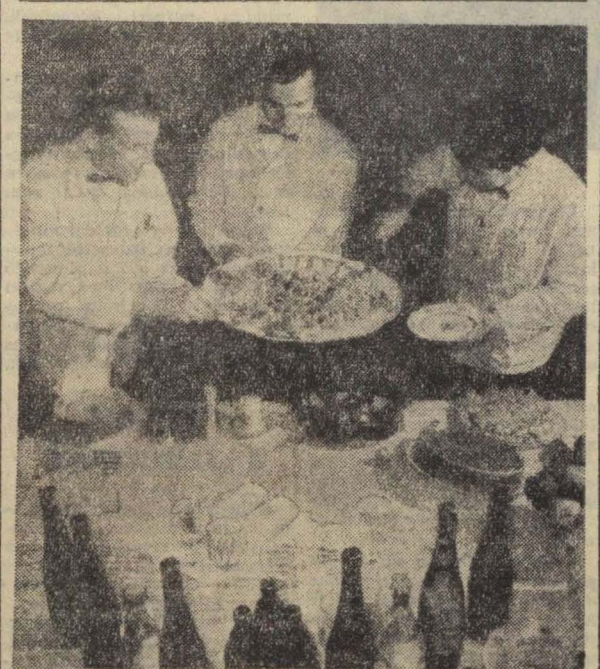
Forgalombiztonság szempontjából lényeges, *hogy az új vonalszakaszon nem lesz egyszintű vasúti-közúti kereszteződés.* Az érintett utak felüljárókra és egy aluljáróra kerülnek. Ezen a vonalszakaszon többször okozott már problémát a Bükkösd-patak áradása. Lényeges tehát, hogy a vasútépítéssel párhuzamosan a terület átfogó vízrendezését is elvégezzék. Ennek terveit a MÉLYÉPTERV vízrendező csoportja készíti.

Több évre szóló vasútépítési feladatot jelent ez a terv. *Az új vonalszakasz kialakítása lehetővé tenné a költséges tolószolgálat megszüntetését és azt, hogy Abaliget térségében is 100 kilométeres sebességgel robogjanak a gyorsvonatok.* A menetidő csökkenésével Baranya közelebb kerülne az ország szívéhez... A tervezett rekonstrukció költséges ugyan, de a vonalszakasz jelenlegi helyzete sürgeti mielőbbi végrehajtását. **Lőrincz János**

Brnóban tartotta ülését a KGST közlekedési állandó bizottsága

A KGST közlekedési állandó bizottsága március 19—25 között Brnóban megtartotta 32. ülését. Az értekezlet munkájában *Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország, Mongólia,* a *Német Demokratikus Köztársaság, Románia* és *Szovjetunió* küldöttsége vett részt.

A bizottság megvitatta a KGST-tagállamok együttműködésének néhány kérdését a közlekedés területén és intézkedéseket dolgozott ki az ezzel kapcsolatos feladatok végrehajtására. *A bizottság jóváhagyott több egységesítési és szabványajánlást a vasúti, a folyami, a légi és közúti közlekedés gépeire, berendezéseire.* Az állandó bizottság megállapította, hogy a KGST-tagállamok sokoldalú együttműködése elősegítette a növekvő nemzetközi és áruszállítások sikeres lebonyolítását és a közlekedés színvonalának növelését.



Az Utasellátó Vállalatnál ez évben is megrendezték a harmadéves felszolgáló- és szakácstanulók versenyét. A terítési verseny győztesei: Szabó János, a Nyugati pu., Szalanics János, a nyíregyházi Utasellátó és Veres László, a komáromi Utasellátó pincértanulói.

(MTI Fotó: Fényes Tamás felv.)

Rosszak a raksúlyváltók

Uzsabánya állomáson a raktárnok arról panaszkodott, hogy *nagyon sok kocsin rosszak, rozsdásak a raksúlyváltók,* s így nem tudják azokat az előírt állásba állítani. De nemcsak a raktárnok, hanem több vasutas is panaszkodott, hogy a kocsik raksúlyváltói elég gyakran használhatatlanok.

A műszaki kocsiszolgálat figyelmébe és a kocsilakatosok figyelmébe ajánljuk az uzsabányaiak panaszát.

Bognár Károly

A termelési tanácskozások tapasztalatai a budapesti igazgatóság területén

Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése utáni első termelési tanácskozások és az azokat előkészítő műszaki konferenciák gazdag tapasztalatokkal szolgáltak a budapesti igazgatóság gazdasági és mozgalmi szervei számára. E tanácskozások mindenekelőtt azt bizonyították, hogy *a szolgálati vezetők egy része helyesen élt önállóságával és minden felsőbb intézkedés bevárása nélkül hozzáláttak az előző év gazdasági munkájának és a szocialista munkaverseny tapasztalatainak elemzéséhez.* Akadtak olyan szolgálati vezetők is, akik nem vették figyelembe az 1967. évi 48-as *MÁV Hivatalos Lapban* a szocialista munkaversenyről, a termelési tanácskozásokról és a munkaértekezletekről közzétett új SZOT- és kormányhatározatot.

Az értékelésnél az sem hagyható figyelmen kívül, hogy *a termelési tanácskozások előkészítését közvetlenül befolyásolta néhány jelentős gazdasági mutató hiánya.* Ilyen például a forgalmi külszolgálati tervelőirányzat, vagy az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál a végleges létesítményjegyzék, továbbá néhány fenntartási előirányzat jóváhagyásának későn történő kiadása.

Megnőtt a felelősségérzet

A termelési tanácskozásokat megelőző műszaki konferenciák nagy része még nem lépett ki a hagyományos áttekintő szemléletből. Változatlanul nagy teret kapott az előző időszak teljesítményeinek számszerű és általános elemzése és *sajnos a kelleténél kevesebb szó esett a helyi munkáról.*

Az új irányítási viszonyok között az eszközök és a munkaerő gazdaságos felhasználása érdekében *megnőtt a csomóponti műszaki konferenciák jelentősége.* Ennek ellenére a váci csomóponton az állomásfőnök személyes meghívása dacára távol maradt a pályafenntartás és a fűtőház főnöke a csomóponti műszaki konferenciáról.

A termelési tanácskozások beszámolóinak tartalmát a műszaki konferenciák alapvetően befolyásolták. Ahol jó volt az előkészítés, s tartalmas a beszámoló, ott megnövekedett az aktivitás is. A *Keleti pályaudvaron* 470 részvevőből 72, a *ferencvárosi fűtőházban* 860 dolgozóból 97, a *Hámán Kató fűtőházban* 60, a *Keleti fűtőházban* 51 hozzászóló jelezte az aktivitás növekedését. A megnövekedett felelősségérzet legfőbb jellemzője viszont az volt, hogy *a felszólalók egyike sem egyéni panaszaival, kívánságaival állt a közösség elé, hanem a termelés, a szállítás gazdaságosabbá tételével kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat mondták el.* Vezetőiktől pedig intézkedést követeltek a korábban már szóvá tett, de megoldatlanul maradt, visszatérő panaszok orvoslására.

Határozott intézkedéseket

A dolgozókat foglalkoztató, a vezetést is érintő és intézkedést követelő felszólalásra érdemes utalni. Ilyen az évek óta ismétlődő, *Győrben gyártott személykocsik alkatrészhiánya.* Az M62-es Dieselmozdonyok rajz- és leíráshiánya a javítás minőségének és hatékonyságának a rovására megy. Régóta kérték, ma sem kapták meg. A Hámán Kató fűtőházban D2-es fékezőcsap javításához régóta kérik a próbapadot. *Magas az utazószemélyzet készenléti ideje a ferencvárosi és a Keleti fűtőházban. Ezen a vonali irányítás és a vezénylés túlbiztosításának megszüntetésével sokat lehetne javítani. A villamos mozdonyok vezetői évek óta kérik a leltári esőkabátot,* hogy vonali fékromlás, kényszermegállás esetén a vonat melletti ellenőrzés során az eső ellen védve legyenek. A rakományesuszamlás okairól és következményeiről is sok szó esett. Raktárnokok, az állomási és a vonali pályaszemélyzet fokozott éberségét, ellenőrzésének fontosságát hangsúlyozták a forgalmi és az utazószolgálat dolgozói.

A munkahelyi higiénia és a szociális ellátottság hiányáról is sok bíráló szó esett. *Győr állomáson még 1966-ban igértek az üzemi étkező, mosdó és öltöző felépítését.* Ehhez a gyönek társadalmi munkát is ajánlottak, ennek ellenére ma sem épült meg. Több fűtőházi tanácskozáson a forgalmi szolgálattevők és mozdonyvezetők közötti meg nem engedhető durva hangról szóltak. Megértést kértek a forgalmi szolgálattevőkről, amikor órás ácsorgások után, vagy ilyen ácsorgások bevárása nélkül sürgetik gépük vagy az általuk továbbított vonat menesztését. *Ez közös érdek, sürgetés nélkül is ezt kellene tenni.* Érthetetlen, hogy miért veszik ezt egyesek zokon. A figyelemre méltó és határozott intézkedéseket követelő felszólalásokat lehetne még folytatni. A folytatás azonban a szolgálati főnökök, a vasútigazgatósági osztályok feladata.

Nemcsak a papírmunka csökken

A tanácskozások adminisztrálása, bürokratikus vonásainak megszüntetése hatékonyabbá teszi most a felügyeleti szervek, az igazgatóság és a szakosztályok cselekvési lehetőségeit. *Az az intézkedés, hogy a tanácskozások jegyzőkönyvei a szolgálati főnökségnél maradnak és nyernek összegezést, lényeges egyszerűsítés.* Az igazgatóságok szakszolgálati osztályára a korábbi több kilóra tehető jegyzőkönyvek helyett most a szolgálati főnöknek jelentést kell felterjeszteni a tanácskozások után, csupán azokról a kérdésekről, melyekben az igazgatóság intézkedését kéri. Hasonló az eljárás a *Vasúti Főosztály,* az igazgatóság és a szakosztályok közvetlen irányítása alá vont üzemek és önálló szolgálati főnökségek esetében is. *Ez az intézkedés nemcsak a papírmunkát csökkentette, hanem jelentékenyen hozzájárult a dolgozók javaslatai gyorsabb intézéséhez is.*

A budapesti igazgatóság központjában lebonyolított munkaértekezletek egy részét már kedvezően befolyásolták az új irányítási rendszert szolgáló módszerek. Mégis, *a beszámolókban a teljesítményi számtengerek tömege volt még a jellemző, az egyes csoportok sajátos, közvetlen munkájának nyilvános értékelése és a feladat-meghatározás helyett.* A külszolgálat gondjai sem kerültek kellő elemzésre a vezető kollektívák munkaértekezletein. Mindez arról tanúskodott, hogy sem a területi bizottság, sem az igazgatóság szakszervezeti bizottsága nem készítette elő kellő gondossággal az új követelményeknek megfelelően a tanácskozásokat.

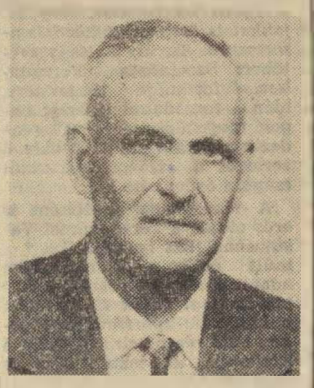
Helyes lenne az is, hogy a jövőben az igazgatóság a szolgálati helyek vezetőit és szakszervezeti bizottságait tájékoztatná a termelési, szállítási eredményekről és a soron következő feladatokról. Célszerű lenne az igazgatóság központjában a munkaértekezleteket a külszolgálati tanácskozások lezajlása után megtartani akkor, amikor az előadók a külszolgálati tanácskozásokon szerzett személyes tapasztalatokkal, a vezetés pedig a szolgálati főnökök intézkedést kérő felterjesztései ismeretében határozhatnak a feladatok végrehajtása ügyében.

Most, a termelési tanácskozások befejezése után arra van szükség, hogy kellő elemzés alapján gondos értékelést végezzen minden szolgálati hely vezetője és szakszervezeti bizottsága.

Kovács János

Következik a pihenés

Több mint két évtizedes szakszervezeti munka és 38 éves vasuti szolgálat után *Gellért József,* Szeged állomás segédhivatal vezetője nyugdíjba vonult. Munkáját pontosan, lelkiismeretesen látta el. Jó kolléga, jó vasutas volt.



A felszabadulás után elsők között lépett be a szakszervezetbe és a szegedi személypályaudvar műhelybizottságában mint gazdaságfelelős és mint bizalmi is hosszú éveken át becsülettel dolgozott.

A hosszú vasúti szolgálat után most a pihenés évei következnek.

Dr Bánkfalvy Gyula

Negyed század a vasútnál

Boldog Árpád Balatonalmádi állomás dolgozója 25 évi szolgálat után nyugdíjba ment. Az elmúlt negyed évszázad alatt a vasút nagyon sok területén dolgozott. Öt évig pályamunkás volt, majd később szénrámoló, majd legutóbb Balatonalmádin málházó.

Az elmúlt napokban megtartott kis házi ünnepségen *Karát János* állomásfőnök meleg szavakkal búcsúzott Boldog Árpádtól, majd átadta az igazgatóság pénzjutalmát és egy Kiváló dolgozó oklevelet.

ÁLLOMÁS CSINOSÍTÁS

— Maga ezzel a horotválatlan képével hátramegy az átmenesztőbe. Itt az ablaknál az elvtársnő dolgozik majd.

(Pusztai Pál rajza.)

Szavak és tettek

Szavak, szavak,
ti hímes gyöngyszemek!
Hányszor dob rátok
gyilkot a való?
Hányszor nem talál
fogadó révet
a könyvek árjain
hullámzó hajól

Dekorált szavak
hányszor zokognak
egymásra nézve
a tiszta papíron,
fejük lehajtva
mint tarka virágok
kedves lényüket
ölelő siron.

Meddig bolyongsz még,
kárhozott gyanánt,
színes szavaktól
roskadó hajó?
Mikor dönti le
kalóz árbócod
a századok óta
megcsúfolt való?

Ne írj! Ne írj
a szüzi papírra
szólamok szárnyán
színes szózatot!
Nem! Ne hitesd,
ezzel nem több a világ!
Munka szülj
a gazdag holnapot!

Névtelen hősök
szürke százai
mezőn, vasúton,
gyárban, föld alatt;
írják a sorsunk,
írják a jövőt,
ők az életet
jelentő szavak!

Dolgos emberek
egyszerű tettek.
Ti ragyogjátok
e szürke világot!
Próféták jöttek,
próféták mentek.
Nekem ti vagytok
a Messiások!

Kovács Albert

ÚJÍTÁSBÓL KÖZEL KÉTMILLIÓ

Eredményes évet zártak a szegedi igazgatóság vasutas újítói. Az 1967. évi adatok szerint a bázis időszakhoz viszonyítva 4,8 százalékkal több javaslatot ntyújtottak be és a bevezetett javaslatok száma is 4,9 százalékkal emelkedett.

Az igazgatóság területén *1967-ben 696 újítást adtak be és ebből 195-öt már bevezettek.* A bevezetett újítások népgazdasági haszna *1 millió 925 ezer 510 forint.* Az újítóknak újítási díjként 92 790 forintot fizettek ki.

A szolgálati helyek közül *kiemelkedő eredményt értek el a szentesi fűtőház dolgozói, akik összesen 43 javaslatot nyújtottak be.* Őket követik a kiskunhalasiak 17 javaslatukkal, 86 ezer forint népgazdasági haszonnal. Az újítómozgalomban kitűntek még a szentesi építési főnökség dolgozói, akiknek újításából 601 331 forint népgazdasági megtakarítás származott.

Örvendetes, hogy az igazgatóság területén javul a szakszervezeti bizottságok és az újítómozgalommal foglalkozó aktívák tevékenysége, amelyyel hathatósan segítik az újítókat.

Sziládi Sándor

A MASINISZTA

A TÖRTÉNET FONALA messzire nyúlik vissza. Ötven esztendő távlatából idézem és *Mirosnyikov* elvtárs jóvoltából, aki Leningrádban mesélte el nekem a történet magvát. Idézgettük a tizenhetes eseményeket, amelyeknek maga — Mirosnyikov — is részese volt. Micsoda részese. Személyesen Lenintől vette át az utasításokat és közvetítette a Putyilov gyárba, a lövegműhelybe, ahol a gyári bizottságba is beválasztották.

No, de egy ilyen beszélgetésnek elkerülhetetlen velejárója az alapos ismerkedés, a részletes bemutatkozás.

— *Magyarországról jött?*

— Budapestről...

— *Nekem is volt annak idején egy magyar barátom* — folytatta Mirosnyikov. — *Mozdonyvezető, vagy ahogyan ő mondta mindig nekünk: masiniszta...*

*

A Putyilov-gyárban elhatározták:

„Felvilágosító brigádokat küldünk a frontra. Meg kell győzni a katonákat, hogy Kornyilov csak a saját pecsenyéjét akarja megsütni. Hogy Kerenszkij és Kornyilov hatalmi vetélkedéséből mi, katonák, munkások húzzuk a rövidebbet. Kornyilov akarja a honvédelmi miniszteri tárcát, sőt még magasabbra tör. Ő akar a miniszterelnöki székbe ülni. Ezért mindenre képes, még arra is, hogy a hadsereget Pétervár ellen irányítsa. Útközben kell megakadályozni tervének végrehajtásában.

A beszédnek nagy hatása volt, de ellenvetések is elhangzottak.

Egy matróz hátul:

— *Nem mehetünk Moszkváig eléjük. Még szekerünk sincs.*

Egy másik:

— *Sokan vannak, egy egész hadsereg áll Kornyilov táborok rendelkezésére.*

— Megijedtetek? Begyulladtatok? Hát nem a ti véretek harcol a hadseregben is? — így a szónok. — Ha nincs szekerünk, akkor lesz vonatunk, amivel megelőzzük Kornyilovékat. Összeállítottunk egy agitátorszerelvényt, és még ma útnak indítjuk a csapatokhoz. Ki szavazza meg...

Valamennyien magasba emelték a kezüket.

A VONATOT már délben rendezték a pétervári teherpályaudvaron. *Marhavagonokból állították össze, bár akadt volna néhány személyszállító kocsi is,* de a gyári bizottság úgy döntött, hogy ebben is lássék az egyenjogúság. Nem tesznek különbséget, nem lesz kivételezés.

A fűtőházban már fűtötték a mozdonyt. Öreg gép volt, de megbízható, vállalták érte a garanciát a javítóműhely munkásai. *Külön brigádot alakítottak sebtiben, hogy a mozdonyt átnézzék és felkészítsék a hosszú útra.* Legalább ezer kilométert kell lefutnia, de lehet, hogy többet is. A legjobb szenet válogatták össze és a szeneskocsi után egy nyitott vagon következett, megrakva ugyancsak szénnel.

Egy másik brigád ezalatt az utat biztosította. A vasút mentén sorra hívták az állomásokat. Ki távírón, ki vasúti telefonon. *Hol vasutast agitáltak meg, hol a városi szovjet valamelyik tagját bízták meg a feladattal.* A vonatnak megállás nélkül kell eljutnia a csapatok közelébe. Biztosítsanak szabad utat, sehol fel ne tartóztassák, inkább a többi szerelvényt „verjék el" addig, amíg az agitátorok vonata áthalad.

Nevet is adtak neki.

„Agitátor ezer!"

Ezzel is kifejezésre akarták juttatni, hogy ezer és ezer agitátor kész szóval is harcolni a bolsevikok ügye mellett.

MINDEN RENDBEN volt már és este hatra tűzték ki a szerelvény indítását, amelyet fegyveres matrózokkal, géppuskákkal is biztosítottak.

Ekkor újabb akadály jelentkezett.

Ki vezesse a mozdonyt?

Mozdonyvezető! — de ki legyen az? A mozdony öreg gazdáját kórházban ápolják. A fűtőnek nincs vizsgája. A többi mozdonyvezető úton van, meg a saját masinájával van elfoglalva. Azt mondja erre az egyik műhelylakatos.

— *Ismerek én valakit, az mindig beszél nekem róla, hogy odahaza mozdonyvezető, masiniszta volt. Beszélni kellene vele...*

Csak annyiból tartott a beszélgetés, hogy elmondták a feladatot *és Szekeres Ambrus* elvállalta első szóra.

Pontosan hat órakor este indították útjára az „Agitátor ezret".

Jobbról a magyar Szekeres Ambrus mozdonyvezető figyelte a pályát, a jelzőket. Balról az orosz fűtő, a leningrádi születésű Vaszil. A vonaton utazott Mirosnyikov is. Hajnal felé egy állomáson hosszabban állt a szerelvény, ekkor tudott bővebben szót váltani a magyar masinisztával.

— Honnan került északra?

— *A moszkvai táborból. Kornyilovék fogtak el, amikor szökésben voltam Szibériából hazafelé.*

— És aztán?

— *Kornyilovnak is megmutattam a hátamat, mert...*

— Mert?

Szekeres nevetett.

— *Nem izlett a koszt.*

— Értem! — bólintott Mirosnyikov és ő is nevetett.

— És találkozott Kornyilov tábornokkal is?

— *Egyszer. Ha jól emlékszem a télen ők is mozdonyvezetőket kerestek a foglyok között a csapatszállításokhoz. De én nem jelentkeztem,* pedig valaki besúghatta, hogy értek hozzá. Kornyilov kétszer is feltette előttem a kérdést: Maga nem tud mozdonyt irányítani? Én viszont úgy cselekedtem, mintha nem is érteném a szavát, pedig hallhatja, hogy valamennyire megtanultam az oroszt.

— És ha most újra találkozunk vele? — faggatta tovább Mirosnyikov, már csak azért is, hogy lássa, kivel áll szemben, milyen gondolkodású ember lehet Szekeres Ambrus?

A masiniszta elkomolyodott.

— *Az kellemetlen lenne.*

— Magának!?

— *A generálisnak, mert kettőnk közül most csakis ő húzhatná a rövidebbet...*

*

TÖBBÉ NEM TALÁLKOZTAM Szekeres Ambrussal — mesélte csaknem ötven esztendő távlatából Mirosnyikov. — Ha jól emlékszem még visszavitte a vonatot Leningrádba, azután szem elől téveszettem, pedig jelentést tettem róla, magatartásáról Lenin elvtársnak is. Arról is tudok, hogy szóba került a neve egy páncélvonat összeállításánál. Úgy beszéltek róla a tanácskozáson, mint a hős agitátorról, mert amikor megérkeztünk a csapatokhoz, ő is leszállt a mozdonyról és agitálta a katonákat.

Gáldonyi Béla

Félévszázad küszöbén

A vasutas tömegsport egyik fellegvára a Ferencvárosi Vasutas SK

Mint labdarúgókapus lett a sport olthatalan szerelmese Polócz Ferenc, a Ferencvárosi Vasutas SK elnöke. Immár tíz esztendeje tölti be e társadalmi tisztséget, s emellett a ferencvárosi pályaudvaron a gazdasági hivatal vezetője. Szerénymodorú, halkszavú ember az őszülő hajú sportköri elnök, aki sportpályafutását 1938-ban ugyanennél a sportkörnél kezdte, *de szerepelt az NB I-ben is, 1943-tól a Törekvésben, 1947-től a SZEAC-ban, s 1949-ben került a Debreceni Lokomotív együtteséhez. Innen a BVSC-hez vezette az útja, majd a „végállomás" ismét a Ferencvárosi Vasutas lett, ahol 1963-ban fejeződött be negyedszázados labdarúgó pályafutása.* Polócz a sport kiváló dolgozója, s kétszeres kiváló dolgozó a szakmájában is. Amikor azt kérdezzük tőle, hogy miért szereti a sportot, mosolyogva mondja:

— *Nem is tudom,csak csináljuk reggel 6-tól, késő éjszakáig...*

A Tanácsköztársaság idején alakult

A sportkör egyébként nagyon szép jubileum előtt áll: *1919-ben, a Tanácsköztársaság idején alakult, s jövőre lesz félévszázados.* Az első sportága a torna volt, amelyet egy év múlva a labdarúgó-szakosztály megalakulása követett. Ez a csapat annak idején az amatőr I. osztályban szerepelt, együtt — az ismertebb együttesek sorában — a Törekvéssel, az Elektromossal és a többi egyesület labdarúgóival.

Az egyesület különösen a 30-as években lépett szépen előre, amikor a szervezés, a vezetés munkájába bekapcsolódott *Nádas Ödön*, a Ferencvárosi Torna Club későbbi elnöke. Ebben az időben aktív játékosként játszott az együttesben a nemrég elhuny *Honti György*, az MLSZ volt főtitkára, aki az amatőr válogatottnak is tagja volt, s fedezetként szerepelt 1936-ban Berlinben, a magyar olimpiai válogatottban. Érdekes ember volt az első elnök, *Kokas Gyula* is, aki az 1920-as olimpián vett részt, mint a magyar férfi tornászcsapat egyik versenyzője.

290 igazolt versenyző

A Ferencvárosi Vasutas SK az 1950-es években új szakosztályokkal bővült. *Kézilabda-, asztalitenisz-, tenisz-, sakk- és természetjáró-szakosztályaiban 290 igazolt versenyző szerepel a különféle sportrendezvényeken.* Igen figyelemre méltó a pártoló tagok nagy tábora: a ferencvárosi csomópont 3500 főnyi dolgozója közül 1010 pártoló tag kiséri nagy-nagy figyelemmel a Ferencvárosi Vasutas szépen fejlődő sportéletét.

A szakosztályok jelenlegi csapatai közül a labdarúgók a Budapest II. osztályban szerepelnek, ugyanilyen szinten vívják mérkőzéseiket a kézilabdázók, az asztaliteniszezők a Budapest I. osztályban, a teniszezők a Budapest II. osztályában küzdenek a bajnokságért, vagy a jó helyezések eléréséért A természetjárók nagy lelkesedéssel vesznek részt az „Ismerd meg hazádat" mozgalomban.

— *Különösen arra vagyunk büszkék,* — folytatja Polócz Ferenc — *hogy a több mint 400 000 forintos évi költségvetésből mindössze 50 000 forint az állami támogatás, ennek hétszeresét a sportkör jól átgondolt gazdálkodásával szerez meg.* Ehhez segítik sportlétesítményei, a Péceli úti sportcsarnok és tornaterem (ez utóbbit az Állami Artistaképző bérli), a négy teniszpálya, a bitumenes kosárlabda-pálya és más létesítmények, amelyeket egész sor bérlő egyesület vesz igénybe. *Április 4-re készül el előreláthatóan a kispályás, vörössalakos létesítmény,* amely a Könyves Kálmán körúton, az üzemi labdarúgó-bajnokság részvevői mellett a kézilabdázóknak is kulturált otthont ad majd.

Élénk tömegsport élet

A Ferencvárosi Vasutas SK életében a *legnépszerűbb sportmegmozdulás a kispályás labdarúgó-bajnokság, amely évről évre 16 üzemi csapatot mozgósít kétfordulós, szép díjakkal is ösztönzött küzdelemsorozatra.* Tavaly a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulója tiszteletére, idén a forradalmi ifjúsági napok megemlékezéseként rendezik meg a viadalt. Tavaly a serleget a Központi Szertár csapata érdemelte ki.

A tömegsport egyébként is erős oldala a Ferencvárosi Vasutasnak. Ezt igazolja, hogy a múlt évben — a statisztika adatai szerint — *összesen 2836 alkalommal adtak ki szerelést a különféle sportrendezvényeken való részvételre.* A sakk, a kézilabda, az asztalitenisz és az MHS támogatása révén kapott öt kispuska felhasználásával a lövészet többszáz dolgozót mozgósít a rendszeres sportolásra.

A sportkör elnöke elmondja, hogy a jövő évi évfordulóra nagy lelkesedéssel készül az egyesület elnöksége. *Egy szép emlékalbum megjelentetését tervezik, emellett szó lehet az 1969. évi Vasutasnap megünneplésével egybekötve egy szép sportünnepélyről is,* amelynek keretében a Ferencvárosi Vasutas az NB I. tavalyi bajnokát, a Ferencvárost hívná meg egy mérkőzésre.

Maros László

KÉP SZÖVEG NÉLKÜL

(Gustav Krippl rajza.)

Gondosabb árukezelést

Még ez év január 5-én adták fel a *Landler Jenő Járműjavító* címére Tiszaszederkény állomáson az Yp 4805-ös számú kocsit. A címzett és a BHÉV Igazgatósága február 1-én kereste a kocsit, mert nem érkezett meg a rendeltetési állomásra, Rákosrendező pályaudvarra. Legalábbis így informálták a miskolci igazgatóságot, mert *végül is kiderült — a miskolci igazgatóság kereskedelmi osztálya nyomozta ki —, hogy a kocsi január 8-án már megérkezett Rákosrendező pályaudvarra,* csak mindenkitől elhagyatottan ott állt a XII. vágányon, a javításos szerelvények között.

A gondatlan, felelőtlen munkára hadd mondjunk el egy másik példát is. Miskolc rendezőpályaudvaron február 10-én megállapították, hogy a 123 089. számú *Galgamácsa—Moszkva* rendeltetésű kocsiról hiányzik a kocsizár. Dézsmálást gyanítva felnyitották a vagont és *megállapították, hogy a fuvarokmány szerint 26 bála kártolt szövet hiányzik.* Az igazgatóság kereskedelmi osztálya és a BVKH lázasan nyomozott, hiszen nem kis értékről volt szó, *amikor kiderült, hogy a feladásnál Galgamácsa állomáson elcserélték a fuvarokmányokat* és egy dán cég áruját irányították Moszkvába. A hibát ugyan sikerült korrigálni — hiszen nem hiányról, hanem okmánycseréről volt szó —, de az ilyen és ehhez hasonló gondatlan árukezelés nem használ a vasútnak és nem használ népgazdaságunknak sem.

Bakó János

A katasztrófát nem szabad megvárni

Az elmúlt hónap 29-én délelőtt többed magammal Gödöllőn az *Állami-telepek* megállóhelyen a 322-es sz. személyvonatra várakoztam. Nagy volt a meglepetésünk, amikor az ívelt pályán nem a helyes, hanem a helytelen vágányon érkezett a vonat. *Anyák és gyerekek, fiatalok és öregek igyekeztek azonnal a peront elválasztó kerítés kis kapujához, hogy a helytelen vágányon érkező vonatra az ellenkező oldalon felszálljanak.* A fonák helyzetben feltaláltam magam, és azonnal a vonat túlsó oldalán leszállva jelzést adtam a vonat személyzetének, amiből megtudták, hogy valami nincs rendben.

Tudniillik reggel 6 órától délután 14 óráig a megállóhelyen nincs szolgálat. *Az utazóközönséget senki sem figyelmezteti, ha célszerűségből vagy egyéb okból az ellenkező vágányra, azaz helytelenre érkezik a vonat.* Ilyenkor kapkodás, ordítozás, sivalkodás van és a szerencsétlen utasok szidják nemcsak a vasutat, hanem mindenkit. Az ellenkező oldalon nincs peron, magas a lépcső és a vágányelválasztó kerítésnek sodródnak az emberek. A kérdéses napon kisgyermekes anya, idős néni dobozkával, melyben naposcsibék voltak, felmászott a vonatra és egy rokkant bácsit is felsegítettek, a fiatalabbak pedig felugráltak.

Ezúttal sikerült és évek óta ki tudja hányszor sikerült már az ilyen szerencsésnek nem mondható utazás. Felvetődik az emberben a gondolat: *nekünk mindenáron takarékoskodni kell? Mi történik, ha egy napon saját hibáján kívül egy ember halálát leli? Akkor majd intézkednek?*

Javaslom, ne várjanak tovább, a halált nem szabad megvárni!

Csiba József

HÍREK

— **Forradalmi ifjúsági napok Debrecenben.** A debreceni közlekedési vállalatok fiataljai a járműjavító művelődési otthonában az elmúlt héten ünnepélyes külsőségek között tartották meg a forradalmi ifjúsági napok megnyitóját. Az ünnepségen több mint 300 fiatal vett részt.

— JÓL VIZSGÁZTAK a szakma ifjú mestere mozgalomban részt vevő fiatalok Rákosrendező állomáson. A benevezettek közül egy fiatal ezüst, három bronzérmet, négyen pedig dicsérő oklevelet kaptak.

— **Új fénycső-világítást kapott Csopak állomás.** A 12 darab kandeláber már tökéletesen megvilágítja az állomást, s mire eljön a nagy nyári forgalom, a balatoni idény, Csopak is felsorakozhat a „fényárban úszó" állomások sorába.

— **Komplexbrigádot alakítottak** Békéscsaba állomás és a konzervgyár dolgozói. Jó munkájuk eredményeként február hónapban az egy kocsira jutó álláspénz 46 fillér volt. A vagonok súlykihasználása 65-ről 92 százalékra emelkedett.

— **Baráti találkozón látták vendégül** a debreceni közlekedési KISZ-fiatalok a városukon átutazó moszkvai Inturist Utazási Iroda komszomolistáit. A baráti összejövetelen a debreceni igazgatóság nevében Megyeri István köszöntötte a szovjet fiatalokat.

— NAGYOBB SZILÁRDSÁGÚ vasúti sín gyártási és technológiai gyártását dolgozták ki a Lenin Kohászati Művek szakemberei. A hagyományosan gyártott 48,3 kg-os szabványsínen kívül a jövő hónapban megkezdik a nagyobb igénybevételt is elviselő 54 kg-os sín hengerelését.

— **Új fűtőberendezéssel felszerelt vasúti személykocsit** állítottak forgalomba a Budapest—hegyeshalmi vonalon. A kocsi padjai alól eltűntek a fűtőtestek. Helyettük a kocsi feljáró felett, a mennyezeten 10—15 kilowatt energiát szolgáltató hősugárzót szereltek fel. A felmelegített levegőt ventillátorok juttatják az utastérbe.

— **Pápa állomás kollektívája első,** Veszprém pedig második helyezést ért el a MÁV—AKÖV komplexbrigádok versenyében a szombathelyi igazgatóság területén. A pápaiak elhódították a soproniaktól a vándorzászlót.

— **Ismerd meg hazánk műkincseit és műemlékeit.** A mozgalom keretében Székesfehérvár állomás dolgozóinak 70 tagú csoportja a szakszervezet és a KISZ szervezésében meglátogatta az Országházat, majd utána megtekintették a Nemzeti Galériát is. A közeljövőben a Közlekedési Múzeum és a Vármúzeum látogatását tervezik.

— **Ünnepi KISZ-taggyűlésen emlékeztek** meg a debreceni járműjavító üzem fiataljai, a Tanácsköztársaság 49. és a KISZ megalakulásának 11. évfordulójáról. A taggyűlésen osztották ki az új KISZ-tagok tagsági könyvét is.

— HÁZI ÜNNEPSÉGEN búcsúztatták nyugdíjba vonulása alkalmával özv. Balogh Istvánnét Hatvan állomás takarítónőjét. Az idős vasutas asszony munkáját Sós Károly állomásfőnökhelyettes méltatta, majd átadta a szakszervezet és a kollektíva ajándékát.

Alfio: Széki Sándor

A szolnoki járműjavítótól az Operáig

...a megcsalt Alfio eszét-vesztve dühöng, hangja vad bosszúért kiált, a vonósok és az üstdobok ijesztő tremolói, a fafúvók triolái már sejtetik a bekövetkező tragédiát... *Alfio* már csak annyit mond *Turiddunak*, a csábítónak: *a kertek alján. Késpárbaj.*

Turiddu búcsúzik az anyjától, majd felhangzik a kiáltás: *megölték Turiddut!* Alfio végbe vitte elhatározását... Függöny.

Az *Erkel Színház* közönségének tapsa a függöny elé kéri a Parasztbecsület szereplőit. Köztük Alfiót, a drámai baritont, *Széki Sándort*, a szolnoki járműjavító volt művezetőjét.

Birkózó volt

Csupaszív, mackó mozgású, kemény izomember, a színpadon meg vibráló erő. Ha szobrász lennék, modellnek kérném: *„Erő." Valami nagyon kemény anyagot keresnék hozzá...*

A gratulálók felszisszennek a kézfogásától. Birkózó volt. Most kicsit fáradt, de mosolyog. Élete első nagy opera-szerepének, Alfionak örül.

— *Majdnem tizenkét évi munkám eredménye a mai nap* — mondja. — *Nagyon szeretem Alfiót, mert nehéz szerep. Hosszú, nagyon hosszú, göröngyös út vezetett idáig.* Amikor kezdtem, voltak, akik kinevettek. „A suszter maradjon a kaptafánál, az asztalos a gyalujánál!" Nem hagytam magam, de néha bizony térdre estem. Aztán feláll'tam... talán igaza is van... vitt valami makacs akarat. Tíz évig tanultam Szolnokon a zeneiskolában, közben persze dolgoztam a járműjavítóban. Mindent nekik köszönhetek, az üzemnek, ahol nagyon sokat segítettek rajtam.

— Másfél éve van az Operánál, igaz, hogy a mai az első igazán nagy szerepe, de többször olvastuk már a nevét a színlapon. A krónikás talán mondhatja így: „Kirobbant!"

— *Nem panaszkodhatok, tényleg gyorsan ment. A meghallgatás után ösztöndíjat adott az Opera, szólóénekes lettem.* A Toscában énekeltem a *Sciarrone* csendőrt, Verdi Don Carlosában *Lerma* grófot, Bizet Carmenjében *Morales* szakaszvezetőt — de Alfio megformálásán kívül Borisz Godunov *Cselkalovja* volt a legnagyobb szerepem. Úgy gondolom, ekkor figyeltek fel rám. Nagyon megszerettem ezt az alakítást is, reggeltől estig ebben „égtem".

Vasszorgalommal

— A kollégáitól tudjuk: vasszorgalommal tanul.

— *Ez a siker egyik alapja. Tisztában vagyok vele, hogy még nagyon keveset tudok, sokkal több akarok lenni önmagam számára is.* Nagyon nehéz ez. Sok mindenről le kell mondani. Állandóan tanulnom kell. *Pless László* Kossuth-díjas karigazgató a korrepetítorom, *Balassa Istvánné* pedig a hangképző tanárom! — van kitől tanulnom. Sokat segítenek a kollégák is. A Hunyadi László operában Rozgonyi szerepét *Simándy József* tanította. Aki akar, tud fejlődni. Rengeteget kaptam *Tito Gobbitól* is, csodálatos színpadtechnikája van, félelmetes mozgáskultúrája. Két Tosca előadást láttam vele a színpadról Sose felejtem el...

— A jövő? Mit szeretne...

A szerény, de önmagában bízó ember biztonságával válaszol.

— *Mit akarok? Mindent, amit csak elérhetek, minden nehéz feladatot, nagy szerepeket. Úgy érzem, mondhatom így, mert nagyon megdolgozom értük!* Wagner: A nürnbergi mesterdalnokok című operájában *Kothner péket* éneklem a közeljövőben, s tavasszal Verdi Álarcosbáljának Renéjét. *Mindent megteszek, hogy sikerüljön.* Hogy is mondják nálunk a Nagykunságban? „Aki dudás akar lenni, pokolra kell annak menni!" Ezt úgy értem, hogy nem sajnálom magamtól az éveket, mindenről lemondok, ami káros lenne művészi fejlődésemre, tanulok, állandóan gyakorolok, hiszen másképpen nem megy. Nagyon jó lehetőségeim vannak. Mindenki a legnagyobb jószándékkal van irántam most is — hálátlan lennék, ha nem váltanám be a hozzám fűzött reményeket. Be akarom váltani!

— tiszai —

A HIVATALOS LAPBÓL

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

11. számból: 105346/1968. 3. A. A Budapest Hámán Kató fűtőházban üzemeltetett kosárfonó műhely működésének beszüntetése.

12. számból: 104921/1968. 11. C. Módosítás (9) az Ideiglenes Végrehajtási Utasítás az áruforgalomnak rakodólapokon történő lebonyolítására című rendelethez.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Bognár Károly, Tapolca; Volosinovszki János, Marosán Pál, Bánszegi József, Czeglédi Sándor, Vasvári Dezső, Debrecen; Pálinkás Károlyné, Pécs; Vas István, Rákosrendező; Boldizsár Gyula, Békéscsaba: Szikra Andrásné, Miskolc: Sziládi Sándor dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Horváth Rózsa, Pusztaszabolcs; Kiss Lajos. Alsóörs: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Bognár Károly, Tapolca; Káprai László, Keszthely; Lambert János. Ajka: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Névtelen levelekkel nem foglalkozunk!

FELVÉTEL

A MÁV Kórház és Központi Rendelő Intézet takarítónői munkakörbe felvételt hirdet, napi 8 órás elfoglaltsággal, 1000 forintos kezdő fizetéssel. Jelentkezni lehet a MÁV Kórház Igazgatóságán.

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—813
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: 75.913 001—K 98.
Szikra Lapnyomda

Kényelmesen utazik, pihenten érkezik az
UTASELLÁTÓ
hálókocsijában!
HALÓKOCSI KÖZLEKEDIK:
- Szombathely—Szentgotthárdra
- Nyíregyháza—Záhonyba
- Debrecenbe, Szegedre
- Nagykanizsára és Pécsre

ÜNNEPI UTAZÁSHOZ MÁR ELŐRE BIZTOSÍTSA HÁLÓKOCSI JEGYÉT

Elővétel az IBUSZ-irodákban
Menettérti jegy is váltható

IBUSZ
ESZTERGOM, TATA, EGER, LILLAFÜRED, SOPRON, KŐSZEG, SÁROSPATAK, TOKAJ
az ország legszebb városait és tájait ismerheti meg KEDVEZMÉNYESEN, ha részt vesz az
IBUSZ-TIT országjáró autóbusztársasutazásokon
Változatos programok, fél naptól nyolc napig terjedő országjárások. Üzemek, egyesületek, intézmények kívánságára külön programok összeállítása.
SZOMBAT VASÁRNAPRA KÜLÖN KEDVEZMÉNY.
VÁROSNÉZŐ AUTÓBUSZKÖRSÉTÁK BUDAPESTEN
Külön programok összeállítása, társasutazások szervezése, jelentkezés az
IBUSZ UTAZÁSI IRODÁIBAN,
valamint a TIT Jegyirodában
(Bp. VI., Lenin krt. 96.)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM. Ára 40 fillér 1968. ÁPRILIS 16.

NAPIRENDEN

a csökkent munkaképességű dolgozók helyzete

Ülést tartott a szakszervezet elnöksége

Április 5-én ülést tartott a szakszervezet elnöksége. A napirend első pontja a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetéről, az ezzel kapcsolatos rendeletek végrehajtásáról adott jelentés volt.

A kormányrendelet a csökkent munkaképességű dolgozók körét három csoportba sorolja:

Az első csoportba azok tartoznak, akik egészségi állapotuk romlásából eredő munkaképesség csökkenésük miatt munkahelyükön teljes értékű munka végzésére alkalmatlanokká váltak.

A második csoportba tartoznak azok, akik üzemi baleset vagy foglalkozási betegség következtében baleseti járadékban, vagy rokkantsági nyugdíjban részesülnek és jelenlegi munkahelyükön teljes értékű munka végzésére alkalmatlanokká váltak.

A harmadik csoportba azok tartoznak, akik gümőkóros betegségük miatt munkahelyükön jogszabályi tilalom folytán nem foglalkoztathatók.

A csoportosításnak főképpen a keresetkiegészítés folyósítása szempontjából van jelentősége. Az első csoportba tartozó dolgozó ugyanis *a betanítás, vagy szakképzés időtartamára, de legfeljebb egy évig kaphat keresetkiegészítést,* ha munkaképesség csökkenésének mértéke az 50 százalékot eléri vagy meghaladja.

A második csoportba tartozók *a keresetkiegészítést időbeli korlátozás nélkül kaphatják,* ha munkaképesség csökkenésük mértéke a 36 százalékot eléri vagy meghaladja.

A harmadik csoportba tartozókat *a keresetkiegészítés rokkantságuk mértékétől függetlenül mindaddig megilleti,* amíg betegségük a tbc gondozó intézet igazolása szerint fennáll.

A keresetkiegészítés megállapítása szempontjából a második és a harmadik csoportba tartozókkal kapcsolatban különösebb probléma nem merül fel. Nem így az első csoportba soroltaknál. Ebbe gyakorlatilag azok tartoznak, akik nem üzemi baleset vagy foglalkozási betegség, hanem egyéb egészségromlás folytán válnak alkalmatlanná munkahelyükön teljes értékű munka végzésére. Ezek a dolgozók az esetek túlnyomó többségében nem lesznek rokkantak. *Munkaképesség csökkenésük mértéke nem éri el az 50 százalékot, ezért a rendelet értelmében keresetkiegészítésben nem részesülhetnek. Ez a körülmény fokozottan jelentkezik a vasútnál, ahol szigorú szabályok írják elő, hogy az egyes munkakörökben milyen egészségi követelményeknek megfelelő dolgozót szabad foglalkoztatni.*

A csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének javítása érdekében a vasút már korábban is tett erőfeszítéseket. *1960-ban például évi 600 ezer forintot használtak fel ilyen dolgozók munkabérének emelésére.* A felmérés egyrészt azt is mutatja, hogy a vasúton sokkal több a könnyebb munkakörbe helyezésre javasoltak száma, mint a rendelkezésre álló könnyebb munkakör. Ennek következménye, hogy a csökkent munkaképességű dolgozók között ma is számos olyan van, akiket létszámfölösként foglalkoztatnak.

Az elnökség nem találta kielégítőnek a csökkent munkaképességűek helyzetének rendezésére, rehabilitációjára eddig tett intézkedéseket. A vasút sajátos körülményeit figyelembe véve úgy döntött, hogy a végrehajtást gyorsabbá és szervezettebbé kell tenni. *Olyan munkalehetőséget kell találni, ahol az ilyen dolgozók egészségromlás nélkül teljes értékű munka kifejtésére képesek.* Ezt munkahelyek szervezésén túl átképzéssel, szakmai tanfolyamok, szakvizsgák letételével is segíteni kell.

A Vasúti Főosztály, valamint a szakszervezet központja részéről kijelölték azokat, akik személyesen felelősek a folyamat meggyorsításáért, a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének rendezéséért. *Záros határidőn belül ki kell dolgozni a végrehajtás módozatát, amelyet az elnökség még 1968-ban ismételten megvizsgál.*

Az 1968. évi jóléti keret felhasználásának tervezetét az elnökség elfogadta. Úgy döntött, hogy a *szociális, kulturális és egyéb támogatás címén biztosított összeg nagy részének felhasználását a területi bizottságokra ruházza. Ez az összeg 4 millió 900 ezer forintot tesz ki.* Ezenkívül a vasútigazgatóságok a területi bizottságokkal egyetértésben 2 millió 303 ezer forintot használhatnak fel a jóléti alapból saját elhatározásuk szerint.

Első ízben került az elnökség elé a GYSEV dolgozóinak élet- és munkakörülményeiről, valamint azok megjavítására tervezett intézkedésről szóló jelentés.

Az elnökség a jelentést tudomásul vette. Úgy határozott, hogy a munkakörülmények és a szociális ellátottság javítására teendő intézkedéseket csoportosítani kell. Ezeket a *Vasúti Főosztállyal,* a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztériummal,* valamint a *Pénzügyminisztériummal* egyeztetni kell. A tárgyalásoknál a szakszervezet elnökségének képviselői is részt vesznek.

Napirenden szerepelt az 57/1967 (XII. 19.) Korm. sz. rendelet alapján a *Vasúti Újítási Szabályzat* tervezetének vitája. Az elnökség a tervezetet több kiegészítéssel elfogadta. *Az újítási szabályzat a kollektív szerződés mellékletét képezi.* Rendelkezéseit 1968. január 1-i hatállyal kell alkalmazni.

Az elnökség a továbbiakban folyó ügyeket tárgyalt.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa és a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség központi bizottsága FELHÍVÁSA

Magyar Dolgozók, Fiatalok!

Ez évben ünnepeljük a Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának ötvenedik évfordulóját.

A vállalatok, gazdaságok és intézmények dolgozóinak, a szocialista brigádoknak pártunk és ügyünk iránt érzett szeretete, dicső hagyományaink iránt érzett tisztelet jutott kifejezésre abban, hogy már az év elején az ötvenedik évforduló jegyében fogtak hozzá feladataik megvalósításához.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa és a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség központi bizottsága köszönti és támogatja ezt a szocialista kezdeményezést!

Feladataink nagyok. Céljaink megkövetelik és helyzetünk lehetővé teszi, hogy mindannyian összefogva, dolgozók és vezetők egyaránt, képességeink és szorgalmunk legjavát adva munkálkodjunk e nagyszerű célok megvalósításán.

A szükségletekhez és igényekhez az eddigieknél jobban igazodó, gazdaságosabb, egyszóval hatékonyabb termelési és értékesítési tevékenységre van szükség minden gazdálkodó egységben és országosan. Felhívjuk a gazdasági vezetőket, hogy a megnövekedett vállalati önállóság lehetőségeivel élve, elhatározásaikban és döntéseikben támaszkodjanak dolgozóik tapasztalataira, alkotókészségére. Nyissanak szabad utat a dolgozók kezdeményezéseinek. Javítsák tovább az anyagi és erkölcsi ösztönzést. Magasabb színvonalú vezetéssel, a munka jobb megszervezésével, a munka- és életkörülmények javításával is ösztönözzenek a dolgozók vállalt kötelezettségeinek teljesítésére.

Felhívunk minden dolgozót, hogy a magyar munkás és értelmiségi hírnevéhez, a nagy évforduló hagyományaihoz méltóan végezze munkáját, tegyen eleget vállalt kötelezettségének, bánjon felelős gazdaként a gondjaikra bízott munkaeszközökkel.

Legyen a jubileumi verseny mindenütt ható jelszava: „Lelkiismeretes munkát — kiváló minőséget!"

Felhívjuk a szakszervezetek és a KISZ tisztségviselőit, hogy segítsék, szervezzék a KMP ötvenedik évfordulójának tiszteletére kibontakozó szocialista munkaversenyt.

Szervezett Munkások, Ifjú Kommunisták!

Ünnepeljük méltó módon, jó munkával a nagy történelmi évfordulót. Növeljük hazánk gazdasági erejét, szilárdítsuk népünk jólétének alapját.

Vizsgáztak a szakma ifjú mesterei

Hatvan állomáson és a fűtőháznál az elmúlt napokban vizsgáztak a *szakma ifjú mestere* mozgalomban részvevő fiatalok. A 18 benevezett fiatal közül *6-an arany, 8-an ezüst jelvényt szereztek, 1 fiatal bronz jelvényt, 3 pedig oklevelet kapott.* Azok, akik ebben a versenyben elérték a legmagasabb szintet, s arany jelvényt kaptak, 20 fillér órabér emelésben is részesültek.

A verseny sikeres lebonyolításáért és megszervezéséért dicséretet érdemel az állomás és a fűtőház KISZ-szervezete, valamint a két szolgálati hely oktató gárdája.

KITÜNTETÉSEK HAZÁNK FELSZABADULÁSÁNAK 23. ÉVFORDULÓJA ALKALMÁBÓL

A felszabadulás 23. évfordulója alkalmából a *Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa* eredményes munkájuk elismeréséül kitüntetéseket adományozott. A kitüntetettek névsorából ezúttal sem hiányoznak a vasutasok. A Munka Érdemrend arany fokozatát 3, ezüst fokozatát 23, bronz fokozatát pedig 40 vasutas kapta meg.

A *Vasúti Főosztályon* április 3-án emlékeztek meg a felszabadulás évfordulójáról. Az ünnepségen megjelent *Szabó Antal* főtitkár is. *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte a részvevőket. Méltatta a felszabadulás jelentőségét, beszélt a vasút fejlődéséről, a vasutasok jó munkájáról, majd kitüntetéseket adott át. A múlt évben végzett eredményes munkájukért 60 vasutas kapott miniszteri, 103 pedig vezérigazgatói dicséretet.

(Folytatás az 5. oldalon.)

Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója átadja a kitüntetéseket

(Szabó Mihály felvétele)

Átépítik Józsefváros állomást

A múlt évi sikeres „főpróba" után az új menetrendtől kezdődően ez év májusában több vonatot irányítanak majd a *Józsefvárosi pályaudvarra.* A pályaudvar életében ez a változás egyben azt is jelenti, hogy az utasforgalom lebonyolítása érdekében sürgősen át kellett építeni.

Az állomás rekonstrukciós munkálatai hetekkel ezelőtt már elkezdődtek és jó ütemben folynak. Amint azt *Csiszér Lajostól,* a munkálatokat végző józsefvárosi pályafenntartási főnökség vezetőjétől megtudtuk, *három személypénztár fülke, gyors- és expresszáru pénztár, irodák és mellékhelyiségek is épülnek.* A III., IV. és V. vágányokat meghosszabbítják. Kap az állomáson az Utasellátó is egy helyiséget. Gondoskodnak arról is, hogy az induló vonatok kocsijait megfelelően mossák, gondozzák.

Meghosszabbították a komplexbrigád szerződést

A *Pécs* állomáson dolgozó MÁV—AKÖV szocialista komplexbrigád ez évre is megkötötte a brigádszerződést. *A KMP megalakulásának 50. évfordulója és a TEFU 20 éves jubileuma tiszteletére vállalták, hogy a bázis időszak eredményeit növelik, a gépkocsik állásidejét, a birságjellegű költségeket pedig csökkentik.* Vállalásaik között szerepel még az is, hogy egymás termelési tanácskozásain, szakmai oktatásain teljes létszámmal megjelennek. A komplexbrigád munkájának értékelését a szerződő felek közösen végzik és a vállalás teljesítéséről szóló értékelést 1968. június 30-ig elkészítik.

A komplexbrigád tagjai részt kívánnak venni a *MÁV Vezérigazgatóság* és az *Autóközlekedési Trösztál* által meghirdetett, központosított vasútállomások közötti versenyben.

A reform jegyében

Hosszú és gondos előkészítés után ez év januárjában a vasútnál is bevezették az új gazdaságirányítási rendszert. Ennek formáiról, sajátosságairól és a vontatási szakszolgálat intézkedéseiről kértünk választ *Czimma Jánostól,* a miskolci igazgatóság vontatási osztályának helyettes vezetőjétől.

— *A 350 milliós összköltségünk 50 százalékát a szén, a villamosenergia és Diesel-olaj költségei teszik ki* — mondotta. — *Részletes tervet dolgoztunk ki a termékenyebb és gazdaságosabb munkavégzésre. Terveink végrehajtását szorosan együttműködve kívánjuk elérni a társszolgálati ágakkal, különösen a forgalmi szolgálattal. Ezek teljesítésével szakszolgálatunk 1968-ban több mint 10 millió forinttal járulhat hozzá a nyereségtöbblethez. El kívánjuk érni, hogy villamosmozdonyaink jobb karbantartásával és jobb kihasználásával az 1967. évhez viszonyítva a szállítási teljesítmény 2 százalékkal növekedjék.*

Igazgatóságunk mozdonyparkja tovább korszerűsödik. Hamarosan 8—10 darab M62-es Diesel-mozdonyt kapunk. Ezekkel a gépekkel napi 250 kilométer teljesítményt szeretnénk elérni. Az M62-esekkel egyébként a *Miskolc—Ózd,* és a *Miskolc—Hidasnémeti* vonal teherforgalmát bonyolítjuk majd le.

Minden körülmények között — elsősorban *a forgalom tervszerűségének javításával csökkenteni kívánjuk az igen fáradságos munkát végző mozdonyvezetők, fűtők és gépkezelők szolgálati óráit is.* De nagy gondot fordítunk a műszakiak, a mérnökök és technikusok és dolgozóink képzésére, mindenekelőtt közgazdasági szemléletük formálására.

Nem feledkezhetünk el dolgozóink munka- és szociális körülményeinek állandó javításáról sem. Miskolc fűtőházánál ez évben *megkezdődik egy 1300 fős öltöző és mosdó építése, a teherkocsi-javító fiókműhelyben egy 120 fős öltöző- és mosdóhelyiség készül el.* Szerencsen pedig ez év első felében 160 személyes öltözőt és mosdót adnak át — fejezte be tájékoztatását *Czimma János.*

Fekete László

Vietnamért

Újabb befizetések a K—95-ös csekkszámlára

A *szombathelyi* járműjavító dolgozói március 30-án egyórás társadalmi munkát végeztek, s ennek a munkának az értékét ajánlották fel az amerikai agresszorok ellen harcoló hős vietnami nép megsegítésére. A társadalmi munka lebonyolítását az üzem díszpécser szolgálata dolgozta ki s az egyórás munka keretében vas- és fémgyűjtést, karbantartási munkát és üzemtakarítást végeztek a dolgozók. *A egyórás társadalmi munka eredménye 30 000 forint.*

A szolnoki pályafenntartási főnökség dolgozói is csatlakoztak a vietnami nép megsegítéséért mozgalomhoz. A dolgozók együttéreznek a hős vietnami néppel, s ezt kifejezésre juttatták azzal is, hogy *összesen 39 550 forintot fizettek be a K—95-ös csekkszámlára.*

A debreceni fűtőház szocialista brigádjai is élenjártak az „egy kerékpárt Vietnamnak" akció megszervezésében, s dolgozói *eddig 23 704 forintot gyűjtöttek össze.*

Az amerikai agresszorok ellen harcoló vietnami nép megsegítésére megmozdultak *Hatvan állomás* utazószemélyzetének dolgozói is. A nyereségrészesedés összegéből — amelyet nemrég fizettek ki — *15 000 forintot adtak össze és fizettek be* a vietnami nép megsegítésére.

A debreceni járműjavító dolgozói a már országosan kibontakozó „tranzisztor akció" során *16 tranzisztoros rádió árának megfelelő összeget gyűjtöttek össze.* A mozgalom kezdeményezői elsősorban a fiatalok voltak, de kezdeményezésük visszhangra talált az idősebb dolgozók között is. Különösen az I-es és II-es alapszervezet mutatott példát.

Hajdúsámson állomás 13 vasútas dolgozója az első negyedévi termelési tanácskozáson elhatározta, hogy segíti a hős vietnami népet és *egy kerékpárra való összeget gyűjtenek össze.* Vállalásukat teljesítették.

A debreceni igazgatóság forgalmi osztályának dolgozói is csatlakoztak a hajdúsámsoniakhoz, s úgy határoztak, hogy egy napi keresetük 50 százalékát ajánlják fel a vietnami népnek.

A Landler Jenő Járműjavító fiataljai is csatlakoztak a KISZ Központi Bizottsága által meghirdetett tranzisztor akcióhoz. Az üzem dolgozói, fiatalok és idősek egyaránt *két órai munkabérüket — 48 000 forintot ajánlottak fel a vietnami nép megsegítésére.*

A dolgozók bíznak a bizalmiakban

Egészséges, eleven kapcsolat a szakszervezeti bizottság és a műhelybizottságok között a Nyugati pályaudvaron

— Hogy mit tartok az elmúlt évek legörvendetesebb eredményének? ... Mindenekelőtt azt; sikerült elérnünk, hogy mind a 15 műhelybizottság önálló munkatervet készítsen és aszerint dolgozzék. De öröm az is, hogy valamennyi albizottságban és csoportban az igényesebb munka került előtérbe. A bizalmiak megértették, hogy csak akkor lehetnek népszerűek, ha lelkiismeretesen dolgoznak, ha csak arra mondanak igent, amit valóban el tudnak végezni ... Ám mindez csak töredéke az elmúlt esztendőkben történteknek, néhány mondatban nem lehet összegezni az eseményeket és az eredményeket...

— Akkor mondjuk el részletesen, mi történt 1964 februárja óta!

Nagyobb önállóságot az aktivistáknak

Az elégedett ember, aki az eredményeket sorolja a Nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottságának titkára: *Tófalvi István*. Februárban múlt négy esztendeje, hogy ezt a megbizatást elődjétől átvette. Azt tartják, az új vezetők a saját embereikkel akarnak dolgozni. *Tófalvi Istvánnak viszont az az elve, hogy aki jól dolgozik, az ne csak két évig lásson el egy funkciót.* A választásokat megelőző beszélgetésekkor is ezt hangoztatta — alighanem ez is közrejátszik abban, hogy a szakszervezeti bizottságban és a műhelybizottságok élén is tapasztalt emberek állnak.

A 13 tagú szakszervezeti bizottságnak *Ugrai Imre* termelési felelős 11 éve, *Balogh János* 10 esztendeje, *Lázár József*, a kulturális- és sportbizottság vezetője pedig 6 éve tagja (s 1954 óta aktivista!). Az elmúlt évi választásokkor csupán 3 új műhelybizottsági titkárt választottak, közülük két fiatalt a forgalomnál. A régiek közül *Gáspár István* 8 éve, *Kovács Péter* 5 éve irányítja a műhelybizottság munkáját.

— Már a SZOT XXI. kongresszusa előtt is mindent elkövettünk, hogy a műhelybizottságok nagyobb önállóságot kapjanak — mondja az szb-titkár. — *Ez természetesen, a bizalmiak munkájára is vonatkozik.* Az sem szegte kedvünket, amikor az 1964-es bérrendezés idején a bizalmiak többsége felsőbb kategóriába javasolta csoportja szinte valamennyi tagját... A szakszervezeti bizottság és a műhelybizottságok tagjai ekkor azt vonták le tanulságként: *a bizalmiakat rá kell vezetni arra, hogy felismerjék a tényleges lehetőségek határát.* Hiába akar egy bizalmi, vagy bármilyen más tisztségviselő népszerű lenni azzal, hogy teljesíthetetlent ígér, így inkább hitelét veszti. Akkor lesz népszerű, ha reális ígéreteket tesz és azokat megvalósítja, vagy végrehajtatja.

Az 1964-es tapasztalat is közrejátszott abban, hogy a hatékonyabb munka érdekében *a bizalmiakat a műhelybizottságok egy-egy tagja patronálja*, a műhelybizottságok munkáját pedig a szakszervezeti bizottság egy-egy tagja segíti.

— Nálunk van olyan műhelybizottság, amelynek több tagja van, mint másutt az alapszervezeteknek, szükséges tehát, hogy önállóak legyenek. A központi feladatokat a kongresszus megszabta és a területi bizottság irányítása mellett dolgozunk, ám a részletfeladatokat a műhelybizottságoknak kell megoldaniok. A műhelybizottsági titkárok havonta egyszer, a titkári értekezleten találkoznak, ha szükséges, az egyes reszortok felelősei is jelen vannak. Ekkor beszéljük meg az időszerű feladatokat, de a szakszervezeti bizottságnak az egész tagságot érintő határozatait írásban is eljuttatjuk a titkárokhoz...

A bizalmiak javaslatára

— Tavaly óta a negyedévi segélyezési keretet, a dolgozók létszámának arányában szétosztják a műhelybizottságok között — folytatja az szb-titkár szavait *Kovács Péter*, a feladási raktárak műhelybizottsági titkára, aki a gyakorlatban érzi, mennyivel kelemesebb önálló munkaterv szerint, a helyi követelményekhez igazodva dolgozni. — *A bizalmiak javaslatára adunk segélyt, ők tudják leginkább felmérni, hogy ki milyen mértékben szorul anyagi támogatásra.* S tekintve, hogy a segélyezési kérelmet a bizalmi csoport tagjai megvitatják, így, aki nem szorul ténylegesen segélyre, az restellne munkatársai előtt ilyen kéréssel előállni. A segélyezési albizottság már a műhelybizottságoknál megszűrt kérelmekkel foglalkozik.

Korábban az üdülési jegyek szétosztásakor az üdülési albizottság döntött. *Két éve juttatták el először a műhelybizottságoknak az üdülőjegyeket, azóta ők osztják szét. (Ők tudják, hogy ki érdemli meg leginkább a kedvezményes üdülést.)* A bizalmi csoport tesz javaslatot a kitüntetésekre, s ha valakinek fegyelmije van, az erről szóló értesítésre — a szakszervezeti bizottság kezdeményezésére — rávezetik, hogy a bizalmi is legyen jelen. Egyrészt, mert a dolgozókat érintő kérdéseket a bizalmiaknak véleményezniök kell, másrészt a tárgyalás számukra is tanulságos: rájöhetnek, hogy ők maguk hogyan segíthettek volna a fegyelmi vétség megelőzésében.

— Ahhoz, hogy a műhelybizottságok megfelelően dolgozzanak, meg kellett találni a megfelelő munkatársakat — vallja Kovács Péter. — *Időbe tellett, de immár összeszokott, a feladataikat jól ismerő bizalmijaink vannak.* A szakszervezeti bizottság negyedévenként nagyaktivaértekezletet tart, amelyen a műhelybizottságok vezetőségi tagjai és a bizalmiak is részt vesznek. Ezeknek a megbeszéléseknek az is célja, hogy ne csak a titkárokkal, hanem a szakszervezeti tagság aktivistáival is közvetlenebb kapcsolataik legyenek az szb tagjainak.

A műhelybizottságok önállóságát bizonyítja, hogy az *üléseikre rendszeresen meghívják a gazdasági vezetőket is és tájékoztatást kérnek tőlük a különböző kérdésekben.* A műhelybizottságok adnak véleményt a továbbtanulni szándékozókról. A rakodógépjavító műhelyben tavaly a bérkategóriákba sorolásnál is a műhelybizottság készítette el a javaslatokat.

Negyedévenként újraválasztva

1960 óta 44,83 százalékkal csökkent az üzemi balesetek száma a Nyugati pályaudvaron. *1967-ben sem halálos, sem csonkulásos balesetük nem történt.*

A termelési tanácskozásokon — negyedévenként — a műhelybizottságok újraválasztják a munkavédelmi őröket. Hogy jobbára ugyanazokat a dolgozókat választja a tagság, ezt a fenti adat indokolja.

Úgy tűnik, Tófalvi Istvánnak és Kovács Péternek még mindig lenne mondani- és dicsérnivalója. *Megemlítették a pezsgő kulturális életet, amely elsősorban Lázár József érdeme.* Szóltak arról, hogy mind a szakszervezeti bizottság titkára, mind a műhelybizottságok titkárai csak akkor döntenek lényeges kérdésekben, ha a bizottság tagjainak véleményét már megismerték.

Ez pedig helyes és örvendetes. Bizonyítja, hogy a Nyugati pályaudvaron valóban tudják a szakszervezeti bizottság tisztségviselői, hogy mi a feladatuk — és hogy hogyan élhetnek a lehetőségeikkel.

Földes Tamás

A szocialista brigádokra mindig lehet számítani

Gyöngyös állomáson immár tíz éves múltra tekint vissza, a szocialista brigádmozgalom. Az első brigád tagjai; *1 forgalmi szolgálattevő, két raktárnok, 1 tolatásvezető és 1 raktári munkacsapat-vezető,* igen jó munkát végeztek. Komolyan vették a „hármas" jelszót, és annak megvalósítását.

Ahogy közben az idő telt, a brigádok létszáma úgy növekedett. Többen kérték az állomás dolgozói közül, hogy vegyék fel őket is abba a brigádba, amelyikben a reszortvezetőjük benne van. *Ma már ott tartunk, hogy állomásunkon 11 brigádban, 134 brigádtag dolgozik.*

Nem volt könnyű feladat idáig eljutni, de azért nem érdektelen azt sem megemlíteni, hogy mik voltak azok a tényezők, amelyek segítettek. Először is tudni kell, *hogy csak a „hármas" jelszó lépésről-lépésre való megvalósításának útja az egyedüli járható út.* Szocialista brigádjaink nem vállaltak túl nagy feladatokat, de minden nap egy kicsit előbbre léptek — talán néha alig észrevehetően — a cél érdekében.

Hasznosak a havonta megtartandó értekezletek is, amelyen a brigádvezetőknek tudomására hozhatjuk az elvégzendő feladatokat. A brigádok így minden hónapban tisztán látják az elért eredményeket, és újabb vállalásokat tehetnek a további feladatok megoldására. Kétségtelen, hogy az értekezletekre nem mindig sikerül a brigádokat teljes létszámmal összehozni. Akik nem tudtak megjelenni, azokkal más alkalommal beszélgetünk. Arra minden vezető találhat módot, hogy egy-egy dolgozóval, ha néhány percre is összejöjjön. Ugyancsak helyesnek tartjuk, hogy egy-egy brigádértekezletre meghívják a többi brigádok vezetőit is.

Ma már állomásunk nem tudná eredményesen elvégezni munkáját, *ha a vezetés nem támaszkodhatna a szocialista brigádokra,* továbbá a társszolgálati ágakra, a fűtőházra, vagy a szállítmányozókra, akikkel szocialista szerződésbe foglaltuk a tennivalókat.

Karbuczky Károly
állomásfőnök

Négy évtized után...

Huszár László felügyelő Tapolca állomás szakszervezeti bizottságának elnöke *41 évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult.* Huszár László a több mint négy évtized alatt nagyon lelkiismeretes és áldozatos munkát fejtett ki a vasút és a vasutasság érdekében. A dolgozók tisztelték és szerették, hiszen mindenkinek segítségére volt. Az állomás kollektívája, a párt és a szakszervezet vezetői meleg szeretettel búcsúztatták az idős vasutast, az idős szakszervezeti munkást.

Az emberi humánum jegyében...

Gyakran a hivatalos aktákat zárják magukba az emberi sorsokat. A bejegyzések hűvös tárgyilagossága száműzi az érzéseket. Így van ez az esetek túlnyomó részében, de akad — szerencsére — kivétel is.

A 15/1968. sz. vezérigazgatói ügyiratban nem mindennapi eset tárul fel. Huszonnyolc évvel ezelőtt, 1940. július 13-án egészséges leánygyermek született a Béres-családban, akit Erzsébetre kereszteltek. A tragédia két évvel később kezdődött: gyermekparalízist kapott és mindkét lábára megbénult. Apját még abban az évben ölte meg a harctéren egy golyó. Felnőtt a kislány, járógépbe bilincselt lábakkal. Csak bottal, nagy erőfeszítéssel képes mozogni. Családi körülményei úgy fordultak, hogy nővére támogatására maradt, aki hallatlan türelemmel és kitartással gondozta beteg húgát. Lakásuk a MÁV Magasépítési Főnökséggel egy házban van Budapesten. A Főnökség, hogy a beteg leány helyzetén segítsen, adminisztratív munkába állította. Otthoni körülményei azonban nővére férjhezmenetele miatt nehezebbé váltak. Az egyszobás, mellékhelyiség nélküli szobában Erzsi úgy érezte, hogy jelenlétével zavarja a házastársak együttélését...

Elkeseredett helyzetében fordult dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszterhez, mert ugyanabban a házban egy másik szoba is megüresedett, ami éppen megfelelt az ő igényeinek. A miniszter levelében kereste meg Budapest Főváros Tanácsa Végrehajtó Bizottságának elnökét, hogy segítségét kérje Béres Erzsébet ügyében. A tanácsnál az emberi együttérzés erősebb volt az akta tekervényes útjánál és soron kívül kiutalta a szobát Béres Erzsébetnek. A MÁV Vezérigazgatósága pedig a leány tényleges munkaköri besorolásának megfelelően biztosított számára jobb anyagi körülményeket.

Bensőséges családi összejövetel keretében gyűltek össze Béres Erzsi új lakásában mindazok, akik rajta segítettek. Megjelent a miniszter is, aki 2500 forint rendkívüli jutalmat adott át Béres Erzsébetnek. Eljöttek a pártszervezet és a Magasépítő Főnökség képviselői is a baráti találkozóra.

A nyomorék leány esete az emberi humánum és emberi együttérzés szép példája.

(b. i.)

Mit mond a paragrafus?

Hogyan, mikor lehet felmondani a nyugdíjra jogosult vasutasoknak

Lapunkban folytatólagosan adtunk tájékoztatást a munkaviszony felmondás útján való megszüntetéséről, illetve annak szabályairól. A felmerülő kérdéseket azonban még nem merítettük ki. Alig érintettük például a nyugdíjba vonuló dolgozók munkaviszony felmondásának kérdéseit. *Most ezt a hiányt pótolva arról adunk tájékoztatást, hogyan, mikor lehet felmondani, milyen előnyök, kedvezmények illetik meg a nyugdíjra jogosult vasutasokat.*

Az előző számban csak éppen említettük, hogy — Mt. V. 28. §. (2) bekezdése szerint — *a felmondás elleni védelmek, a felmondási tilalom, korlátozás, nem vonatkozik az öregségi teljes nyugdíjra jogosult dolgozókra.*

Két feltétel

Ez a rendelkezés két feltételhez köti a vállalat felmondási lehetőségét. Eszerint, hogy a dolgozó az öregségi nyugdíjhoz szükséges életkort a felmondás közlése előtt betöltse, az öregségi teljes nyugdíjhoz szükséges munkaviszonyban töltött idővel rendelkezzék.

Következik e feltételekből és a Mt. V. 28. §. (1) bek. rendelkezésekből, hogy *a védettség alatt álló dolgozó munkaviszonyát nem mondhatja fel mindaddig a MÁV, amíg a nyugdíjazáshoz szükséges életkort, a 60. évet — korkedvezményes munkakörben foglalkoztatottaknál 55. évet — nem töltötte be,* mert a védettség fennállása szempontjából a felmondás közlésének, illetve a felmondási idő kezdetének az időpontját kell irányadónak tekinteni. Például annak a dolgozónak, aki 1968. május 15-én töltí be 60. életévét, legkorábban csak május hó 16-án mondhat fel a munkaadó és ettől az időponttól kezdve kell a felmondási időt is számítani, amelynek a 30 napot meghaladó részét még a 60. életév betöltése után is le kell dolgozni, harminc napra pedig felmentik őt a munka alól — s erre az időre részére átlagkereset jár. Munkaviszonya pedig csak a felmondási idő elteltével — július 11-én szűnik meg.

A dolgozó megteheti...

A dolgozó felmondási joga azonban védettség esetében sem korlátozott, ő bármikor, tehát a védettség idején is élhet a felmondás jogával. Megteheti azt, hogy olyan időben adja be felmondását, hogy 60 éves korának betöltése napjával munkaviszonya is megszűnjön, így a fenti példa szerinti dolgozó 8 hetes felmondási idő esetében március hó 20-án. Az ilyen felmondásnál még a 60. életév betöltése előtt, de a felmondási idő alatt kell őt felmenteni 30 napra a munka alól — tekintve, hogy a kollektív szerződés 16. §-a minden nyugdíjba vonuló dolgozónál kötelező 30 napos felmentést ír elő, — s kell részére átlagkeresetét kifizetni. (A 30 napra való felmentést naptári napokra és nem munkanapokra kell érteni.)

A dolgozó felmondása esetén a munka alóli kötelező felmentés csak a nyugdíjba vonuló dolgozó kedvezménye, csak ő kapja meg.

A munka alóli 30 napos felmentés idejére átlagkeresetet csak abban az esetben kell a dolgozó részére fizetni, ha egyébként — felmentés nélkül — munkát kellene végeznie. Ha azonban valamely okból, például betegállomány miatt munkát egyébként sem végezne, akkor nem fizethető az átlagkereset sem. Ezt rendeli a Mt. V. 30. §. (2) bek.: *„Nem illeti meg átlagkereset a dolgozót arra az időre, amely alatt munkabérre egyébként sem lenne jogosult. Ha azonban a dolgozót a felmondási idő letelte előtt a munka alól végleg felmentették és a munkabér fizetését kizáró körülmény a dolgozónak a munkaviszonya alóli felmentése után következett be, a már kifizetett munkabért visszakövetelni nem lehet".*

Egyéb kedvezmények

A nyugdíjba vonuló dolgozókat egyéb olyan kedvezmények is megilletik, amelyeket más dolgozók nem élvezhetnek. *Ilyen kivételes kedvezményekkel a jubileumi idő számításánál és a jubileumi jutalom kifizetésénél találkozunk.* A Mt. V. 66. §. (2) bek. rendelkezései szerint: *„A dolgozó nyugdíjazásának évében esedékessé váló jubileumi jutalmat a nyugdíjazáskor ki kell fizetni. A negyven, illetőleg ötven éves munkaviszonnyal járó jubileumi jutalmat akkor is ki kell fizetni, ha a dolgozónak nyugdíjazásakor legalább harmincöt, illetőleg negyvenöt évi munkaviszonya van."*

A jubileum betöltése előtt mások nem kaphatják meg a jubileumi jutalmat, *de a nyugdíjba vonulók részére ki kell fizetni* akkor is, ha csak a nyugdíjazás után, de még a nyugdíjazás évében jubilálnak. (Pl. a december hóban jubiláló dolgozó évközben bármikori nyugdíjazásakor jogosult a jubileumi jutalomra.)

A jubileumi idő is csökken a nyugdíjbavonulóknál, mert ha a nyugdíjazás évében legalább 35 éves igazolt munkaviszonyuk van, akkor a 40 éves, ha pedig 45 éves igazolt munkaviszonyuk van, akkor az 50 éves jubileumi jutalomra jogosultak. (Kollektív Szerződés 61. §.)

A 40, illetve az 50 éves jubileumi jutalom kifizethetőségét más dolgozók esetében korlátozza az a rendelkezés, hogy 40 éves jubileumi jutalmat csak a 25 éves jutalom esedékességétől számított 15 év elteltével, az 50 éves jutalmat pedig a 40 éves jutalom esedékességétől eltelt 10 év után lehet kifizetni. (107/1967. (X. 8.) MüM. r. 7. §.) A nyugdíjba vonulók ettől a korlátozástól mentesülnek. A kollektív szerződés 61. §. (3.) bek. rendelkezése szerint; *csupán az a korlátozás áll fenn, hogy egy év alatt jubileumi jutalmat senki sem kaphat.*

A kollektív szerződés nem tesz különbséget az öregségi, vagy a rokkantsági nyugdíjra jogosultak között, mert a — jubileumi jutalommal kapcsolatos és a munkavégzés alóli felmentés — *kivételes kedvezmények minden nyugdíjbavonuló dolgozó részére 1968. január 1-től biztosítottak.*

SZOLGÁLATBAN

— Nem szép magától, Pirike, fél éve udvarolok eredménytelenül!

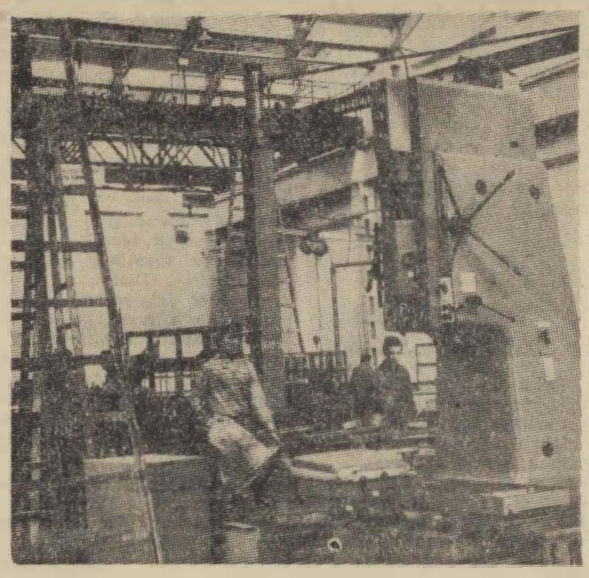
— Semmi szemrehányást, csak a vasút idejét pazarolta...

(Pusztai Pál rajza)

Búcsú a gőzmozdonyoktól

Az első Diesel-motorok már a bakon állnak a szombathelyi járműjavítóban

A profilváltozás mindig sokrétű feladat megoldását követeli az üzemektől. Így volt ez a szombathelyi járműjavítónál is. *A korszerű javítás fő- és résztechnológiájának kialakítását, a beruházások megvalósítását, a szakmunkásképzést már korábban meg kellett kezdeni.* A szombathelyiek a JÜMTI-vel közösen, az Északi Járműjavító sok éves tapasztalatára támaszkodva felmérték a helyi adottságokat, kidolgozták a technológiai folyamatok sorrendjét és a korszerű technikai követelmények mellett megállapították a maximális helykihasználási lehetőségeket. Például a javító- és szerelőcsoportok műhelyeiben a szükséges munkapadokon és gépi berendezéseken kívül *megfelelő méretű és formájú tárolópolcokat állítottak fel,* melyek egy részén a készletező raktárból vételezett szerelési családfák szerint csoportosított alkatrészek is tárolhatók. A többi polcot a már megjavított, kipróbált és MEO-zott szerelési részegységek foglalhatják el.



Új, korszerű szerszámgépek könnyítik meg az üzem dolgozóinak munkáját

A főtechnológiai tervben nagy jelentőséget tulajdonítottak a műszerekkel és berendezésekkel ellátott hibafelvételezők, valamint az alkatrész-készletező raktárak funkciójának.

Bevonultak a JAR 135-ösök

A beruházások közül *legnagyobb a motor-próbaterem, a Diesel-alkatrészek tárolására készülő emeletes raktár és a hegesztőműhely, valamint a több szintes irodaépület.* A ráfordítások jelentős hányadát a gépek, berendezések teszik ki, melyek nagy része már a helyszínen van: a főtengelycsiszoló, a hengerperselyek hónolásához az új korszerű hónológép, a forgattyús szekrény álló csapágyhelyeinek megmunkálásához a vízszintes fúró-marómű, a különféle próbapadok stb.

Március 5-én befejeződött a motorjavító-műhely gépi berendezése, felszerelése. A nagy csarnok olajos kormos falait, a légkalapácsok döngését felváltotta a jövő képe: *megkezdődött a Diesel-motorjavítás.*

Kilenc motorkocsi érkezett a napokban, *s a JAR 135-ös, 120 lóerős Diesel-motorok már a bakon állnak.* A festők még az utolsó simításokat végzik, de a csarnok felszabadult részében a motorszerelők megkezdték az első „műtétet": *szétszerelik a hengerfejeket, javításra vagy éppen cserére osztályozzák a motorok különböző alkatrészeit.*

Az üzem történetébe bevonultak a JAR 135-ösök. *Ebben az évben a 92 Diesel-motoron kívül még április 18-ig vállalták 52 gőzmozdony nagyjavítását is.* Nevezetes lesz ez a dátum: ezen a napon búcsúztatják az utolsó gőzösöket, s ugyanekkor indul próbaútjára az első motorkocsi. A tavaszi hónapok alatt egymást követik az új műhelyek és a különböző átalakított üzemrészek átadása.

A program végrehajtásával egybeesik az új gazdaságirányítási rendszer kezdeti szakasza. A kettőzött erőpróba a szervezeti élet különböző vetületeire is hatással van. *A vállalkozások munkaerőáramlást hoztak létre,* s a belső mozgás átcsoportosítás egyes területeken elkerülhetetlenül megbontja az érintett üzemágak egységét.

Diesel-szakmunkások átképzése

A Diesel-szakmunkáshiány nagy gondot okozott, mert kizárólagosan az iparitanulóképzéssel nem oldhatták meg a munkaerő-igényt. *Ezért — főleg a mozdonyosztály szakmunkásgárdájából — átképzésre került sor. Közel százan több hetes gyakorlati oktatáson vettek részt tavaly ősszel az Északi Járműjavítóban,* miután az elméleti résszel a vállalati tanfolyamokon már megismerkedtek.

A vezetőség a szakszervezeti bizottsággal együttműködve tavaly felmérte az érintett üzemágak dolgozóinak szervezeti helyzetét. Igyekeztek minél kevesebb embermozgatással megoldani az átállást. Így történhetett az, hogy *a 77 szocialista brigádból csak egyetlenegy — a mozdonyosztályon dolgozó gőzpróbás brigád — szűnt meg,* de tagjai beolvadtak más szocialista brigádokba.

Akik élenjárnak

Nagyszerű eredmények születtek: nyolcéves megszakítatlan sikert ért el a kocsiosztályon *Feitli Dezső* 10 tagú szekrénylakatos brigádja, *Bárdosi Miklós* fékjavító 10 és *Bárdosi János* 7 tagú vésős brigádja. Aranykoszorús jelvény várományosok. Kitüntetésükre május elsején kerül sor. Az ezüst- és bronzkoszorúsok száma is jelentős: az előzőkből 12, az utóbbiból 9 brigád nyerte el a kitüntető címet — hat, illetve négyéves küzdelem révén.

Egyre nagyobb méreteket ölt a szocialista műhely és üzemrész címért indulók tábora: *a kocsiosztályon belül a futórészleg ötödször nyerte el a címet.* Ez évben a tmk-osztály tűzte célul a szocialista üzemrész cím elérését. Vállalásaik teljesítésére abból is lehet következtetni, hogy az osztály dolgozóinak 90 százaléka a szocialista brigádmozgalomba tartozik. Szép eredmények születtek a múlt évben a villanyszerelő részlegnél. Nem marad le mögöttük a megmunkáló osztály gyártási részlege. *A rugókovácsok pedig immár hatodszor nyerik el a szocialista műhely címet.* Összesen 20 szocialista brigád — 211 fővel — vesz részt a műhelyek és üzemrészek szocialista versenyében. Ez a kibontakozott versenyforma volt a fő mozgató erő az 1967-es év küzdelmes, de pozitív eredményeinek elérésében.

A vállalat termelési tervét 106,09 százalékra teljesítette, a termelékenység 102,5 százalékos volt. *Héttel több nagyjavítású mozdony, 99 darabbal több fővizsgás teherkocsi és 145-tel több futójavításos vagon hagyta el tavaly az üzemet,* mint ahogy azt az év elején tervezték. S mind emellett megtörtént a dolgozók átképzése és jól előrehaladtak a Diesel-program építkezési munkái.

Horváth Anita

★

Lapzárta után kaptuk a hírt, hogy a *Szombathelyi Járműjavító* dolgozói határidő előtt befejezték a gőzmozdonyjavítást, így április 18 helyett 12-én ünnepélyes külsőségek között adták át a MÁV-nak az utolsó gőzösöket. Ugyanezen a napon futott ki próbaútra az üzemben javított első Diesel-mozdony is. A járműjavítóban rendezett ünnepségen megjelent *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár, s a vasút több vezető beosztású dolgozója.

Közös erőfeszítéssel megoldhatók a vasút 1968. évi feladatai

Rödönyi Károly miniszterhelyettes a vasút 1968. évi tervéről, az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésének tapasztalatairól tájékoztatta a központi vezetőséget

A központi vezetőség március 28-án tartott ülésén — mint arról lapunk előző számában már hírt adtunk —, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója beszámolt az új gazdasági mechanizmus bevezetésének tapasztalatairól. Bevezetőjében röviden ismertette a felkészülés főbb állomásait és azokat a szervezeti változásokat, amelyek 1968. január 1-től a vasútnál is életbe léptek.

— A gazdálkodás új rendjének bevezetésével a vasútnál, mint az ország legnagyobb fuvarozó és szállítmányozó vállalatánál, a kereskedelmi szemlélet fokozott kialakítására törekedtünk — hangsúlyozta a miniszterhelyettes. *— Ennek érdekében kereskedelmi szakszolgálatunk önállóságát megerősítettük és azon belül fuvarozást szervező részleget állítottunk fel.* Az új szervezet feladata a fuvarozási igények felmérése, ezek változásának állandó figyelemmel kísérése, a termelő ágazatokkal, nagyobb vállalatokkal a szoros kapcsolat fenntartása, a fuvarszerzés és a fuvaroztató felek szállítási igényeinek minél jobb kielégítése érdekében.

Kiemelkedő eredmények az első negyedévben

A vasút a piackutató tevékenység révén szerzett adatok alapján *1968-ban 116 millió tonna áru elszállítására készült fel,* amely közel 1 millió tonnával meghaladja az 1967 évi teljesítményt.

Az év első hónapjaiban mutatkozó szabad fuvarozási kapacitás eredményesebb kihasználása érdekében *meghatározott árufeléségeknél 15—20 százalékos díjmérséklést hirdettünk meg a szállíttatók által az előző év hasonló időszakában feladott árumennyiségen felüli tételekre.* Bár e kedvezménynyújtás eredménye számszerűen ma még nehezen értékelhető, mégis elmondhatjuk, hogy nagyrészt ezeknek az intézkedéseknek köszönhető: *a vasút időarányos szállítási tervét március végéig 103 százalékra teljesítette.* Ez azt jelenti, hogy a bázisidőszakhoz viszonyítva, mintegy 250 000 tonna többletszállítást végeztünk. A rendelkezésre álló adatok szerint kedvezően alakult az áruszállítási bevétel is.

Fontos kérdésnek tartjuk annak vizsgálatát is az új gazdasági mechanizmusban, hogy az új áruszállítási díjszabás mennyiben fedezi az árufuvarozással kapcsolatos ráfordítások költségeit. Bár végleges adatok még nem állnak rendelkezésre, tapasztalataink azt mutatják, hogy az ipari termékek árindexei általában magasabbak, mint amilyenekkel a vasúti tarifa kialakításánál számoltunk, így a szállítási terv kisebb mérvű túlteljesítése esetén, sem számíthatunk a tervezettnél nagyobb eredmény elérésére.

A miniszterhelyettes ezután a személyszállítással foglalkozott. Elmondotta, hogy *a személyszállítási terv teljesítése is kielégítőnek mondható,* miután a vasút az éves terv időarányos részét az első negyedévben teljesítette.

Az anyagellátás kielégítő

A munkafeltételek biztosításáról szólva a miniszterhelyettes szólt az anyagellátásról és a munkaerőhelyzetről. *Az anyagellátással kapcsolatban úgy nyilatkozott, hogy az általában a vasút egész területén kielégítő. Az üzem- és fűtőanyag-szükségletről való gondoskodás megtörtént,* jelenleg mintegy 20 napos üzemanyagkészlet áll rendelkezésre. Egyes anyagféleségek beszerzésénél, mint például a jármű- és fékalkatrészek acélöntéseinél, valamint a vonalvillamosítás munkavezetékeinek szállításánál mutatkoznak némi nehézségek, ezeket azonban a termelőüzemekkel folytatott sorozatos tárgyalások útján, szükség esetén importszállítások biztosításával igyekeznek megszüntetni.

A vasút munkaerőhelyzetével kapcsolatban a következőket mondotta:

— A munkaerőhelyzet az új gazdasági mechanizmus bevezetését megelőzően a vasút egyes fontosabb területein nem volt kielégítő. A szakképzetlen munkaerők és a forgalmi utazók körében számottevő létszámhiány mutatkozott. Ennek ellenére 1968-ra az előző évhez képest, csak lényegtelen létszámemelést irányoztunk elő. A fennálló munkaerőhiányt a termelékenység gyorsabb ütemű növelésével kívánjuk megszüntetni. Bérfejlesztési lehetőségünket ezért elsősorban a létszámhiánnyal küzdő munkaköröknél, forgalmi utazók, munkások, kívánjuk felhasználni.

Létszám- és bérgazdálkodás tekintetében igyekeztünk növelni a vasútigazgatóságok, a vasúti üzemek és főnökségek hatáskörét. A cél az, hogy lehetőséget adjunk annak az elvnek érvényesítésére, mely szerint *minden kérdésben ott kell dönteni, ahol a problémákat legjobban ismerik,* s ahol leggyorsabban és leghatékonyabban lehet intézkedni.

A bérügyi intézkedésekkel kapcsolatban meg kell említeni az anyagi ösztönzés bevezetett új feltételeit, amelyek a gazdaságirányítás szellemének megfelelően az üzemvitel gazdaságosságának irányában hatnak. *A prémiumfizetés mintegy 80 százalékban a vasút költségeinek, valamint eredményeinek kedvező alakulásától van függővé téve.* Az év végi részesedés kategóriák szerinti felosztását ugyancsak a gazdasági tevékenységben való részvételhez és a felelősségvállalás mértékéhez kapcsolódóan differenciáltuk.

Jelentős összegek beruházásokra

Rödönyi elvtárs a továbbiakban részletesen foglalkozott a vasút 1968. évi állóeszköz fejlesztésének forrásfedezetével. Ismertette, hogy a rendelkezésre álló összegből hol, milyen beruházásokra kerül sor. A számok tengeréből érdemes néhányat kiragadni. *A nagy beruházásokra — a záhonyi átrakókörzet fejlesztésére, Szolnok állomás bővítésére a Budapest Nyugati pályaudvar—Cegléd közötti vonal villamosítására, a Rákos—Újszász közötti vonal fejlesztésére, mintegy 800 millió forintot fordítanak. A pályaudvarok és állomások fejlesztésére 81 millió, járműbeszerzésekre pedig több mint 2 milliárd forint áll rendelkezésre.*

Jelentős összegeket fordít a vasút szociális és munkavédelmi beruházásokra is. Ilyen célokra ebben az évben 59 millió forintot, lakásépítésre 35, oktatási beruházásokra pedig 21 millió forintot irányoztak elő.

Rödönyi Károly miniszterhelyettes végezetül szólt a vállalati eredmény alakulásáról. Megemlítette, hogy *1968-ban 1 milliárd 200 millió forint nyereséget kell elérni ahhoz, hogy a tervezett 328 millió forint részesedési alap képezhető legyen.* A tervezett eredmény azonban csak úgy lesz elérhető, ha az áruszállítási tervben előirányzott fuvarozási feladatokat maradéktalanul végrehajtjuk, s ha vasút üzemvitelében az állóeszközökkel és a pénzügyi eszközökkel való gazdálkodás tekintetében a legszigorúbb takarékosság, az ésszerű gazdaságosság elve érvényesül.

— Úgy érzem, közös erőfeszítéssel, a vasutas dolgozók, a pártszervezetek, a vasutasszakszervezet, továbbá a gazdasági vezetés együttes, összehangolt munkájával meg lehet valósítani a Magyar Államvasutak 1968. évi feladatait — fejezte be beszédét a miniszterhelyettes.

V. F.

Az orvos másokért él

Az orvosnak nincs munkaideje. Ha hívják, mennie kell. Az orvos nem élhet zavartalanul és nyugodtan magánéletet. Tudat alatt mindig és örökösen készenlétben áll, ha kell, azonnal segít. Az orvos másokért él, másokért dolgozik. Az orvost hivatástudat és humánum vezeti egész életén át.

Dr. Mezősi László, Székesfehérvár állomás ellenőrző orvosa kora reggeltől késő estig betegei között van. Azok közé az orvosok közé tartozik, akik nem ismernek fáradtságot, akik szép szóval szerzett tapasztalattal és alapos tudással másokon segítenek.

A délelőtti rendelés véget ért s az üzemorvosi rendelő rövid időre elcsendesedett. Pihenni azonban most sincs ideje. Sok az adminisztráció és a statisztika, ilyenkor azt kell rendbe tennie. Őszintén, kertelés nélkül beszél. Azokat a meddő órákat sajnálja, amelyeket kimutatással, statisztikával, jelentések írásával kell eltöltenie. Helyette inkább gyógyítana, mert volna mit.

— De minden hiába — mondja mosolyogva. — A bürokrácia nagy úr. Többször szóvá tettük már, de hasztalan.

Hogy Mezősi doktornak mennyire igaza van, bizonyítja az a több mint 20 féle kimutatás és jelentés, amelyet minden hónapban összesítve el kell készítenie. Nem panaszképpen mondja mindezt, hiszen a másfél évtizedes orvosi pályáján megszokta már. Az időt sajnálja. Úgy érzi, mindezt a betegeitől veszi el. Azoktól az emberektől, akik bizalommal, s szeretettel fordulnak hozzá, s akik közül nagyon sokat, szinte név szerint ismer. Ha belépnek hozzá, s arcukra néz, már tudja miért keresték fel őt. Mert nagyon sokszor nemcsak a diagnosztizálható betegséggel keresik meg, hanem lelki problémával is.

Négyezer vasutas tartozik hozzá. Körzete Martonvásár, Mór, Balatonfűzfő, Aba és Seregélyes által határolt terület. Csak februárban 3000 beteget kezelt, s ma délelőtt is 120-an voltak a rendelőjében. Csak ezen a délelőttön 120-szor kérdezte meg mi fáj, mi a panasza, s ugyanannyiszor adott jó tanácsot, s a felírt gyógyszer mellé egy-egy kedves mosolyt. Szereti az embereket, szereti betegeit. Keresi az újat, a hasznosat, amellyel egyszerűbbé és gyorsabbá tehetné a gyógyítást. Abban bízik — s erről lelkesedéssel beszél —, hogy a rendelő melletti kis fektetőben majd egy fizikoterápiát rendezhet be, ahol ő és asszisztensnője kezelheti majd a vasutas reumás betegeket. A háromágyas fektetőre ugyanis nincs szükség.

— Nem kellene más, mint egy rövidhullámú gép, egy soulux lámpa, meg a histamin kezeléshez alkalmas berendezés, s ezzel nagyon sokat segítenénk a betegeinken. Nem kellene az SZTK-ba járni, s ott fél napokat várakozni, hanem Győre Sándorné asszisztensnő segítségével mi ketten mindent elintéznénk.

Sok a betege, sok a munkája, de mert betegekről van szó, gyógyítani akar, még több munkát vállal. Saját villanyborotváját is a „köznek" áldozta fel. Szabad idejében átalakította ezt egy kis vibrációs masszázs géppé, amellyel nyaki izomrándulásokat kezel. A fizikotherápia létesítéséhez azonban már a vasútegészségügy vezetőinek segítségét várja.

S hogy a napi gyógyításon kívül még mi mindent végez Mezősi doktor? Naponta ellenőrzi az üzemi konyhát, az Utasellátó konyháját, hetente kétszer a csomópont munkahelyeit, öltözőit, végzi az úgynevezett 29-es vizsgálatot és a távbenzes betegek felülvizsgálatát is. Ellenőrzi és kezeli az idült betegségben szenvedőket. Reggel fél 7-től este 6-ig a betegei között van. Gyógyít, jó szívvel és emberséggel.

(szerényi)

A TÁRSADALMI TULAJDON VÉDELMÉÉRT

A szegedi igazgatóság építési és pályafenntartási osztálya, valamint az igazgatóság területén levő megyei rendőrkapitányságok társadalomtulajdonvédelmi osztályának megbízottai ankétot tartottak. Az anketon a szolgálati vezetők és a rendőrkapitányságok küldöttei vitaindító előadásokon ismertették az utóbbi időben történt szabálysértéseket, a társadalmi tulajdon kárára történt lopásokat, bűncselekményeket. Az előadók szinte kivétel nélkül hangsúlyozták: *a káresetek, a bűncselekmények csökkentése érdekében minden dolgozó köteles a reá bízott társadalmi vagyont őrizni,* és ha bármilyen szabálysértést észlel, azt köteles azonnal jelenteni.

Sziládi Sándor

A budapesti igazgatóság

100 százalékon felül teljesítette a szociális beruházások tervét

A szolgálati helyek szociális ellátottságának elmaradottsága ellenére korábban a budapesti igazgatóság területén még az alacsony szociális beruházási előirányzatok sem nyertek megvalósítást. *Az 1967. évi pénzügyi mérlegbeszámoló azonban már arról adott hírt, hogy a szociális beruházásokat 100 százalékon felül teljesitették.* Megkerestük *Császár Gézát*, az igazgatóság építési és pályafenntartási osztályának vezetőjét és megkértük, hogy értékelje a szociális beruházások kivitelezésénél beállt fordulatot.

Először fordult elő

— Valóban most fordult elő első izben, hogy a szociális beruházások programját 100 százalék felett teljesitettük — mondotta. — *Azelőtt az alacsony beruházási összegek ellenére is mindössze 35—75 százalék között sikerült teljesiteni. Több hátráltató körülmény mellet a legfőbb ok az volt, hogy a kivitelezés során a szociális létesitmények hátrányt szenvedtek az üzemi beruházásokkal szemben.*

Számos szolgálati helyen jelentős a szociális elmaradottság, az új üzemi beruházásokkal mégsem tartott lépést a szociális ellátottság javítása. Ennek sem anyagi, sem egyéb feltételei nem voltak biztosítva. *Felsőbb szerveink, elsősorban a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége, intézkedést tettek a beruházási keretösszegek felemelésére.* Az elmúlt évben nemcsak a keretösszegek nyertek felemelést, ennél jelentősebb az a változás, hogy a szociális beruházási munkák anyagellátásban kivitelező kapacitásban elsőbbséget élveztek az üzemi beruházások előtt. A jövőben pedig azonos elbírálás alá esnek. Lényeges volt az a döntés is, hogy az elmúlt évi szociális beruházás végrehajtására idegen építőkapacitást is igénybe lehetett venni.

Az összefogás megérlelte gyümölcsét

Mozgósitottuk az építési és fenntartási szolgálat szakrészlegeinek szocialista brigádjait. A tervezési munkák elvégzésére a KISZ-bizottságok segitségével fiatal mérnökök, technikusok társadalmi munkáját kértük. Több szakszervezeti szerv külső, idegen építő kapacitásokat kutatott fel. Végül is a szakszolgálat építési és fenntartási apparátusának műszaki-szervezeti mozgósítása és a szakszervezet területi bizottsága, valamint több szolgálati hely szakszervezeti bizottsága és a KISZ-szervezet *egészséges társadalmi összefogása az év végére a szociális program tervszerinti teljesítését eredményezte.* Ez azért is jelentős, mert még májusban a munkák nagy része olyan kezdeti stádiumban volt, hogy a kivitelezés biztosítását csak a közös összefogástól lehetett remélni.

— Milyen létesítmények épültek, bővültek, korszerűsödtek a múlt évi szociális program keretében?

— *Almásfüzitő* állomáson a szolgálati ágak dolgozói részére közös laktanya, öltöző és mosdó, *Salgótarján* állomáson a forgalmi és vontatási dolgozók számára öltöző és mosdó, *Ferencvárosban*, a *Hámán Kató* fűtőházban, *Komárom* állomáson és *Nógrádkövesden* ugyancsak öltöző és mosdó épült. Megkezdődött és az idén befejezik *Józsefváros* állomás, *Hegyeshalom* fűtőház, *Selyp*, *Délegyháza*, *Szokolya*, a *Keleti* és *Soroksár* állomások öltöző és mosdójának, valamint *Göd* állomás pályafenntartási dolgozóinak öltöző és mosdó építését. Öltözőt és mosdót alakítottunk ki a *Déli pályaudvaron* és *Rákosrendező* állomáson a távközlő és biztosítóberendezés építési főnökség dolgozói részére. *Kelenföld* állomáson melegedőt, *Oroszlányban* öltözőt, mosdót, *Pusztaszabolcson* sorompóőrhelyet létesítettünk. A *Nyugati* és *Józsefváros* konyhájára gázt vezettünk be, a TBK dolgozói részére *Komáromban* és a *Széchenyi hegyen* készenléti helyiséget alakítottunk ki.

5,5 millió lakásokra

— Mi várható az elmúlt, sikeres év után 1968-ban?

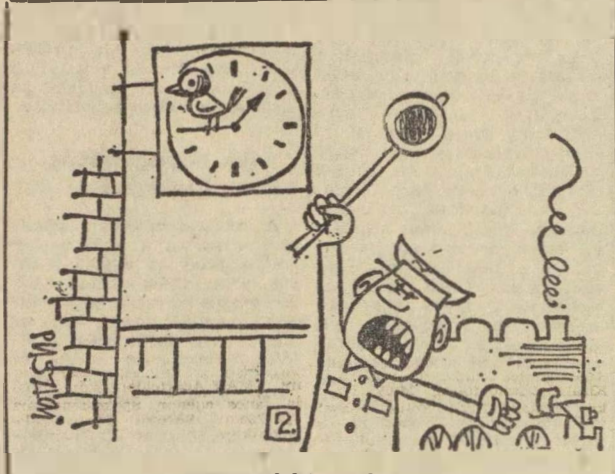
— *Az áthúzódó szociális létesitmények közül két szolgálati hely nagyobb méretű létesitményét még az év első felében átadjuk rendeltetésének.* Előtérbe került a korszerű fejlesztés csomóponti közös komplex létesítmények létrehozása útján. Ilyen szociális komplexum kialakítását tervezzük Komáromban és Tatabánya-Felsőn is. Az idei tervek nem érik el az előző évi méreteket, pedig a szociális helyzet indokolná a csökkenésmentes fejlesztést.

— Mi jellemzi a kommunális és kapcsolódó beruházások helyzetét?

— *Az elmúlt év során 3 millió forintot használtunk fel lakások épitésére, korszerűsitésére. Ebből Budapesten 17, Pásztó állomáson 6, Cegléd, Érd és Pécel állomásokon egy-egy lakást építettünk.*

Kelenföldön megkezdtük 43 lakás kivitelezését, Komáromban a pályamesteri és Almásfüzitőn 4 lakás korszerűsítését. *Ez évben 5,5 millió forint áll rendelkezésre, hasonló célok megvalósítására.* Keretátadással Győrben ezenkívül 11 lakás épül 1 millió forintos összeggel, így az összes munkálatok 71 lakás építését, korszerűsítését érintik. *Jelentős ezenkívül az az összeg, melyet a szociális létesitmények és lakások sortatarozására és korszerítésére fordítunk.* Ésszerűbb munkaszervezéssel, gondosabb anyagellátással az előző évinél is gazdaságosabban és programszerűbben akarjuk tervfeladatainkat megvalósítani — mondotta befejezésül *Császár Géza.*

K. J.



— Vonatkésést okozó madár

Ígérték, teljesítették

Még az elmúlt évben a *Magyar Vasutas* egyik számában arra hívtuk fel az Utaselláló figyelmét, hogy nagy szükség lenne *Felsőzsolca* állomáson egy Utaselláló pavilonra. A vállalat vezetői a cikk megjelenése után megígérték, hogy a pavilont felállítják. Ígéretüket teljesítették, 160 ezer forintos költséggel a pavilon elkészült. Hogy milyen népszerű a felsőzsolcai Utasellátó, és hogy mennyire indokolt volt ennek a létesítése, bizonyítja az is, hogy az eltelt 3 hónap alatt ez a pavilon 130 ezer forintot forgalmazott.

Urbán Lajos
intéző

EREDMÉNYES ELŐSZÁLLÍTÁS

Debrecen Vásártér állomás dolgozói nagyon jó kapcsolatot alakítottak ki a szállítható felekkel. Ennek a jó kapcsolatnak, baráti szellemnek az eredménye, hogy az állomás ügyfelei az elmúlt időben éltek az előszállítás lehetőségével, s így Debrecen Vásártér állomás első negyedévi szállítási tervét március 20-ig már 45 tonnával túlteljesítette.

Az előszállítás eredményesen hatott a kocsikihasználásra is. Az előírt 15,8 tonna kocsikihasználást 16,8 tonnára teljesítették.

Czeglédi Sándor

Köszönet a gyógyításért

Idős, 91 esztendős nyugdíjas vagyok. Hosszú éveken keresztül betegeskedtem, s minden esetben a *MÁV-kórházban* gyógykezeltek. Legutóbb 1967 végén, illetve 1968 elején ismét a MÁV-kórházban feküdtem, a belgyógyászaton. A gondos orvosi kezelésért, a nővérek emberséges magatartásáért, segíteni akarásáért és *Hajnal* doktornő áldozatos munkájáért ezúton mondok hálás köszönetet.

Újlaky Mihály
MÁV-nyugdíjas

Eredményes évet zárt a Curtici Kossuth brigád

Curticiban a közös román—magyar határállomás *Kossuth szocialista brigádja* becsületesen helytállt a munkában, s teljesítette társadalmi kötelezettségét is. A határállomásra megállapított élüzem-szintet pedig túlteljesítették.

A vonatforgalmi tervnél a 80%-os vállalással szemben 88,5, a tehervonatok menetrendszerűségénél 75,02%-os eredményt értek el. *A belépő vonatok technológiai munkafolyamatának tervét 80%-os vállalással szemben 95,9%-ra teljesítették. Ezeket az eredményeket elsősorban annak köszönhetik, hogy komplexbrigád-szerződést kötöttek a Vörös Október műszaki brigáddal, a magyar és román határőrséggel, a vámhivatal dolgozóival, s a román vasutasokkal, és közös összefogással végezték munkájukat.*

A brigád tagjai rendszeresen *részt vesznek a társadalmi* mozdulásokon, a társadalmi munkában és állandóan gyarapítják politikai tudásukat is. Állandóan tájékozódnak a fontosabb kül- és belföldi eseményekről, és figyelemmel kísérik a hős vietnami nép harcát is.

A brigád családias hangulatára mi sem jellemzőbb jobban, mint az, *hogy a feleségekkel és a gyerekekkel együtt nagyon gyakran összejönnek, kirándulnak.* Jártak már Pesten, meglátogatták az Országházat, a Halászbástyát, a Közlekedési Múzeumot, sőt még egy esztergomi hajókirándulásra is elmentek.

A brigád tagjai évek óta segítik a mezőkovácsházi özv. *Trájer Bélánét* és két gyermekét. Trájer Béla vasutas volt, és két árvát hagyott hátra. A brigád tagjai a tervezett 750 forint helyett 959 forint értékben vásároltak a két apró gyerek részére ruhaneműt.

Pacz József
brigádvezető

Helikopterről hárítottak el vasúti balesetet

Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója az elmúlt napokban néphadseregünk két repülőtisztjét fogadta, akik vasúti balesetet hárítottak el.

Varga Ferenc őrnagy, március 1-én kora reggel parancsot kapott, hogy helikopterével felszálljon és egy másik repülőtérre szállítsa *Balda János* pilótaszázadost. A parancsnak megfelelően 7,12 órakor szálltak fel, és 200 méter magasan szálló helikopterükkel keresztezték Abony és Cegléd között a vasútvonalat. Balda százados szokása szerint kitekintett a gépből, amikor meglátta, hogy egy körülbelül 3x6 méter nagyságú tárgy hever a vasúti síneken. Figyelmeztette erre Varga őrnagyot, aki megpróbált a géppel a tárgyhoz kissé közelebb manőverezni. *Mindkét repülő meggyőződött arról, hogy egy vas vagy bádoglemez fekszik a síneken, amely ezen a nagy forgalmú vasútvonalon súlyos balesetet is okozhat. Varga őrnagy a helikopter rádióján azonnal jelentette ezt a harcálláspontjának, az pedig továbbította az üzenetet a kecskeméti vasútállomásnak,* ahonnan már MÁV távbeszélővel tudták értesíteni Szolnokot. A rádióadást egyébként a miskolci reepülőtér is nyugtázta, s onnan szintén értesítették az illetékes vasúti szerveket.

A pályafenntartás dolgozói azonnal a helyszínre siettek, s megállapították, hogy *egy tehervonatba sorozott fedett kocsi tetejét tépte le és vágta a vasútvonalra, az aznap reggeli viharos szél.* A leszakadt kocsitető mindkét sínpárt elzárta. Szerencse, hogy a helikopter pilótái felfedezték mindezt, és így esetleg súlyosabb következményekkel járó balesetet hárítottak el.

Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a két repülőtisztnek köszönetét fejezte ki és hangsúlyozta, hogy néphadseregünk katonái és a vasutasok között az egyre szorosabb együttműködés és barátság segíti közös feladataik megoldását.

B. I.

Huszonketten a rajtnál!

Felszabadulásunk 23. évfordulójának tiszteletére az elmúlt hetekben valamennyi megyében megrendezték a *Szakma kiváló tanulója* országos verseny elődöntőjét. A legjobb eredményt elérő különböző szakmájú — esztergályos, géplakatos stb. — harmadéves ipari tanulók, végső elméleti és gyakorlati vetélkedőjére március utolsó hetében került sor. A *Munkaügyi Minisztérium* négy versenyre alkalmas gócpontot jelölt meg, melyek sajátosságuknál fogva a szakma jellegének legmegfelelőbb feltételekkel rendelkeztek. Így esett a választás *Szombathelyre*, ahol a járműjavító üzemnél nemrég adták át a vasút legkorszerűbb tanműhelyét.

Március 27-én, a szombathelyi 405. számú Ipari Tanuló Intézet kollégiumának előadótermében, *huszonkét fiatal — a megyei és fővárosi elődöntők első helyezettjei — álltak a „rajthoz".* Az öttagú versenybizottság eligazító szavai után elfoglalták helyüket a számozott asztaloknál, s megkezdődött a négyórás küzdelem, a járműlakatos ipari tanulók országos versenyének írásbeli döntője.

Az elméleti vetélkedőn hat témakörbe csoportosították azokat a szakmai kérdéseket, melyekre írásban kellett választ adni a versenyzőknek. A tételek kidolgozása teljes keresztmetszetet adott a fiatalok képzettségéről: *a szakmai, az anyag- és gyártásismeretekről, a munkavédelmi óvórendszabályok helyes alkalmazásáról.* A megoldások vizsgálatával lemérhető volt matematikai és szakrajzi felkészültségük is, melyek elengedhetetlen feltételei a járműlakatos szakmának. Egy lényeges kérdésre is választ adtak a fiatalok, arra, hogy hogyan látják a vasút korszerűsítésének, fejlesztésének lehetőségeit napjainkban.

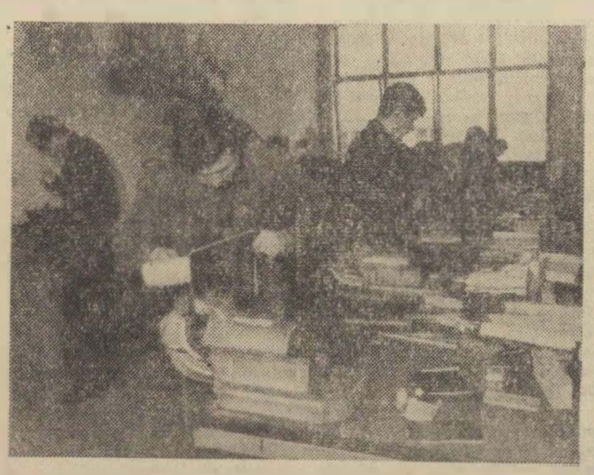
Mind az elméleti, mind a gyakorlati verseny titkos jellegű volt, s csak az eredményhirdetésnél derülhetett ki, hogy kik a verseny győztesei.

A döntő második napja a szombathelyi járműjavító tanműhelyében zajlott le. *A tét egy vasúti kocsi sérülési bárcatartó dobozának hibátlan elkészitése volt. Három óra állt a versenyzők rendelkezésére.* A tárgy 20 alkatrészének megmunkálását — vágását, méretre reszelését, hajlítását, süllyesztését, szegecselését, stb-t., összesen 10-féle műveletet kellett elkészíteni, majd a bárcatartó összeállítását a műszaki rajzról kellett leolvasniok. *A méreteknél egytized milliméternyi pontosságot követelt meg a zsüri.* A feladat magában foglalta a járműlakatos szakma alapműveleteit, s ezért szakmunkás vizsgadarabként is figyelembe vették.

A verseny győztese *Klincsók László*, a dunakeszi MÜM 201. számú Ipari Tanuló Intézet tanulója, 2. *Grózner László* a szombathelyi intézet növendéke, 3. *Olá Géza*, a budapesti MÜM 24. számú Iparitanuló Intézet versenyzője. Mindhárman március 29-én, pénteken Győrben a MÜM 400. számú Iparitanuló Intézetben megrendezett díjkiosztó ünnepségen vették át jutalmukat. *Az első helyezett kéthetes külföldi utazásban, a második kettő pedig, értékes tárgyjutalomban részesült.*

A szombathelyi eredményhirdetés után, az állami szakmunkás-vizsgabizottság szerepét is betöltő *zsüri, húsz versenyzőnek adta át a megérdemelt szakmunkás bizonyítványt,* s ezzel három hónappal az iskolaidény befejezése előtt a járműlakatos szakképesítés birtokába jutottak.

— ha —



A fiatal szakmunkástanulók a versenymunka elkészítésén fáradoznak

BALESETI KRÓNIKA

Március 15-én a *Fényeslitke* állomásra bejáró 2396 sz. gépvonat a 6. számú átszelési kitérőn *összeütközött az I. sz. vágányról engedély nélkül kihaladó II. sz. tartalékmozdonnyal.* Az ütközés következtében mindkét mozdony megrongálódott, megsérült a bejáró gépmenetről menetközben kiugró Holich András vonatvezető is.

☆

Március 16-án Aszód állomáson a 6322. sz. vonat elütötte Molnár Gyula pályamunkást. Nevezett az elütés következtében a mozdony alá kerülve súlyos zúzódásos sérüléseket szenvedett. A szerencsés kimenetelü balesetet egyéb mulasztás mellett az okozta, hogy a vágányon dolgozó munkáscsapat későn észlelte a bejáró vonatot.

★

Március 24-én a *Szentes* állomás II. sz. vágányára bejáró 7747. sz. vonat mozdonya elütötte *Bese Lajos* mozdonyvezetőt, aki a III. sz. vágányon álló mozdonyát a II. sz. vágány űrszelvényéből vizsgálta. Nevezett az elütés következtében zúzódásos sérüléseket szenvedett.

☆

Március 30-án Kiskunhalas állomáson az I. sz. vágányon tolató tartalékmozdony elütötte Szalai János kocsivizsgálót, aki a helyszínen életét vesztette. A balesetet az idézte elő, hogy nevezett a II. sz. vágányon álló szerelvényről körültekintés nélkül az I. vágányon haladó mozdony űrszelvényébe lépett.

Március 31-én a *Szekszárd* állomásról indított Z/4.5 kiszolgáló menettel végzett tolatás közben a *Talajerőgazdálkodási Vállalat* iparvágányán halálos üzemi balesetet szenvedett *Szalai Sándor* vonatfékező. *A balesetet utasításellenes munka, irányítás hiánya idézte elő.* Megállapítást nyert az is, hogy nevezett közvetlen a szolgálatba jelentkezés előtt nagyobb mennyiségű szeszes italt fogyasztott.

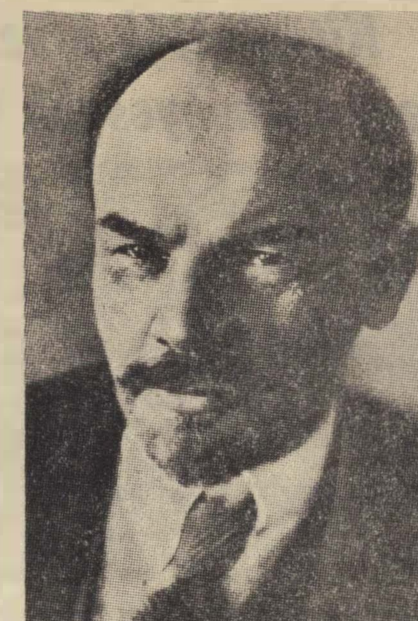
☆

Április 3-án *Rákosrendező* állomáson foglalt vágányra történt elegy átállítás közben *lábcsonkulásos és mellkasi sérüléssel járó üzemi balesetet szenvedett Tóth Joachim gépkísérő.* A balesetet az okozta, hogy a foglalt vágányon álló szerelvény utolsó, műszakilag erősen rongálódott utánfutó kocsijának ütközői a rájárásnál eldeformálódtak, és ennek következtében nevezett a kocsik közé szorult.

☆

Április 9-én a Rákoskeresztúr állomásról menesztett R 3 számú tolt menetben közlekedő kiszolgáló vonat erősen ráütközött az állomáson korábban áthaladt és nyílt vonalon műszaki meghibásodás miatt megállított 469. számú vonat végére. Az ütközés következtében a kiszolgáló menet első tolt kocsijának fékállásán tartózkodó Gáspár József vonatfékező életét vesztette. Súlyos sérüléseket szenvedett a vonatról ütközés előtt leugró Valkai Pál vonatvezető is.

Lenin



Április 22: Lenin születésének 98. évfordulója. Ezen a napon a világ minden táján, akiknek drága a béke és a szabadság, akik ellene vannak minden embertelenségnek és jogfosztottságnak — Vlagyimir Iljics Leninre emlékeznek.

Bármilyen különbözőképpen ítélik is ma meg ellenfelei Lenint, azt mindenki elismeri, hogy a történelem legnagyobb alakjai közé tartozik. Műve ma is él és egyre elevenebben hat.

Mi teszi eszméjét ma is elevenen hatóvá? Felelet: Lenin ismerte és teljes egészében megértette a történelmi fejlődés kutatásának marxista módszerét és ismerte kora valóságos viszonyait. Mélységesen hitt a proletariátus alkotó erejében, történelmi küldetésében.

Legnagyobb erőssége a társadalom mozgató erőinek ismerete, a tudományos meggyőződés, az elvi szilárdság és a forradalmi hit volt. Megértve korának követelményeit, kidolgozta a munkásosztály győztes forradalmának feltételeiről, a szocialista építés alapvető elveiről szóló elmélet alapjait az imperializmus és a proletárforradalom, valamint a kapitalizmusból a kommunizmusba való átmenet korszakára.

De Lenin nemcsak elméleti fegyvert adott a munkásosztálynak, nemcsak a győzelem elvi alapjait dolgozta ki, hanem forradalmárként, először a történelemben, a gyakorlatban is győzelemre vezette a szocialista forradalmat. Vezetésével jött létre az új típusú forradalmi párt, amely vezeti és szervezi a dolgozók harcát a hatalom megszervezéséért és megtartásáért, a szocializmus felépítéséért.

Öt évtized bizonyítja Lenin előrelátását, zsenialitását. Az első világháború után az egész kapitalista világ azon mesterkedett, hogy bekerítse, elszigetelje és leverje a Szovjetuniót, amelynek sem a világburzsoázia, sem a szociáldemokrácia nem jósolt nagy jövőt. Aminek megteremtésében a kezdet kezdetén csak Lenin és kevesen mások voltak biztosak — a szocialista társadalmi rendszer világhatalommá, a világpolitika döntő tényezőjévé vált.

Lenin eszméje válik valósággá az imperialista uralom által eltiport gyarmati népek felszabadulásában. Az imperialisták gyarmati rendszere felett a történelem ítélkezett. Az „oszd meg és uralkodj” imperialista eszméjét a népek a történelem szemétdombjára vetik. Lenin életében, 1914-ben az imperialista országok gyarmatainak területe csaknem nyolcszorosa volt az anyaországok területének. Ma viszont az imperializmus gyarmati rendszere végérvényesen összeomlott.

Ha voltak is olyan felfogások, hogy a leninizmus orosz sajátosság, ezt a történelem régen megcáfolta. A leninizmus, korunk marxizmusa összefonódott az emberi haladás és a szocializmus ügyével az egész világon.

A szocialista országok és a kommunista pártok sikere azon alapszik, hogy megértik és alkalmazni tudják munkájukban a leninizmust. A leninizmus lényegének megértéséhez tartozik annak megértése, hogy a politika akkor válik tudománnyá, ha az objektív viszonyok konkrét elemzésén alapul. A kommunista mozgalom előretörése történelmileg rövid idő alatt világméretűvé vált, de nem volt küzdelmektől mentes. Azok az alapvető áramlatok, amelyek elleni harcban a leninizmus megszületett és megerősödött, ma is léteznek és veszélyesek.

Gyakorlatban bizonyosodott be, hogy a sikerek mindig összefüggnek a lenini elvek helyes alkalmazásával, a kudarcok pedig ezeknek az elveknek a megsértésével.

Lenin tanításának helyes értelmezése és alkalmazása eredményezte, hogy pártunk szerepéről, munkájáról egyre nagyobb tömegek győződnek meg saját tapasztalataik alapján. A lenini útmutatások érvényesülését mutatja, hogy a pártonkívüli milliók is harcolnak, dolgoznak nagy céljaink eléréséért. S ez bizonyítja, hogy helyesen, Lenin szellemében fogták fel szerepüket a magyar kommunisták.

KITÜNTETÉSEK HAZÁNK FELSZABADULÁSÁNAK 23. ÉVFORDULÓJA ALKALMÁBÓL

(Folytatás az 1. oldalról.)

Hazánk felszabadulásának 23. évfordulója alkalmából a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Bakó Károly műsz. főtan., Dunakeszi Jj. Üzem; Erdélyi Tibor mérnök tan., 6. Szakoszt.; Geszti Imre főint., Debrecen áll.

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetést kapott: Asztalos József mérnök főint., MÁV Szentesi Ép. Főn.: Banemann János főfelügy., GYSEV Ig.; Belényes Sándor műsz. felügy., Celldömölk Ép. Főn.; Bíró Károly főfelügy. Bp. ig.; dr. Deák Gyula főtan., Debrecen ig.; Guba János főint. Miskolc-Tiszai pu.; Herendi István főtan., BVKH; Kajcsa Sándor ellenőr, Rákosrendező pu.; Kádár Imre műsz. főell., Bp. Ép. Főn.; Kiss Lajos műsz. főint., Debrecen Déli Pft. Főn.; Kovács Károly műsz. főint., MÁV Gépjavító Üzem; Kőrösy Károly felügy., 1. Szakoszt.; Lénárd Ilona főint., Pécs ig.; Nagy József főfelügy., Kőbánya-Felső pu.; Nagy Károly mérnök tan., 9. Szakoszt.; Ördögh Ferenc felvigy., Szeged áll.; Simon József műsz. főint., Hatvan-salgótarjáni Pft. Főn.; Szabó Gyula ellenőr, Berente pu.; Szárnyasi Gyula főfelügy., Miskolc ig.; Tóth József mérnök tan., Szombathely ig.; Tótfalvi István műsz. ellenőr, Nagykanizsa fth.; Vass László ellenőr, Szombathely Jj. Üzem; Villányi Ferencné tan., 4. Szakoszt.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetést kapott: Baraté Lajos műsz. int., MÁV Miskolci Ép. Főn.; Báznai Ernő mérnök főint., MÁV Tervező Int.; Berkes Sándor műsz. főint., MÁV Hídépítési Főn.; Berki Mihály ellenőr, Debrecen Jj. Üzem; Bluszt Ernő mérnök tan., 10. Szakoszt.; Bokor István felvigy., Tapolca Pft. Főn.; Csáki István műsz. főell., Pécs fth.; Etzl László főell., Sopron fth.; Fábián Lajos műsz. ellenőr, Pécs Pft. Főn.; Ferenc János mérnök főint., Celldömölk Ép. Főn.; Hantó József felvigy., Győr Pft.; Hargitai László felügy., Szolnok áll.; Hatvani Lajos ellenőr, Debrecen fth.; Horváth Tibor főint., Pécs ig.; Jablonkai Jenő főint., Utasellátó Váll.; Kandrik László főint., Bp. Ferencváros áll.; Kassz József felügy., 4. Szakoszt.; Király László főint., MÁV Ügykez. és Gazd. Hiv.; Koltai József főellenőr, Celldömölk fth.; Koncz Antal főell., MÁV Autófuvar. Főn.; Koppány Ferenc felügy., Bp. Hámán Kató Szertárfőn.; Kovács Imre műsz. ell., Miskolc fth.; Kövesi István műsz. főfelügy., Szeged ig.; Kudar Pál főint., Székesfehérvár áll.; Kurucz Sándor főell., Bp. Ferencváros fth.; Ladányi András főint., 8. Szakoszt.; Lukács Gyula műsz. ellenőr, Hámán Kató Fth.; Major István főint., Dunaújváros áll.; Majzik Sándor felügy., Orosháza áll.; Parádi Károly felügy., 11. Szakosztály; Serke Andor műsz. ellenőr, Sárospatak fth.; Simon Antal ellenőr, MÁV Közp. Szertárfőn.; Szabó Imre műsz. felügy., Szolnok Jj. Üzem; Szabó János főint., Fatelítő Váll.; Szántó László főint., Bp. Keleti pu.; dr. Szirányi Cirill főtan. 2. Szakoszt.; Tóth József segédellenőr, MÁV TBÉF: Varga József főint., Pécs ig.; Vígvári Zoltán főint., Záhony áll.; Zoltán Ferenc műsz. főint, Mezőtúr Fth.

A közlekedés és postaügyi miniszter hazánk felszabadulásának 23. évfordulója alkalmából az alábbi vasutasokat részesítette

MINISZTERI DÍCSÉRETBEN:

Alberti Lajos műsz. felügy., Bp. ig.; Ander István főint., 2. Szakoszt.; Antal József műsz. főint., Debrecen ig.; Bartha László műsz. segédellenőr, Békéscsaba fth.; Bartos Gábor műsz. főellenőr, Fatelítő Váll.; Bene Istvánné segédellenőr, Székesfehérvár Pft. Főn.; Berényi Károly ellenőr, Északi Jj. Üzem; Bermann István titkár, Vasúti Főosztály Titkárság; Bényei Vilmos műsz. főint., Balparti Bizt. ber., Fennt. Főn.; Bognár Ferenc főint., Szombathely ig.; Csepreghy Sándorné segédellenőr, Landler Jenő Osztószertár Főn.; Dóka Mihály munkás, Szolnok Szertárfőn.; Fézer János segédtiszt, TBÉF Bp.; Fodor István műsz. főint., Szeged ig.; Fülöp Attiláné titkár, Komját Aladár MÁV Kollégium; Gáborhelyi Ernő felügy., MÁV Tisztképző Int.; Győri Ferencné főint., MÁV Jogügyi Hiv.; Harsányi Sándor főell., Mátészalkai Pft. Főn.; Hegedűs Pál főell., TBÉF Bp.; Henyei Ferenc főell., Utasellátó Váll.; Horváth Ferenc főell. GYSEV Sopron áll; Horváth József főint., Tapolca Vonalfőnökség; Kapás László főint., Vasúti Főoszt. VBO; dr. Kákonyi István műsz. int., Bp. Józsefváros Pft. Főn.; Keresztúri Pál int., Orsz. Osztószertári Számvit. Főn.; Kiss Józsefné segédellenőr, Miskolc-Tiszai pu.; Kiss László mérnök főint., Pécs ig.; Kovacsovics Lászlóné segédellenőr, TBÉF Bp.; Kovács Kálmán főellenőr, Rákos áll.; Kovács Kálmán műsz. főtiszt TBFF, Debrecen; Kovács László int., Tapolca fth.; Kőszegi Lajos felvigy., Sátoraljaújhelyi Pft. Főn.; Makkai Mihály főint.; MÁV Közp. Üzemirányító Főn.; dr. Lantos Géza tan., MÁV Anyaggazd. és Ellátási Ig.; Maronyák János főint., Kiskunhalas áll.; Molnár Béla ell., Miskolc-Gömöri pu.; Ónodkeszi József főell., Miskolc ig.; Paizs Andrásné ellenőr, Utasellátó Váll.; Pap Károly főfelügy. 5. Szakoszt.; Papp János műsz. főint., MÁV Közp. Felépítményvizsg. Főn.; Pataki János műsz. ell., Eger fth.; dr. Pálvölgyi István tan., VATUKI; Pongrácz Imre m. főellenőr, Bátaszék fth.; Koós József főint.; GYSEV Győr áll.; Rausch János főint., Nyíregyháza áll.; Rácz Imre főint., Pécs ig.; Rétfalvi János segédellenőr, MÁV Miskolc Jj. Üzem; Rétfalvi Rudolf műsz. főint., Pécs ig.; Richel József főint., MÁV Adatfeldolg. Főn.; Rosta János ellenőr, Székesfehérvári Jj. Üzem; Segesdi János szaktechnikus tan., MÁV Szállítmányozási Főn.; Schmidt József segédellenőr. MÁV Adatfeldolgozó Főn.: Szabó Imre műsz. felügy. 7. Szakoszt.; Szetei Dezső műsz. főell., MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Sztvorecz András főint., Békéscsaba áll.; Tormássy Károly felügy., Bp. ig.; Tóth Béla felügy. 3. Szakoszt.; Tóth Lajos főellenőr, Pápa áll.; Vágási Ferenc főint., 4. Szakoszt.: Vízi András műsz. felügy., Bp. Keleti fth.

A közlekedés és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója hazánk felszabadulásának 23. évfordulója alkalmából az alábbi vasutasokat részesítette

VEZÉRIGAZGATÓI DÍCSÉRETBEN:

Anda Jenő ellenőr, Landler Jenő Jj. Üzem; Annus Mihály segédellenőr, Szolnok fth.; Ács András mérnök tan., 6. Szakoszt.; Áts Józsefné ellenőr, Jobbparti Bizt. berend. Fennt. Főn.; Balda János segédellenőr, Békéscsaba Pft. Főn.; Balla János főellenőr, Nyíregyháza áll.; Bácskai Árpád főint., MÁV Anyaggazd. és Ellátási Ig.; Básta Rezsőné int., Bp. ig.; Bengyel István műsz. int., TBFF Debrecen; Béndek János segédfelvigy., Dombóvári Pft Főn.; Boros Sándor segédmunkás, Debrecen Ép. Főn.; dr. Borotvás Elemérné mérnök főint., 1. Szakoszt.; Boskó János munkás, MÁV Ép. Géptelep Főn.; Bódi András főell., Nyíregyháza fth.; Bősz József műsz. főtiszt, Dunakeszi Jj. Üzem; Búzás Géza főellenőr, Püspökladányi Szertárfőn.; Cseh Gusztáv főint., Szolnoki Kórház és Rendelő Int.; Csupor László főellenőr, MÁV Adatfeldolg. Főn.; dr. Dancs István tan., 10. Szakoszt.; özv. Dankó Bertalanné segédellenőr, Sátoraljaújhely áll.; Énekes Rezső műsz. főellenőr, Mátészalka fth.; Farkas József ellenőr, MÁV Kitérőgyártó Üzem Gyöngyös; Farkas Lajos főint., Celldömölk Szertárfőn.; Földi István főellenőr, MÁV Anyagvizsg. Főn.; Gallóvich József főint., Kaposvár áll.: Gál Lászlóné segédellenőr, MÁV Átvevőszertár Rákosszentmihály; Gergye Jenő főtiszt, Szombathely áll.; Gosztonyi István m. főint., 10. Szakoszt.; Gulyás István segédellenőr, Miskolc Jj. Üzem; Halasi Ferenc főint., Szeged ig.; Hankó Pálné ellenőr, Békéscsaba Szertárfőn.; Haraszti Lajos főellenőr, Debrecen áll.; Hargitai Rezső felügy., Bp. ig.; Hatvani Károly műsz. ellenőr, Kiskunhalas fth.; Hegedűs Menyhért m. főint., Debrecen Déli Pft. Főn.; Herceg János segédellenőr fth.; Honti János főint., 8. Szakoszt.; Horváth István munkás, Szombathelyi Szertárfőn.; Horváth István IV. műsz. segédellenőr, Szombathely fth.; Jakubik József főtiszt, Bp. Kelenföld áll.; Juhász IV. István segédtiszt, MÁV Autófuvar. Főn.; Juhász II József műsz. felvigy., Bp. Keleti fth.; Kapusi Imre segédellenőr, Dunaújváros Szertárfőn.; Katona Lajos műsz. felügy., Miskolc fth.; dr. Kercsó Antal tan. Vasúti Nemzetközi Oszt.; Kimár János főellenőr, Bp. Számviteli Főn.; Király Márton felvigy., Hatvan-Füzesabony Pft. Főn.; Kirchner Ferenc főellenőr, MÁV Autófuvar. Főn.; Kiss Ferenc ellenőr, Ómiskolci Pft. Főn.; Koloszár Péter mérnök int., Közgazdasági és Üzemszervezési Oszt.; Körmendi László főint., Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Krassói Sándor főint., Bp. ig.; Kulman István munkás, Celldömölk fth.; Kupai Kálmán felvigy., MÁV Autóalkatrészellátó Szertárfőn.: Leszkó Mihály int., MÁV TRANSZ Curtici Kirendeltség, Lóránd Rezső főint., BVKH; Meskó Andor segédtitkár, Kibernetikai Oszt.; Mozga Balázs mérnök főint., Bp. ig.; Muhari Mihály ellenőr, Kecskemét áll.; Németh Gyula műsz. főint., I. sz. Beruházási Felügy. Szolnok; Németh Lajos műsz. int., TBFF Pécs; Oslányi Pál főellenőr, MÁV Továbbkezelő Kórház Pécel; Palkovics Lajosné ellenőr, MÁV Jegynyomda Főn.; Papp Ernő mérnök főint., MÁV Magasép. Főn.; Papp Sándor munkás, Pécs ig.; Pataki Gyula segédfelvigyázó, Bp. Ferencv. Pft. Főn.; Patkás Sándor int., Dombóvár áll.; Pál Lajosné ellenőr, Közp. Számvit. Főn.; Pálfalusi Lőrinc, főellenőr, Dunakeszi Szertárfőn.; Petri Antal főint., Füzesabony áll.; Pintér János műsz. főint., Szombathelyi ig.; Pribék Károly műsz. int., TBFF Szeged; Radnóti Gyula felügy., 4. Szakoszt.; Rácz Szabó Péter főint., Szob áll; Rentkó András ellenőr, Bp. Hámán Kató Fth.; Riba Imre ellenőr, Pft. Főn. Pápa; Rosta László mérnök tan., 7. Szakoszt.; Ruszbach Árpád műsz. főint., TBFF Szombathely, Sepsi József ellenőr, TBFF Szombathely; Seres István főint., Miskolci ig.; Sipos László műsz. főint., MÁV Járműjavító Üzem; Siska János felvigy., Bp. Ferencv. áll.; Somkúti Károly int., Kiskunfélegyháza áll.; Szabadi István műsz. segédell., Kaposvár fth.; Szabó Pál főint., Várpalota áll.; Szekeres Mihály műsz. főtiszt, Szolnok Pft. Főn.; Szetei Jenő műsz. főell., Hatvan fth.; Szilágyi Ferenc szaktechnikus tan., Vasútforg. Techn. és Szakközépisk., Szeged; Szilágyi Orbán főellenőr. Bp. Soroksári út áll.; Tiboldi Mihály főellenőr, Biharkeresztes áll.: K. Tóth Sándor főellenőr TBFF Miskolc; dr. Ürmös József tan., 11. Szakoszt.; Varga József főint., Szombathelyi Pft. Főn.: Vágási Imre főint., Miskolc ig.; Vági Rudolf felvigy., Dunaújváros Pft. Főn.; Várhegyi Györgyné segédellenőr, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Venczel János főint., Pécsi ig.; Viola János mérnök főint., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Virág István int. Szerencs áll.; Zámbó Zoltán segédellenőr, Celldömölk áll.; Zátrok Károly segédmunkás, Hámán Kató Szertárfőn.; Zsemberi Ottó int., MÁV JÜMTI.

Hazánk felszabadulásának 23. évfordulója alkalmából a társadalmi tulajdon védelmében kifejtett eredményes munkájuk elismeréseként a belügyminiszter a

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM ARANY FOKOZATA

kitüntetést adományozta: Tölgyes Lajosnak, a Vasúti Főosztály-MÁV Vezérigazgatóság 7. Szakosztálya vezetőjének; Gáspár Sándornak, a MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatósága vezetőjének; és Pusztai Ferencnek, a BVKH vezetőjének

Hazánk felszabadulásának 23. évfordulója alkalmából a polgári védelem szervezése, fejlesztése és a feladatok végrehajtásában egy évtizednél hosszabb idő óta végzett munkájuk elismeréseként a honvédelmi miniszter a HONVÉDELMI ÉREM kitüntetést adományozta tíz évi munka után 80, 15 év után 75 vasutasnak.

Egy nagy élet egy napja

ÚJ FILM V. I. LENINRŐL

A „Moszfilm” stúdiójában *Jurij Karaszek* filmrendező, most készíti *Mihail Satrov* forgatókönyve alapján, a Július 6 című filmjét. A rendező a filmről a következőket mondja:

— *A művészet legkülönbözőbb műfajaiban alkotó mesterek, újból és újból megalkották V. I. Lenin halhatatlan képét. Leninről már sok film készült, melyek legjobbjai művészetünk aranyalapját képezik. De a lenini téma kikimeríthetetlen.*

Mikor Leninre gondolok, akkor szinte fizikailag érzem a munkának és a gondnak azt a gigantikus terhét, melyet ő vett vállaira az emberi boldogság nevében. Mihail Satrov forgatókönyve azzal keltette fel figyelmemet, hogy éppen ezt teszi lehetővé a filmben ábrázolni. Az idő, melyről beszél 1918. július 6-a, csak egy nap Lenin életében, de ez a nap tele van drámai eseményekkel.

Július 6-án az eszerek áttértek a szavakról a cselekedetekre. Megszervezték Mirbach német nagykövet provokációs meggyilkolását, és bebörtönözték Dzserzsinszkijt. Majd hír érkezett a fehérgárdisták jaroszlavi zendüléséről; az eszerek Moszkvában birtokukba kerítették a távirót, és megkísérelték a Kreml bekerítését. *Ebben a bonyolult helyzetben, ragyogóan mutatkozott meg a párt és Lenin egész lelkülete.*

Filmünkkel annak megmutatására törekszünk, hogy Lenin, mint ember, mennyire elválaszthatatlan volt Lenintől, az államférfitól.

MÚZEUM PRESSZÓ

a Közlekedési Múzeum területén. Budapest XIV., Május 1. út. (Városliget)

Megközelíthető 25-ös villamos. és 70. 72. 75-ös trolibusszal.

NYITVA:

Hétköznap: 13—19 óráig
Vasárnap: 11—19 óráig
Pénteken: zárva.

- KITŰNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

Kiváló ifjú mérnök

Újsághír: A SZOT elnökségének a KISZ Központi Bizottságával közösen meghirdetett kiváló ifjú mérnök, technikus, és közgazdász című pályázatán Kovácsik Endre aranyérmet nyert...

A bajnok haja hófehér. Hófehér hajjal — kérdem néhány nappal az ünnepélyes eredményhirdetés után —, hogy „keveredett” a fiatalok közé?

Kicsit megsértődik az oktalan kíváncsiságon:

— *Negyvenévesen* — mondja —, *csak nem sorol az öregekhez?!*

1

Kovácsik Endre a MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem mérnöke szakdolgozatában régi témát dolgozott fel, évek óta húzódó újításának elvét, eddigi gyakorlati tapasztalatait vetette ismét papírra, s hogy teljes legyen, egy technológiai tanulmánytervben ismertette további elképzeléseit is. Nevezetesen: *az eddigi szokástól eltérő, minden eddigi módszernél gazdaságosabb eljárást dolgozott ki a vasúti sínekhez szükséges, úgynevezett geo-szorítólemezek nyírással való darabolására. a tömeggyártás teljes gépesítésére.*

Évi 2 milliós darabszámot tekintve, *az újítás évente 1 068 000 forintos népgazdasági megtakarítást eredményezhet*, s megcáfol egy régi-régi állítást, miszerint nyírással nem lehet deformáció nélkül darabolni ilyenféle asszimetrikus alkatrészeket.

Mindezeknél csak az a meglepőbb —, hogy a kitűnő ötletet annakidején mégsem fogadták valami túlságosan nagy lelkesedéssel az üzemben, *a gyors segítség helyett inkább gáncsoskodással válaszoltak*, s ennek következtében minden hónapban úgyszólván az ablakon dobáltak ki százezer forintot.

— *Szerencse, hogy nem adtam fel a harcot* — vallja. — *Türelmesen kísérleteztem, órák hosszat töprengtem, rajzolgattam, számítgattam sokszor még odahaza is éjfélekig.* Mert kezdettől fogva bíztam önmagamban, hittem az igazamban, s tudtam, hogy az újításom Gyöngyösön túl is érdeklődésre tarthat számot...

2

— Gondolt az első díjra?

— *Ne vegye szerénységnek, csak elismerésre számítottam, valahányadik helyezésre...* Én ugyanis még soha nem indultam országos versenyen s nem is képzeltem, hogy milyen lesz a mezőny, a kollégák mivel szerepelnek. Így őszintén elcsodálkoztam, amikor a hivatalos értesítést megkaptam, s később, hogy Budapesten, a *Hotel Ifjúságban* adott fogadáson tudomásunkra hozták: *781 pályamunka közül válogatták a 17 legjobbat, s az én szakdolgozatom is aranyérmes, okleveles.*

— Úgy tudom, hogy mást is kapott.

— *Igen: ráadásul egy tizenkétnapos szovjet társasutazásra szóló jegyet, a Kijev-Krim útvonalra, Szimferopolba, Jaltába, Artekbe.*

— A gyárban mi lett a régi újítás sorsa?

— *Végre sikerült bevezetnünk, ez év eleje óta használjuk.* S már készülnek a kiegészítésével kapcsolatos tervek is, amelyeket a KGMTI az esztendő végéig rendelkezésünkre bocsát. *Utána házi kivitelezéssel megvalósítjuk, s egy év múlva már dolgozhat a teljes gépsor*, amely része lesz a geo-üzem teljes rekonstrukciójának, megfiatalításának.

— Mennyit kapott az újításért?

— *Egyelőre még semmit, mert nem kötöttünk megvalósítási szerződést. Enélkül pedig nem lehet fizetni.*

3

Két év után beszélgetünk ismét Kovácsik Endre mérnökkel. Két esztendeje üzemmérnök volt, azóta a műszaki fejlesztésre került, önálló, alkotó munkakörbe.

— *Nekem való beosztás ez, csupa izgalmas, érdekes feladataim vannak nap-nap után. S ez, a korábbinál valamivel kevesebb keresetemért is teljesen kárpótol.*

Két év alatt Kiváló dolgozó lett, megkapta élete első kitüntetését a gyárban. Aztán újra megválasztották a szakszervezeti bizottság termelési felelősének.

Az újító, a *Kiváló dolgozó*, a *Kiváló ifjú mérnök*, alkotó munkája mellett most — versenyt is szervez. Lelkesen beszéli, hogy a *MÁV Kitérőgyártó Üzemnél jelenleg 55 brigádban hatszázharmincan küzdenek a szocialista címért* s a műszakiak részére külön vetélkedőt hirdettek. Ez utóbbi, afféle elődöntő lesz: legjobbjait „benevezik” majd az idei országos versenyre, hogy jövőre — esetleg — megint Gyöngyösről kerüljön ki a bajnok.

Gyóni Gyula

Vállalták, teljesítik!

Alig néhány hete történt, hogy a népfront aktívák egy összejövetelén *H. Kerecsényi Edit*, a nagykanizsai *Thuri György Múzeum* igazgatónője hozzászólásában a múzeum nehéz helyzetére hivatkozva megjegyezte: *Átvettük az új múzeumépület egy részét, de sajnos képtelenek leszünk rendbehozatni. Nagyon sokba kerül. Pedig szeretnénk, ha októberben a múzeumi hónap keretében már ott is kiállítást rendezhetnénk. Erre azonban semmi remény, sőt talán évekig sem lesz rá megfelelő összeg.*

Senki sem szólt hozzá, látszott, hogy

meglepte a részvevőket

a hír. Az ankét végén azonban néhányan közrefogták az igazgatónőt, s a részletek iránt érdeklődtek. Közben az egyik vállalat népfront aktívája megjegyezte: *mi megpróbálunk segíteni, a szocialista brigádok biztos vállalják.* Pillanatok alatt megélénkült a beszélgetők csoportja. Számbavették, hogy tulajdonképpen mi is volna a tennivaló. Olyan jól jött az ajánlat, hogy az igazgatónő máris biztosra vette az októberi nyitást.

Másnap a nagykanizsai pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága titkárának szobája olyan volt, mint egy nyüzsgő méhkas. *A magasépítményi szakasz szocialista brigádjainak vezetői és a szakszervezeti bizottság néhány vezetőségi tagja jött össze beszélgetésre. Előttük a szekrény ajtajára feltűzve az új múzeumépület emeleti helyiségeinek alaprajza.* A részvevők azon vitatkoztak, hogy mi is legyen a vállalás. Mérlegelték a lehetőségeket. Valamennyien érezték a felelősség súlyát, hiszen amit vállaltak a város közvéleményének élénk érdeklődése fogja kísérni.

Másnap délután már

a helyszínen jöttek össze

a brigádvezetők. Ott volt a múzeum igazgatónője és a pályamesteri szakasz műszaki vezetője is. Kóstolgatták, ízlelgették a feladatot. Megkopogtatták a padlót, melyről kiderült, hogy korhadt, használhatatlan. Ha már hozzáfognak legyen inkább felbontva az egész. Ők a parkettázásba is besegítenek, csak anyag legyen. Az ereszcsatornát is okvetlenül ki kell javítani. Azt majd *Feszt Gyula* bácsi megcsinálja.

Az öreg falépcsőket is ki kell javítani — mondta *Lóbáer Feri*, az ácsok megbízottja. Ezalatt a festők képviselője, *Szakácsics Sándor* a falakat kapargatta. Hát bizony több itt a feladat, mint gondolták! Lesz tennivalójuk az asztalosoknak, lakatosoknak is bőven.

Horváth Józsi bácsi feltolja a sapkáját, töröl egyet izzadt homlokán — *mindegy gyerekek, vállaltuk, megcsináljuk!*

Maga az igazgatónő sem számított rá, hogy ekkora feladat előtt állnak. Meg is jegyezte, hogy a múzeum munkatársai nevében vállalják, hogy *ismeretterjesztő előadásokat tartanak a pályafenntartási szocialista brigádoknak és javasolta, hogy kössenek szocialista szerződést.* Ezt a brigádvezetők is helyesnek tartották.

Február 27-én —, még nem volt papírra vetve a szerződés szövege — *az új múzeum helyiségeiben Kling József munkavezető irányításával 25 brigádtagot találtunk szorgos munkában. Műszakból jöttek a második műszakba.* Alig

másfél óra alatt

mind a négy helyiségben felbontották a padlót, s elbontották a folyosót bezáró válaszfalat is. Szakmunkások, segédmunkások mit sem törődve azzal, hogy kinek mi a szakmája, hordták a törmeléket a felbontott deszkákat, gerendákat. Valamennyi ajtóra biztonsági zár került. *Farkas László* a lakatosbrigád vezetője és *Gilián János* lakatos, már az utolsó simításokat végezték.

Ott voltak a női és a férfi segédmunkások szocialista brigádjainak tagjai is. Sőt a közelmúltban *közülük jónéhányan, életükben először beírták nevüket a múzeumlátogatók vendégkönyvébe is, Haraszti László festőművész kiállítását tekintették meg.*

Nagy Antal Géza

Nyugdíjasokat búcsúztattak

Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága bensőséges ünnepségen búcsúztatta nyugdíjba vonuló dolgozóit. Erre az alkalomra *meghívtak több mint 100 már nyugdíjban levő vasutast is.* A vendégeket és a nyugdíjba vonulókat *Fekete Sándor* állomásfőnök köszöntötte. Méltatta a nyugdíjba vonulók munkáját, elismerését fejezte ki a vasútnál töltött évekért, majd átadta a szakszervezet és a munkatársak ajándékait.

Czeglédi Sándor

A szerkesztőség üzeni

Volosinovszki János, Marosán Pál, Czeglédi Sándor Debrecen; Urbán Lajos, Fekete László Miskolc; Szűcs Ferenc Hatvan; Bognár Károly Tapolca; Csiba József Gödöllő; dr. Gál György, Ujlaki Mihály Bp.; Pacz József Kétegyháza; Perlaki Gyula Sopron; Maróti István Szombathely; Nagy László Bp. Angyalföld; Sziládi Sándor Szeged; Illés Gyula Pécs; Nagy Antal Géza Nagykanizsa: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bogár Károly Tapolca, Boda Antal Szombathely, Kozma József Fehérvárcsurgó, Somogyi István Hajdúhadház, Szilágyi János Vásárosnamény, Szántó Imre Hódmezővásárhely: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

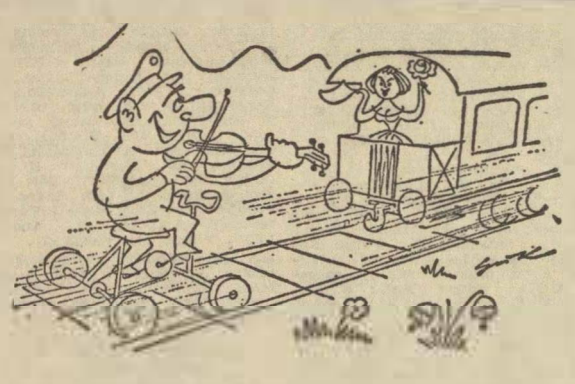
13. számból: 106131/1968. 3. A. A bélyegzők használatának szabályozása.

14. számból: 102652/1968. 3. A. A Vasúti Ruházati Utasítás módosítása.

105964/1968. 3. C. Vasutas dolgozók 1968. évi hastifusz-paratifusz elleni kötelező védőoltásra.

Lakáscsere

Elcserélném 3 szoba plusz étkezőszobás 1966-ban épült MÁV I. emeleti modern, kelet-déli fekvésű utcai lakásomat 2 szobás (három főre kiutalható) hasonló lakásra. Telefon: 47—84.



A pályamester szerenádja.

(Gustav Krippl rajza.)

Kitüntették a vasút legeredményesebb újítóit

Turi József, Benkő István, Petri Ferenc, a Magasépítési Főnökség dolgozói a Kiváló újító kitüntetést nézik

(Szőnyi Lajos felvétele)

Hagyomány, hogy ilyenkor tavasszal ünnepségen köszöntik és kitüntetik azokat a vasutas újítókat, akik eredményesen dolgoztak, akik javaslataikkal több százezer forintos népgazdasági megtakarítást értek el.

A Vasúti Főosztály földszinti kultúrtermében *Bognár Imre* szakosztályvezető nyitotta meg az ünnepséget, amelyen részt vett és felszólalt *Tasnádi Emil*, az Országos Találmányi Hivatal elnöke és *Gulyás János*, a vasutas-szakszervezet titkára.

Bognár Imre röviden ismertette az elmúlt év újítási eredményeit, beszélt a mozgalom minőségi fejlődéséről, szélesedéséről. Az újító mozgalom jelentőségét hangsúlyozva kiemelte, hogy

ma már a vasutasság létszámának 5%-a fejt ki rendszeres újítási tevékenységet

és nagyon kedvező, hogy a MÁV teljes nyereségének 3,5%-át újítások eredményéből érte el.

Ezután Tasnádi Emil, az Országos Találmányi Hivatal elnöke *elismerését fejezte ki a vasutas újítóknak*, majd beszédében hangsúlyozta, hogy az újítók olyan emberek, akik — egyes átmeneti időszakban — elvetik a régit, az elavultat, s azt a következtetést vonják le, hogy a fejlődés hozta új a jó, ezért intenzíven segítik annak megvalósulását.

Az OTH elnöke végezetül sok sikert kívánt a vasút újítóinak és feltalálóinak.

Gulyás János a vasut újítási eredményeit értékelve elmondotta, hogy

a beadott újítások száma ugyan kismértékben csökkent, ezzel szemben örvendetesen növekedett a népgazdasági megtakarítás

és az eredmény a vasút valamennyi újítója, feltalálója munkájának eredménye. *Felhívta a figyelmet az újítómozgalom eredményeinek a rendelkezésre álló eszközökkel történő fokozottabb propagálására.*

Ezután került sor a kitüntetések átadására. *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes megbízásából Bognár Imre szakosztályvezető adta át egy feltalálónak és hét újítónak a *„Kiváló feltaláló"*, illetve *„Kiváló újító"* kitüntetés arany fokozatát.

A kitüntetés ezüst fokozatával egy feltalálót és 16 újítót, a bronz fokozattal 6 feltalálót és 34 újítót tüntettek ki.

Szőnyi Lajos

Öt szocialista brigád a Nyugdíjhivatalban

A *Magyar Vasutas* hasábjain még az elmúlt évben beszámoltunk arról, hogy a *MÁV Nyugdíjhivatalban* 5 szocialista címért küzdő brigád alakult, akik feladatul tűzték, hogy 1967. évi munkájukkal kiérdemlik a szocialista címet.

Most arról számolhatunk be, hogy a Nyugdíjhivatal termelési tanácskozása a *Lokomotív*, a *Béke*, a *Törekvés*, az *Egyetértés* és a *Haladás* szocialista címért küzdő brigádoknak odaítélte a szocialista címet.

Az oklevelek ünnepélyes átadására az április 4-i ünnepségen került sor. *Borbély Sándor*, a Nyugdíjhivatal vezetője köszöntötte a megjelenteket, majd *Mamusich Tamás, Szentpétery Ferenc, Siklósi Vilmos, Nagy Mihályné* és *Balog Imre* brigádvezetők átvették a jó munkáért járó oklevelet.

A szocialista brigádok nagyon sokat segítettek a Nyugdíjhivatal munkájában. Az 1964. évi 71 ezerről 84 ezerre emelkedett a MÁV-nyugdíjasok száma, a munkát viszont az 1964-es évhez viszonyítva 5 fővel kevesebb ember végzi.

A Nyugdíjhivatal kollektívája büszke a szocialista brigádokra.

Dr. Gál György

Egy 15 éves diák lekapcsolta az égő kocsit

A dicséretre méltó eset a közelmúltban történt. *Mende* állomáson a 14 kocsiból álló műszaki szerelvény lakókocsija az őrizetlenül hagyott kályhától kigyulladt. Amikor észrevették a lángokat, az állomás dolgozói szaladtak, hogy megakadályozzák a tűz továbbterjedését. Az állomásfőnök fia, *Szigetvári Ferenc, 15 éves gimnazista a kocsik közé rohant és az égő kocsit lekapcsolta a szerelvényről.*

Gyorsaságával, önfeláldozó bátorságával sikerült megakadályozni a tűz továbbterjedését és így megmentett több mint 1 millió forint értékű szerelvényt.

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—673

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—K 98.

Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

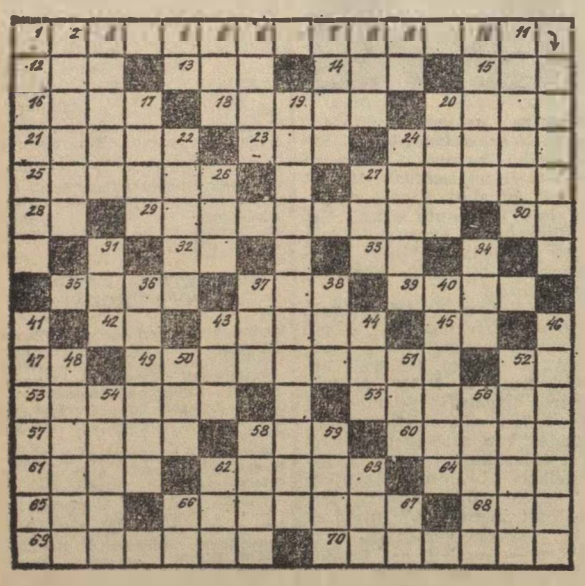
Vízszintes: 1. Az újítás egyik kritériuma. 12. Görög baloldali szervezet. 13 Mezőgazdasági szerszám. 14. Napszak a költészetben. 15. Kossuth-díjas vájár. 16. ... di maggiore, tó az olasz Alpokban. 18. Az ébrenléttel ellentétes tudatnélküliség állapota. 20. ... vont, a francia nemesek forradalmi gúnyneve. 21. Huszár jelzője lehet. 23. Görög összetételben valaminek kedvelője. 24. Zománc. 25. Somogy megyei község lakója. 27. Vissza: japán sziget. 28. Egymást előző betűk. 29. A bolond. 30. Telejére. 32. Római 2. 33. Tál szélei. 35. Rizsből készült szeszes ital. 37. Jugoszláv folyó. 39. Angol előfogat, csapat. 42. Állati lakhely. 43. Szülője. 45. Sír. 47. Rangjelző. 49. Olasz előtáncos pár. 52. Kén mássalhangzói. 53. Jugoszláv sziget. 55. Ármány, gonosz szellem. 57. Ajánlott. 58. Szőraj. 60. Az Elbe mellékfolyója. 61. Tolna megyei községbe való. 62. A hónap közepe. 64. Folyó Albániában. 65. Menjetek, latinul. 66. A sor élére. 68. Téli sport, névelővel. 69. Fordított műanyag. 70. Szomorú ének.

Függőleges: 1. A spártai állam rabszolgái. 2. Török kerület. 3. Skandináv történeti tárgyú prózai elbeszélések. 4. Tiltószó. 5. Szovjet folyó. 6. ... made man, maga csinálta ember (angol). 7. Régi spanyol ezüstérme. 8. Hullj eső! 9. Diplomáciai gépkocsik jelzése. 10. Illés. 11. Francia romantikus író (1790—1844). 17. Fúvós hangszer. 19. Az újítás másik kritériuma. 20. Római 900 és két azonos betű. 22. Uszodában edz. 24. Ez gyilkol. 26. Idei azonos betűi. 27. A Duna mellékfolyója. 31. A lélek mérnöke. 34. Nem tegnapi. 36. Egy afrikai főváros lakója. 37. Egyesült Nemzetek Szervezete idegen kezdőbetűi. 38. A rossz ellentéte. 40. Szaúd-Arábia fővárosa. 41. Szovjet államférfi volt. 43. Török méltóság. 44. Az egyik szülő. 46. Nemcsak onnan. 48. Zenei műszó: kötötten. 50. Jelt ad. 51. Latin művészet. 52. Kovasavas só. 54. Ó-babiloni pénz- és súlyegység. 56. A francia forradalom legszélsőségesebb vezére. 58. Helyhatározó egy d-vel megtoldva 59. Hullás. 62. Becézett női név. 63. ... on, lesbosi kikötő. 66. Kimondott betű. 67. Német személyes névmás.

Beküldendő: vízszintes 1, függőleges 19. Beküldési határidő: május 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A Magyar Államvasutak dolgozói fegyelmi szabályzata.

Könyvet nyertek: Orosz Béla forg. szolg. tevő Tiszaszentimre, Petőfi u. 28 Miskolci Károlyné Bp., XIII., Újpesti rkp. 5. III. 11. Böjtös János Újszeged, Ogyessza város 4/B. ép. II. em. 2. Budavári Józsefné sorompókezelő Miskolc, Tiszai pu., VII. sz. őrhely. Juhász József jegykiadó őr, Szőny-Déli M. H.



HÍREK

— **100 000 forint értékű társadalmi munkát végeztek** Keszthely állomás vasutasai. Parkosították a farakodó területét, a kocsirendezők elavult házikóját pedig elbontották. A váltótalpfák közé pedig zúzalék kavicsot szórtak.

— *ÜZEMLÁTOGATÁS. Hatvan állomás 20 fős utazó szocialista brigádja az Ikarusgyárban járt. A brigád tagjai egyébként május 3-án részt vesznek majd a Magyar Rádió 6-os stúdiójában sorra kerülő „Mesterségünk címere" szocialista brigádok vetélkedőjén is.*

— **Új vagonokkal gyarapodott a román vasutak kocsiparkja.** A „Grivica Rosie" gyár megkezdte az első 60 és 50 tonnás ciszternakocsik gyártását bitumen és olajtermékek szállításához. 15 és 30 tonnás teherkocsik gyártásába kezdett még a Turnu Szeverin-i gépgyár és az aradi vagongyár is.

— **Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter** az elmúlt napokban részt vett a Fejér megyei tanács ülésén, amelyen a megye vasútállomásainak körzetesítését, illetve a kisforgalmú vasútvonalak megszüntetésének tervjavaslatát vitatták meg. 1976-ig 14 állomást körzetesítenek, 22 kisforgalmú, elavult állomást pedig megszüntetnek Fejér megyében.

— **Gépesítették az elavult talpfák cseréjét** az egyik amerikai vasútvonalakon. Az aggregát „szíve" benzinmotorral működő hidraulikus hajtómű, amely vezérláncokat és görgőket mozgat. A gép, amelynek alvázán egy talpfacsomag van, egyenként fekteti le a talpfákat. A gép munkasebessége 8 km/óra.

— **Nyugdíjasokat köszöntöttek** a debreceni járműjavítóban. Az üzem gazdasági és mozgalmi vezetői családi esten látták vendégül azt a 32 nyugdíjas vasutast és családtagját, akik az elmúlt évben mentek nyugdíjba. Az idős vasutasokat megvendégelték, majd mindenkinek külön-külön egy-egy emléktárgyat adtak át.

— *CSALÁDI LAKODALOM. Nem mindennapi esemény zajlott le március 30-án a szegedi MÁV Petőfi Sándor művelődési otthonban. Ott tartotta aranylakodalmát idős Sztász György MÁV nyugdíjas és felesége, valamint ezüstlakodalmát fia, Sztász István, a MÁV szegedi igazgatóság dolgozója, s hogy végképp teljes legyen a kép, a legifjabb Sztász György pedig ezen a napon mondta ki a boldogító igent.*

— **A budapesti területi bizottság** április 11-én és 12-én a Vasúti Főosztály kultúrtermében kétnapos továbbképzést tartott a területi bizottsághoz tartozó szakszervezeti politikai iskolák vezetőinek. A több, mint 300 szakszervezeti aktivista többek között időszerű nemzetközi kérdésekről, a szakszervezetek feladatairól és a szocialista brigádmozgalom jelentőségéről és eredményéről hallhattak előadást.

— *KÉPZŐMŰVÉSZETI TÁRLAT. Huszár István festőművész alkotásaiból rendeztek kiállítást a záhonyi MÁV művelődési házban. A megnyitón részt vett Huszár István festőművész is.*

Felvételt hirdet 1956—58. évben született fiúk részére. Jelentkezés: pénteki napokon 14 órakor a Bp. XIV., Ifjúsági-parkban (Csömöri út). Farkas József edzőnél. A jelentkezők tornafelszerelést hozzanak magukkal.

CÉLBA ÉRHET — AUTÓT NYERHET MÁR AZ AUGUSZTUSI SORSOLÁSON,

ha április 30-ig megváltja

GÉPKOCSI-NYERESÉNYBETÉTKÖNYVÉT!

Váltson gépkocsi-nyereménybetétkönyvet az Országos Takarékpénztár fiókjainál, vagy a postahivataloknál.

ORSZAGOS TAKAREKPENZTAR

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM — Ára 40 fillér — 1968. MÁJUS 2.

Kibontott zászlók alatt

A hetvenkilencedik május elsejét ünnepli a világ proletariátusa. Hol szabadon, kibontott zászlók alatt, hol titkos összejövetelen, munkabeszüntetéssel, vagy éppen a terror ellen az utcára vonulva. Egy azonban közös: *a munkásszolidaritás jegyében, az együvé tartozás erejétől áthatva.*

Csak egy ünnep van, amelyet a világon mindenütt, minden dolgozó egy napon tart: *a proletár szolidaritás ünnepe.* Május elseje seregszemle. Harc a közös célokért. Ez adja meg az ünnep legnemesebb értelmét.

A felszabadult szocialista országok népei a munkában elért alkotó sikereiket ünneplik, a szocializmus győzelmes építésének újabb állomása számukra május elseje. A tőkés országok dolgozói a nagyobb kenyérért, a több jogért szállnak sikra. De sem mi, sem ők nem felejtik el sohasem, hogy nem a világtól elzárva, egymagukban élnek. Társaik vannak milliárdnyian, akik akkor is testvérei, ha azok más földrészen élnek, ha más a nyelvük, a bőrük színe. És az ő ügyük, a mi ügyünk is, az ő harcuk, a mi harcunk is.

A proletárnemzetköziség tartalmát az a felismerés adja, hogy a munkásosztálynak egységbe kell kovácsolnia erőit, mert a kizsákmányoltak érdekei azonosak az egész világon, mint ahogyan a kizsákmányolók érdekei is azonosak.

A munkásosztály és minden elnyomott érdeke a földkerekségen ma is egy és oszthatatlan: *a kizsákmányolás megszüntetése, békés, boldog élet.* Olyan társadalom felépítése, amelyben megszűnik a kizsákmányolás, szabadon és biztonságban él.

Az alapvető cél mellett természetesen a munkásnemzetköziség ma más formákban jelentkezik, mint évtizedekkel ezelőtt. *A Szovjetunió létezése óta nem lehet büntetlenül egyetlen népet sem megtámadni, egyetlen ország munkásosztálya ellen sem lehet megtorló intézkedéseket foganatosítani.* Nem lehet hallgatólagos megegyezéssel, imperialista érdekből a történelem tényeit meghamisítani.

Olyan korban élünk, amikor az emberiség fejlődésében a haladás és a reakció erői, mind fokozottabb összeütközéshez, nagy társadalmi sorsfordulókhoz érkezett. *Hatalmas erők, a szocializmus és a kapitalizmus erői vívnak élethalálharcot.* E harc jegyét magán viseli korszakunk minden eseménye. Az erőviszonyokra jellemző a szocializmus, a béke és a társadalmi haladás erőinek szakadatlan erősödése s fejlődése.

Az erőviszonyok jellemzője az is, hogy növekszik az imperializmus, elsősorban az USA imperializmus agresszivitása. Az imperializmus minden módszert és lehetőséget felhasznál, latbaveti egész gazdasági, politikai erejét, hogy megakadályozza további visszaszorítását és megtartsa, illetve visszaszerezze előbbi hatalmi pozícióit. *Eszközei közé tartozik többi között a gazdasági kényszer, a zsarolás, a politikai manőverezés, a fellazítás, a háborús feszültség szítása és az agresszió is.*

Ez a tény május elsején is figyelmeztető a világ minden dolgozója számára. A közös cél, az internacionalizmus május elseje legnemesebb értelme: *harci csapatszemle, a nemzetközi munkásosztály összefogása.* Szerte a világon hangzik száz nyelven: *Békét Vietnamnak! Békét a világnak!* Összefogás az imperializmus ellen, a békéért, a szocializmusért, a demokráciáért, a szabad emberi életért!

Egy világ áll csatasorba és kiáltja: *Veled vagyunk Vietnam!* Hónapok, évek, kétévtized óta tart ez a küzdelem. Soha el nem lankadó hittel, mind nagyobb erővel és mind győzelmesebben. *Az idei május elseje ennek a küzdelemnek a legmesszebb kiáltó, legegységesebb megmozdulása a világ népeinek csendőre, az amerikai imperializmus ellen.*

A világ dolgozói és a haladó emberek minden lehetőséget felhasználnak politikai, erkölcsi, anyagi szolidaritással állnak a vietnami nép mellett. Szilárd meggyőződéssel vallják, hogy a hős vietnami nép igazságos, önvédelmi harca az idegen betolakodók ellen győzelemmel végződik.

A magyar dolgozókban a proletariátus kialakulásától kezdve él az internacionalizmus kérdése. Ennek nem egyszer adta tanújelét. A jelenlegi helyzetben *a magyar dolgozók azzal tesznek legnagyobb szolgálatot a nemzetközi munkásmozgalomnak, ha minden erejüket hazánk politikai és gazdasági erejének növelésére fordítják.* Ebben a tudatban és eltökélt szándékkal menetelnek a májusi zászlók alatt a munkás milliók, dolgozó parasztok és értelmiségiek.

A szombathelyi járműjavítóban átadták az első javított Diesel-motorkocsit

Korszakzáró és egyben új utat nyitó pillanathoz érkezett el április 12-én a szombathelyi járműjavító: *elkészült az első javított ÁB 358-as Diesel-motorkocsi, s ugyanakkor a gőzmozdonyjavítás megszűnésének szimbólumaként búcsúztatták az utolsó gőzmozdonyt.*

Az ünnepségen jelen volt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár, s a vezérigazgatóság több szakosztályának vezetője, a megyei párt, szakszervezeti és különböző szakmai szervek vezető képviselői.

A megnyitó után dr. Csanádi György beszédében

felelevenítette a járműjavító múltját, s elismerően nyilatkozott a vezetőkről, a munkáskollektívákról.

Hangsúlyozta, *hogy nemcsak a múltban álltak helyt, hanem most az új Diesel-bázis kialakításakor is bebizonyították, hogy alkalmasak a vasút döntő jelentőségű programjának megvalósítására.* A miniszter méltatta a dieselesítés fontosságát, s bejelentette, hogy 1975-ben az ország utolsó gőzmozdony javító bázisa a Landler Jenő Járműjavító is búcsút vesz majd a lokomotívoktól.

Végezetül a becsületes, eredményes munkáért a minisztérium nevében köszönetet mondott valamennyi dolgozónak.

A beszéd elhangzása után került sor az ünnepélyes pillanatokra, amikor miniszteri engedéllyel a szombathelyi igazgatóság IV. osztályának átadták a tapolcaiak 275 126 számú gőzmozdonyát,

a szentesi vontatási telep motorkocsiját pedig a szegedi vasútigazgatóság képviselői vették át.

Az ünnepség, az elmúlt évtizedekben és a Diesel-javítóbázis programjának kidolgozásában, végrehajtásában élenjárók kitüntetésével, jutalmazásával zárult: *Dikter József* mérnök. *Kiss István* sátorjavító lakatos miniszteri dicséretben részesült. *Bata Ferenc* igazgató, *Antóni Alfonz* főmérnök, *Józsa Lajos* főkönyvelő, *Zsirai Sándor* főművezető, *Király Ferenc* armatura felszerelő, *Geröly István* armaturajavító, *Völgyi Imre* hegesztő pedig vezérigazgatói dicséretet kapott. Tízen részesültek kiváló dolgozó jelvény kitüntetésben, s közel negyvenen kaptak jutalmat.

— ha —

Vándorzászló átadási ünnepségek

A Minisztertanács és a SZOT város vándorzászlajával kitüntetett három vasúti szolgálati hely, illetve üzem közül elsőnek a Nyugati csomópont dolgozóinak adták át a vándorzászlót. A Nyugatiban rendezett ünnepségen megjelent *Párdi Imre*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, az Országos Tervhivatal elnöke, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár, *dr. Bakos Zsigmond*, a VI. kerületi Pártbizottság első titkára.

Markó László állomásfőnök jelentése után Párdi Imre mondott ünnepi beszédet, majd Szabó Antal főtitkárral együtt átadták a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját a csomópont vezetőinek.

A záhonyi vasutasoknak április 25-én *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Gyócsi Jenő* a vasutasszakszervezet elnöke adta át a vándorzászlót.

Az Északi Járműjavító ünnepségére lapzárta után, április 27-én kerül sor. A 100 esztendős üzem vezetőinek *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, az Államvasutak vezérigazgatója és *Szabó Antal* főtitkár adja át a vándorzászlót.

Párdi Imre és Szabó Antal átadják a vándorzászlót Markó László állomásfőnöknek

(Hemző Károly felvétele)

1968 MÁJUS 17-TŐL 27-IG

Budapesti Nemzetközi Vásár

Ebben az évben számos jelentős kiállítást rendeznek a városligeti vásárváros területén. *A legjelentősebb kétségtelen a BNV lesz, amelyet május 17-től 27-ig rendeznek meg.* Mint minden évben, az idén is az ipar és a kereskedelem nagy találkozója lesz a Budapesti Nemzetközi Vásár. Ezt bizonyítja az is, hogy már az elmúlt év végén valamennyi hely foglalt volt, s számos ország jelentkezését vissza kellett utasítani.

A BNV-n 1300 külföldi cég vesz részt 57 000 négyzetméteren. A magyar ipar 50 000 négyzetméteres fedett és szabad területen vonultatja fel termékeit. A vásár előkészületei a csarnokokban és a kiállítási területeken mindenütt javában folynak. Naponta érkeznek az áruk, a ligetben sétálók szeme előtt naponta változik a vásárváros arculata.

A Budapesti Nemzetközi Vásárra utazók számára a korábbi évekhez hasonlóan a MÁV 33 százalékos utazási kedvezményt biztosít.

Csak Nagykátáig épül második vágány

A *Budapesti Építési Főnökség* dolgozói az elmúlt év végén adták át rendeltetésének a *Rákos* és *Mende* között épült új második vágányt. Ez — az egyébként nagyarányú rekonstrukció — szervesen kapcsolódik a vasúthálózat korszerűsítéséhez.

E munkával kapcsolatban kerestük fel *Dettai Lászlót*, a Budapesti Építési Főnökség vezető főmérnökét, hogy néhány információt kérjünk.

A főmérnök elmondotta, hogy ezen a vonalszakaszon a korszerűsítési munkálatokat ebben az évben is folytatják és az ezévi terv: a *Mende—Süllysáp közötti második vágány megépítése.* A munkák terv szerint haladnak, s minden remény meg van arra, hogy az éves ütemezést tartani tudják. Megtudtuk még azt is, hogy *a második vágány építésével párhuzamosan megkezdődik Maglód és Mende állomások rekonstrukciója is.* Mindkét helyen szigetperonos aluljárót építenek. Ez utóbbi munkálatokat a *Hídépítési Főnökség* dolgozói végzik.

— Az eredeti terv szerint a második vágányt Újszászig kellett volna megépíteni, úgy tudjuk azonban, hogy ezt a tervet módosították? — tettük fel a kérdést a vezető főmérnöknek.

— *Valóban így van* — hangzott a válasz. — *A módosított terv szerint csak Nagykátáig épül meg a második vágány. Nagykáta és Újszász között csak átépítjük, korszerűsítjük a pályatestet.*

— A tervek szerint mikorra kell elkészülni a teljes munkával?

— *A határidő 1971. Erre az időre Rákostól Nagykátáig már két vágányon történik a közlekedés. A pálya átépítésével egyidőben az állomásokon új dominórendszerű biztosítóberendezést is felszerelnek. A pálya korszerűsítése után ezen a szakaszon 120 kilométer/óra sebességgel is közlekedhetnek a vonatok* — fejezte be rövid nyilatkozatát Dettai László vezető főmérnök.

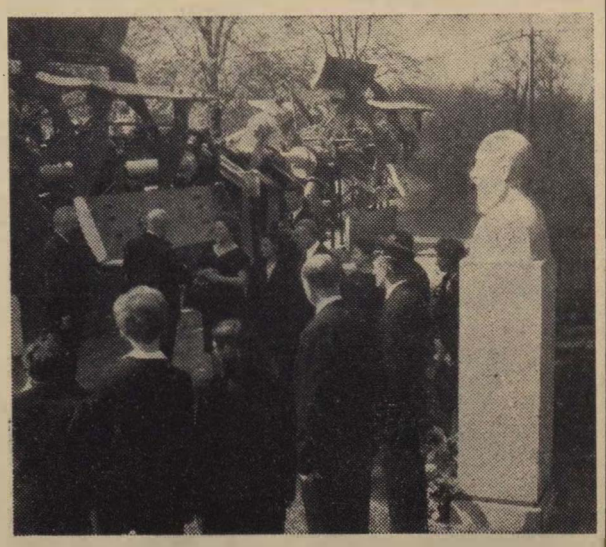
(szj.)

Szoborpanteon a Közlekedési Múzeum előtt

Nyolc szobor sorakozik a ligeti fák alatt, a *Közlekedési Múzeum* előtti téren. A közlekedéstudományok magyar úttörőinek panteonját április 20-án avatták fel. Az ünnepségen, melyen jelen voltak a tudósok leszármazottai és tudományos életünk vezetői, *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter mondott beszédet.

A múzeum előtt felállított panteon — kőbe vésve, bronzba öntve — közlekedésünk legnagyobb műszaki alkotóinak emlékét örökíti meg. A sort *Vásárhelyi Pál* portréja nyitja meg, majd *Jedlik Ányos, Clark Ádám, Martin Lajos, Schwarz Dávid, Csonka János* és *Kandó Kálmán* után *Zelovich Kornél* mellszobra zárja a sort. A szobrokat Borics Pál, Horváth János, Nagy István János, Sóváry János, Szabó Edit, Szomor László, Vass Károly és Záhorzik Nándor készítette.

Az avatóünnepség után a múzeum termeiben emlékkiállítás nyílt az alkotók életéről és munkásságáról.



A szoborpanteon felavatása után dr. Csanádi György, közlekedés- és postaügyi miniszter meghívott vendégekkel beszélget

(MTI Foto Szebelédy Géza felv.)

A szakszervezeti munka tapasztalatai a pályafenntartási főnökségeknél

Az egy évvel ezelőtt lezajlott szakszervezeti választások során a pályafenntartási főnökségeknél új szervezeti rendszert vezettek be. *A változás lényege abban áll, hogy nem pályamesteri szakaszonként, hanem főnökségenként alakultak önálló szakszervezeti bizottságok.* Korábban egy főnökség területén rendszerint ahány pályamesteri szakasz, annyi önálló szakszervezeti bizottság működött. Így bonyolult volt az érdekvédelmi munka, nem lehetett egységes képviseletet biztosítani, nem volt összehangolt a szervező és nevelő tevékenység a szakszervezeti munkában.

Az új szervezeti rendszer bevált

A budapesti területi bizottság a közelmúltban közel 7000 dolgozót foglalkoztató 9 pályafenntartási főnökségnél megvizsgálta, hogyan vált be a választás során kialakított új szervezeti rendszer. Hogyan alakult e szervezeti keretben a tartalmi munka, az érdekvédelem és nevelés? Milyen a szakszervezeti bizottságok irányító tevékenysége és a szakaszokon működő műhelybizottságok szervező, nevelő és érdekvédelmi munkája? Milyen a munkamegosztás a szakszervezeti bizottság és a műhelybizottságok között? *Hogyan fejlődött a szakszervezeti demokrácia és milyen módszerekkel, hogyan lehet továbbfejleszteni a főnökségek területén a szakszervezeti munka hatékonyságát, akcióképességét, módszereit?*

Az elmúlt 14 hónap tapasztalatai bizonyítják, hogy a szakszervezet elnökségének határozata helyes és időszerű volt. A határozat végrehajtása — *a főnökségenkénti szakszervezeti, politikai és érdekszonkénti műhelybizottságok létrehozása — óta javult a szervezeti, politikai és érdekvédelmi munka hatékonysága.* A legtöbb főnökség területén 8—12, a győri pályafenntartási főnökség területén közel 20 százalékos javulás tapasztalható a választás előtti időszakhoz viszonyítva. A legalacsonyabb tagdíjmorál 93, az általános pedig 95—96 százalékos. *Magasabb színvonalú a szakszervezeti bizottságok vezetési, szervezési készsége, tevékenysége, egységesebb az érdekvédelmi munka.* Javulóban van, de még mindig nem a kívánt színvonalon áll a politikai nevelő tevékenység. Javult a vezetőségek politikai, általános és szakmai műveltsége, erősödött akcióképességük. Néhány kivételtől eltekintve, rendszeres a tudatosan és programszerűen szervezett vezetőségi munka. A szakszervezeti bizottságok többségénél kiépültek a társadalmi bizottságok. Nem rajtuk múlott azonban, hogy munkájuk színvonala, módszeressége, hatékonysága nem a kívánt színvonalon áll. A szakszervezeti bizottságok mellett működő társadalmi munkabizottságok tevékenységének eredménye jelenleg még nincs arányban gazdalmukkal, törekvésükkel.

A főnökségek központjában működő szakszervezeti bizottságok és a szakaszokon szervezett műhelybizottságok *az új szervezeti feltételek között kevesebb bürokráciával és terméketlen vitától mentesen, hatékonyabb érdekvédelmet nyújtanak a szakszervezeti tagságnak.* E szervezeti rendszer előnyei és életképessége mindenekelőtt abban van, hogy teljes szervezeti és politikai összhang van a főnökségek gazdasági, szervezeti felépítése és a szakszervezeti felépítés között. Így a műszaki gazdasági tevékenység mozgalmi támogatására összehangoltan, jobb lehetőségek nyíltak. E lehetőségekkel a legtöbb szakszervezeti bizottságnál becsületesen éltek.

Javult a tartalmi munka

A korábbinál kedvezőbb szervezeti körülmények a tartalmi munkára is jótékony hatással voltak. A kongresszusi határozatok ismertetése és helyi feldolgozása, a választások utáni tennivalók meghatározása, az új gazdaságirányítási rendszer bevezetését előkészítő politikai tevékenység, a *Munka Törvénykönyve* és a *MÁV Kollektív Szerződés* ismertetése eredményesen zajlott a főnökségek területén. *A szakszervezeti munka tartalmában legegyenletesebb fejlődést a terézvárosi és a szolnoki pályafenntartási főnökségnél értek el.* A hatvan—salgótarjáni és győri pályafenntartási főnökségeknél pedig a határozatokat a műhelybizottságok részére írásban is kiadják. Így az ellenőrzésnek kedvező feltételei alakulnak ki a műhelybizottságnál.

Helyes munkamegosztás alakult ki az szb és a szakaszok műhelybizottságai között. Ennek következtében *egyszerűsödött a tagság személyes érdekképviseletének ellátása. Rövidült a panaszintézés ideje, közelebb került a szakszervezeti és munkaügyi panaszok intézése a dolgozókhoz.* Egészséges törekvés tapasztalható a kongresszus azon határozatának végrehajtásában is, amely a testületi vezetés erősítését jelölte meg legfontosabb gyakorlati feladatnak a szakszervezeti bizottság munkájában.

A szakszervezeti demokrácia fejlődése nem azonos színvonalú és ütemű a vizsgált területeken. Ennek ellenére *határozott fejlődés jelei mérhetők le valamennyi pályafenntartási főnökség szakszervezeti életében.* Bár a 9 főnökség átlagában a tagság 80 százaléka vett részt az 1967. évi utolsó negyedévi taggyűléseken, az egyes szakszervezeti bizottságok területén azonban nagy a különbség. *Székesfehérváron* 65, a *Krisztinavárosban* 68, a *győri* pályafenntartásnál 77, *Szolnokon* 78, *Terézvárosban* 92, az *angyalföldi* és a *hatvan-salgótarjáni* pályafenntartási főnökségeknél pedig 98 százalékot is meghaladta a tagság részvétele.

Több segítséget várnak

A pályafenntartási munka sajátosságai jól ismertek. A dolgozók rétegeződése, a munkahelyek szétszórtsága különösen gondosan szervezett szakszervezeti munkát, rendszeres és módszeres vezetést igényel. *A választás utáni munkához a szakszervezeti bizottságok tagjai nem kaptak megfelelő segítséget a területi bizottság munkabizottságaitól sem.* Emiatt a nagy kiterjedésű vonalszakaszokkal rendelkező szakszervezeti bizottságok magukra hagyva dolgoztak.

A szakszervezeti bizottság és műhelybizottságok testületi jog és hatáskör kibontakozását még ma is *formálissá teszi, hogy a Vasúti Főosztály és az igazgatóság intézkedései végrehajtására adott rövid határidő következtében a helyi szolgálati vezetők nem adnak lehetőséget arra, hogy a vezető testületek és választott tisztségviselők a demokrácia követelményei szerint alakíthassák ki álláspontjukat.* Különösen a bérfejlesztés, jutalmazás, a munka anyagi és erkölcsi elismerése, de más jelentős munkaszervezési és a dolgozókat érintő intézkedések során hat kedvezőtlenül ez a gyakorlat. A szakszervezeti bizottság irányító munkájának fejlődése ellenére *több szakszervezeti bizottsági és műhelybizottsági tag még formális kötelezettségének sem tesz eleget, nem végzi el teljesen a reá háruló munkát, a vezetőségi értekezletről is gyakran hiányzik.*

Többet a szakaszokon

A műhelybizottságok irányítását, munkájuk segítését és ellenőrzését kedvetlenül befolyásolja, hogy az szb-titkárok keveset tartózkodnak a szakaszokon. Nem segítik elég gyakorlatiasan a műhelybizottsági munka szervezését, irányítását.

Jó ütemben és megfelelő színvonalon folyik a szakszervezeti bizalmiak oktatása. Ugyanakkor a szakszervezeti bizottságok és műhelybizottságok munkájában a bizalmiak tevékenységének rendszeres, módszeres segítése, a szakszervezeti csoportélet kialakítása, a közvetlen szakszervezeti demokrácia érvényesítése még nem kielégítő.

A tapasztalatok sokkal gazdagabbak, minthogy e cikk keretében részletezni lehetett volna a több hétig tartó vizsgálat eredményeit. Csupán néhány fontos vezetési és módszertani kérdésre igyekeztünk a figyelmet felkelteni. Most a legalapvetőbb feladat: *még hatékonyabbá tenni a pályafenntartási dolgozók közötti szakszervezeti munkát.*

KOVÁCS JÁNOS

Szenvedélye a vasút

Kőszegi Béla nyugdíjas vezető főellenőr már 1960-ban elbúcsúzott a vasúttól. Az egész életét a sínek birodalmában élte le, szenvedélyesen szerette munkáját, a pöfögő mozdonyokat, a tovasuhanó vonatokat.

Nyolc éve már, hogy odahaza van, nyolc éve annak, hogy nem hívja a vasút, hogy nem kell dolgoznia. Azaz mégsem. *A nagy vonatok közlekedését valóban nem kísérheti figyelemmel, de dolgozni azért nyolc év óta is fáradhatatlanul dolgozik.* Így történt, hogy a lakásába hatalmas terepasztalon, egy mozgó, eleven vasúti birodalmat varázsolt. Saját maga állította össze a kis vasút minden darabját. Találunk ezen a terepasztalon környezetet kitérővágányokkal, fényjelzőket, felvételi épületeket, váltótornyot, alagutat, hidat és sorompót, egyszóval mindent, ami egy igazi nagy vasúton található.

Kőszegi Béla bácsi egyébként nyolc év óta tagja a *Magyar Vasútmodellezők Országos Egyesületének* is.

Kőszegi Béla ny. főellenőr nagy érdeklődéssel magyarázza vendégeinek a játékvasút működési elvét

Vietnamért

A vietnami nép igazságos harcát támogató szolidaritási mozgalom napról napra szélesedik. A vasúti szolgálati helyeken újabb és újabb felajánlások történnek a vietnami nép megsegítésére. A *szolnoki pályafenntartási főnökség* szajoli XVI. pm. szakaszának szocialista brigádjai 2031 forintot gyűjtöttek össze és fizettek be a K—95-ös csekkszámlára.

A *Vasúti Főosztály* KISZ-szervezete is csatlakozott a vietnami akcióhoz és a forradalmi ifjúsági napok ideje alatt a fiatalok 40 000 forintot gyűjtöttek és fizettek be a szolidaritási alapra.

A *székesfehérvári pályafenntartási főnökség* dolgozói 28 813 forinttal segítik a vietnami népet. Dicséret illeti a IX-es móri pályamesteri szakasz dolgozóit, akik egynapi keresetük 80 százalékát ajánlották fel.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

15. számból: 126880/1967. 3. A. A Vasúti Ruházati Utasítás egyes pontjainak módosítása.

16. számból: 107483/1968. 3. C. A MÁV-kerületi orvosi szolgálat átszervezése.

Anyák napjára

Édesanya! Milyen egyszerű és milyen megható ez a szó! Kifejez minden érzést, minden szeretetet és ragaszkodást. De mégis kevés a szó, kevés a köszönet, amellyel az anyai szívnek, a gondoskodó, féltő, szeretetnek tartozunk. Az év minden napján, de ezen a napon, május első vasárnapján különösen köszönet és hála illeti az édesanyákat, akik fáradságot és áldozatot nem ismerve nevelik, gondozzák gyermekeiket, akik szívük minden szeretetével az övéikért dolgoznak.

Az anyák napján hálával köszöntjük a vasutas édesanyákat is, hiszen az ő munkájuk, szeretetük és gondoskodásuk közvetve és közvetlen hosszú évek óta szolgálja a vasút ügyét.

Megfeleltek a nagyobb követelményeknek

A szegedi és a pécsi területi bizottság küldöttértekezleten adott számot a végzett munkáról

A Szakszervezetek Országos Tanácsa XXI. és a Vasutasok Szakszervezete VII. kongresszusa úgy határozott, hogy a szakszervezet a választott testületének évenként egy küldött értekezleten kell számot adni a végzett munkáról. A *szegedi területi bizottság* ennek a feladatának tett eleget, amikor 1968. április 11-re összehívta a küldöttértekezletet. Az elnökségben helyet foglalt *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének tagja, *Koszorús Ferenc*, a Csongrád megyei pártbizottság munkatársa, *Kiss Károly*, a szegedi igazgatóság vezetője, *Krekó Ferenc*, a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának vezetője.

Egészséges munkakapcsolat

Acsai Mihály, a területi bizottság titkára részletesen elemezte a választás óta végzett munkát. Elmondotta többek között, hogy a beszámolási időszakban *a területi bizottság arra törekedett, hogy az alapszervezetek irányításában biztosítsa az egyöntetűséget, szervezze, segítse, és ellenőrizze a határozatok végrehajtását*, azonkívül mind a függetlenített politikai munkatársak, mind a társadalmi aktívák részére egyik legfontosabb feladatként jelölte meg az egészséges munkakapcsolat kialakítását a szakszervezeti bizottságokkal.

A beszámoló megállapította, hogy az új gazdasági irányítási rendszer bevezetésének előkészítési évében, 1967-ben *a területi bizottság és az alapszervezetek megfeleltek a nagyobb követelményeknek* és *ennek is köszönhető, hogy* 1968-ban, a reform bevezetésekor a terület szolgálati helyein szinte zökkenőmentesen történt a folyamatos átállás, a szakszervezeti bizottságok a dolgozók között végzendő termelési agitációs tevékenység színvonalát emelni tudták.

A beszámoló az értékelés után foglalkozott a soron levő legfontosabb közép- és alapszervezeti szakszervezeti feladatokkal, majd a felszólalások következtek.

Egységes szemléletet

Lindner József vezérigazgatóhelyettes a vita során arra kérte a küldötteket és a területi bizottságot, hogy minden szolgálati ágnál segítsék kialakítani a vasúti közlekedésben az egységes szemléletet.

A vasútnak továbbra is az a feladata, hogy a személy- és áruszállítási igényeket maximálisan kielégítse. *1968-ban el kell szállítani 412,5 millió utast és 117 millió tonna árut.* Tudomásul kell venni, hogy a bevételi és ráfordítási terv teljesítése nélkül a vasút előtt álló feladatokat nem lehet megoldani. Ennek érdekében egyrészt *ki kell elégíteni a népgazdasági igényeket, másrészt jó vállalati gazdálkodással ki kell vívni a vasutas dolgozók megelégedését.* Mindezért a célért a szakszervezet nagyon sokat tehet.

Koszorús Ferenc, a Csongrád megyei Pártbizottság párt- és tömegszervezeti osztályának vezetője hozzászólásában kiemelte, hogy *a területi bizottság az 1966. május 10-i határozat megvalósítása érdekében eredményesen tevékenykedett.* Ez azt eredményezte, hogy az igazgatóság területén tovább nőtt a szakszervezet és aktivistái tekintélye. A vasutas dolgozók mindinkább maguknak érzik a szakszervezetet és bizalommal fordulnak hozzá. Ez igen fontos politikai eredmény!

Az újszerű kezdeményezés helyesnek bizonyult. A küldöttértekezlet elérte célját. Leszűrte a tapasztalatokat és előre mutatott.

A pécsiek éltek az önállósággal

A *pécsi területi bizottság* április 23-án a dombóvári vasutas kultúrotthonban adott számot a küldöttértekezletnek egyéves tevékenységéről.

Nem kisebbítette a beszámolás jelentőségét és időszerűségét az a tény sem, hogy az egy évvel ezelőtti választások során *igen sok új funkcionárius került a vezetőszervekbe, szervezeti változás következett be, új szervként jött létre maga a területi bizottság is.* Egyidőben kellett tehát az új szervezeti formáknak megfelelő módszereket kialakítani, s ellátni a szakszervezeti tennivalókat.

Kinczli József, a területi bizottság titkára a beszámolóban részletesen elemezte a választás óta eltelt időszak eredményeit és hibáit. Végig vonult a referátumon az a gondolat, hogy *a sikerekben és sikertelenségekben egyaránt része volt az igazgatóság területén tevékenykedő valamennyi szakszervezeti aktivistának, szakszervezeti tagnak.* Alkalmas volt ez a felmérés arra, hogy leszűrjék a tapasztalatokat, felszínre kerüljenek azok a feladatok, amelyekben nem volt megfelelő az előrehaladás.

A területi bizottság munkájának értékelésén túl — igen helyesen — *szó esett a szakszervezeti bizottságok működéséről, tevékenységéről is.* Nem fukarkodott a beszámoló sem dicséretekben, sem elmarasztalásokban.

Részt kérnek a munkából

A logikai sorrendet és a helyes irányvonalat biztosította, hogy a felsőbb szervek határozatainak végrehajtása, elsősorban szakszervezetünk VII. kongresszusának határozataiból adódó feladatok konkretizálása képezte a jelentés vázát. Példaként szolgálhat a jelentés arra: *hogyan kell az önállósággal élve, a sajátos viszonyokat figyelembe véve, alkalmazni a határozatokat.*

A felszólalók egyértelműen pozitívnek értékelték mind a beszámolás tényét, mind a munkáról adott értékelést. Valamennyien hangsúlyozták, hogy *részt kérnek a további feladatokból, érzik felelősségüket a munka további javítását illetően.*

Az értekezlet határozatot fogadott el az elkövetkezendő idők teendőire. Kötelességévé tették valamennyi szakszervezeti bizottságnak, hogy a beszámolót a tagsággal ismertessék.

A küldöttértekezleten megjelent és felszólalt *Gulyás János*, a szakszervezet titkára is.

Köszöntjük a kitüntetett szolgálati helyeket, főnökségeket, üzemeket!

A századik esztendő...

Jubileumához méltón állt helyt 1967-ben az Északi Járműjavító

Virágos sarok a folyosókon, cserepes növények a gépek mellett, az üzemrészekben. Ahol az elmúlt tavaszon még használaton kívüli síneken botladozott a riporter, ott most aszfalttükör teszi a közlekedési utat járhatóvá, biztonságossá. *(Az üzem 19 ezer 800 négyzetméternyi területét aszfaltozták önerőből — zömmel az elmúlt esztendőben, 17 ezer négyzetméter területet pedig park borít.)*

A virágos műhely, iroda és gyárudvar, az aszfaltozott út külsőség is lehet, s nem mindig jellemzi egy üzem belső életét — mondhatja az olvasó. Ám az *Északi Járműjavítóban* mindez nem formaság csupán, hanem egy szervezettségre való munkastílus egyik kifejezője. Az első tapasztalat, amely segíti a látogatót, hogy ne kételkedjen abban: *méltán került a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaja — immár negyedszer — az Élüzem címmel tizenkétszer kitüntetett járműjavító üzem birtokába.*

Jubileumok esztendeje

Aligha kell a vasutas olvasóknak közelebbről bemutatni az Északit. *Köztudott, hogy 1967-ben ünnepelte fennállásának századik évfordulóját* — a tíz évtized történetével cikksorozatban foglalkozott annak idején a lapunk. De a századik évről érdemes részletesebben írni, hiszen a tavalyi esztendőben érdemelte ki az üzem a nem mindennapi kitüntetést. Pontosabban: *az 1967. évi munkájával.*

— Elsősorban annak köszönhető a siker, hogy nemcsak igyekeztünk, hanem jól is dolgoztunk — véli *Tocsik Károly* főmérnök.

— S hogy jól dolgoztunk, abban jelentős szerepe volt a munkaversenynek, amelyet a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulója és üzemünk 100. születésnapja tiszteletére hirdettünk meg — teszi hozzá a szakszervezeti bizottság titkárát helyettesítő *Kassai József*, az szb munkavédelmi felelőse.

Ha egy jól dolgozó kollektíva a korábbiaknál is kiemelkedőbb eredményt kíván elérni, mindenek előtt számot kell vetnie a hiányosságokkal, saját fogyatékosságaival. Idézünk a szakszervezeti bizottság tavaly novemberben készített jelentéséből: *„A vállalat dolgozói műszaki konferenciákon, termelési tanácskozásokon vitatták meg a verseny célkitűzését, a szakszervezeti bizottság által kiadott éves terv-irányszámok alapján tették meg vállalásaikat. A vállalások elkészítésénél jobban mérlegelték a lehetőségeket, a helyi körülményeket és így a vállalások tartalma, realitása sokat javult, a legfontosabb gazdasági feladatokra összpontosult."*

A vasút tükre

A magyar vasút óriási fejlődését talán sehol másutt nem lehet úgy érzékelni, mint az Északi járműjavítóban. Még a felszabadulást követő években is a gőzmozdonyokat, a tehervagonokat és azt az elenyészően kevés Diesel-motorkocsit javították itt, amelyek akkoriban a MÁV birtokában voltak. A gőzmozdonyok azóta elköltöztek innen, s a hatvanas évek elején szükségessé vált egy közel 800 dolgozót foglalkoztató új üzemrész átadása — kizárólag a Diesel-mozdonyok és motorkocsik javítására. Majd megjelentek az első korszerű villanymozdonyok is, s ez utóbbiak száma is nőttön nő...

— Éveken át komoly gondot jelentett, hogy a javításra váró járművek átfutási idejét egyes mozdonytípusoknál nem tudtuk teljesíteni — mondja *Csáki Sándor*, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse. — *Dolgozóink vállalták, hogy a különböző járművek átfutási idejét átlagosan egy nappal csökkentik, s a határidőket mindenkor igyekeznek betartani.*

A számszerű adatot már a főmérnök közli:

— A vállalás eredményeként, az átfutási idő lerövidítése miatt a MÁV 2248 üzemnappal többet dolgoztathatta vontató járműveit, mint az előző évben... A villanymozdonyok 436 nappal, a Diesel-motorkocsik 588 nappal, a Diesel-mozdonyok pedig 1224 üzemnappal többet lehettek a forgalomban!

Az eredmény eléréséhez természetesen nem volt elegendő az akarat és a jószándék, szervezési intézkedésekre is szükség volt. A nyomásnyalványok javítását például régen 4—5 helyen végezték az üzem különböző területein — tavaly összevonták. *A villamos hajtómotorok javítását szalagosították.* Mindez megkívánta a dolgozók átcsoportosítását is — a kollektíva megértését és szervezettségét bizonyítja, hogy ez zökkenőmentesen ment végbe. *Központosították a kompresszorok javítását is, s megoldották azt a korántsem könnyű feladatot, hogy mind a felújított kompresszorokból, mind a kijavított fődarabokból mindig legyen a raktárban tartalék.*

Néhány esztendeje, ha az üzemi balesetekre terelődött a beszélgetés, a választ szomorú sóhaj előzte meg. 1967. e tekintetben is a „frontáttörés" éve volt. A zsúfolt műhelyekben rendet teremtettek a munkapadok körül, szabaddá tették a közlekedési utakat — s egymásra is ügyelve, óvatosabban végezték munkájukat.

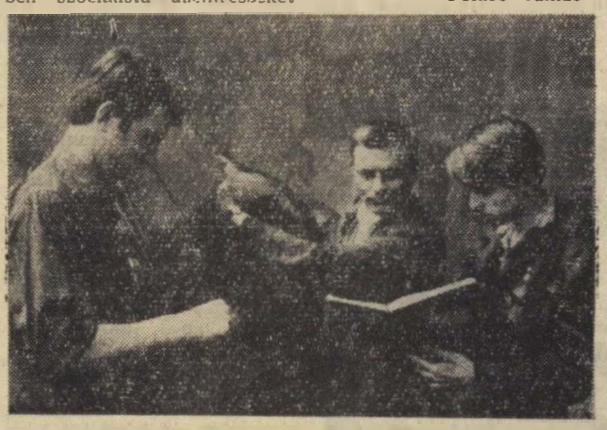
Szocialista brigádok, üzemrészek

Itt is — mint a munkaverseny más területein — a szocialista brigádok tagjai járták az élen. *1966-ban 116 brigád küzdött 1670 fővel, 1967-ben már 144 brigád versengett 1950 dolgozóval a szocialista cím elnyeréséért.* Az 1967-es munka alapján avathattak első esetben szocialista üzemrészeket — a rugókovács-részleg és a forgóvázgyártó-részleg érdemelte ki a szocialista címet. Tizenöt szocialista brigád pedig kiemelkedően jó munkájával elérte, hogy — a meó kiküszöbölésével — részt vehetett az önátvevő mozgalomban.

Felelősségteljes vállalkozás a jó brigádok közül egyet is külön említeni. Reméljük, nem sértődnek meg a többiek, amikor dicsérőleg írunk a Diesel-osztály *Orbán János* vezette kiemelkedő-brigádjáról (a legkényesebb munkát végzik el kifogástalanul), a villanymozdony-osztály *ifj. Nyirati József* vezette próbatermi brigádjáról, vagy a Diesel-osztály nagyszerű nevelőmunkát végző *Benkő László* vezette légfékes brigádjáról.

Az Északi tavaly első helyen végzett a MÁV járműjavítóinak munkaversenyében, a korábbi éveknél is hatékonyabban segítette a vasút munkáját, teljesítményével kiérdemelte az MT—SZOT vörös vándorzászlaját. *Ez az eredmény az üzem szinte valamennyi dolgozóját dicséri.*

Földes Tamás



Munkában a Nyirati-brigád. Középen a brigádvezető látható (Ilemző Károly felvétele)

A Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

A *Minisztertanács* és a *Szakszervezetek Országos Tanácsának* elnöksége az 1967. évi kimagasló eredmények alapján az alábbi három vasúti szolgálati helynek, illetve járműjavító üzemnek ítélte oda a vörös vándorzászlót a vele járó pénzjutalommal:

1. **Záhonyi csomópont,**
2. **Budapest—Nyugati csomópont,**
3. **MÁV Északi Járműjavító Üzem**

A vasút élüzemei

Az 1967. évi eredmények alapján az alábbi szolgálati helyek, főnökségek és üzemek nyerték el az élüzem címet a velejáró pénzjutalommal:

Győr, Rákos, Nyíregyháza, Szombathely, Celldömölk, Kecskemét, Pécs, Dombóvár, Szentes vasúti csomópont, Miskolc-Gömöri, Diósgyőr-Vasgyár állomás, Hámán Kató fűtőház és szertár, Hatvan—Salgótarján, Veszprém Pályafenntartási Főnökség, Szeged Távközlési és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség, MÁV Járműjavító Üzem, Székesfehérvár, MÁV Kitérőgyártó Üzem, Gyöngyös.

Vezérigazgatói elismerésben részesült szolgálati helyek

Az 1967. évi eredmények alapján az alábbi szolgálati helyek, járműjavító üzemek és főnökségek részesültek vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban:

BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG

Balassagyarmat, Pusztaszabolcs, Kisterenye, Bp. Dunapart, Salgótarján-külső, Tatabánya-alsó, Tatabánya-felső, Bp. Keleti, Bp. Déli pu., Szolnok állomás, Balassagyarmat, Pusztaszabolcs, Bp. Keleti, Bp. Déli fűtőház, Bp. Keleti Vill. Fennt. Főn., Bp. Jobbparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség.

DEBRECENI IGAZGATÓSÁG

Püspökladány, Karcag állomás, Püspökladány fűtőház.

MISKOLCI IGAZGATÓSÁG

Füzesabony, Vámosgyörk, Nyékládháza, Sátoraljaújhely, Berente állomás, Eger, Kisterenye, Sárospatak, Jászapáti, Miskolc, Szerencs fűtőház, Miskolc szertár, Ómiskolci, Hatvan—Füzesabonyi Pályafenntartási Főnökség, Miskolci Távközlő és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség.

SZEGEDI IGAZGATÓSÁG

Békéscsaba, Kiskunfélegyháza, Lökösháza (Curtici), Hódmezővásárhely állomás, Kecskemét, Kiskunhalas Pályafenntartási Főnökség.

PÉCSI IGAZGATÓSÁG

Dunaújváros, Nagykanizsa, Bátaszék, Gyékényes állomás, Dunaújváros, Bátaszék, Kaposvár fűtőház.

SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁG

Zalaegerszeg, Pápa, Várpalota, Veszprém, Ajka, Keszthely állomás, Zalaegerszeg, Tapolca fűtőház, Szombathelyi Távközlő, Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség.

A VEZÉRIGAZGATÓSÁG KÖZVETLEN FELÜGYELETE ALÁ RENDELT ÜZEMEK ÉS SZOLGÁLATI FŐNÖKSÉGEK

MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem, MÁV Hídépítési Főnökség, MÁV Építési Géptelep Főnökség, MÁV Házkezelő Főnökség, MÁV Jegynyomda Főnökség, MÁV Landler Jenő Osztószertár, MÁV Felsővezeték-építési Főnökség.

A Nyugati csomópont rászolgált a kitüntetésre

Már az 1966. évi gazdasági eredmények sejtették: a *Budapest-Nyugati* csomópont a legjobb úton halad ahhoz, hogy másodszor is megszerezhesse a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját.

Az előjelek jóknak bizonyultak, s a titkon remélt óhaj is beteljesedett. A Nyugati csomópont 1967. évi jó munkájával kiérdemelte a legjobbaknak járó kitüntetést, az MT—SZOT vörös vándorzászlót.

Átgondolt, tervszerű munka

Markó László állomásfőnökkel, *Tófalvi Istvánnal*, a szakszervezeti bizottság titkárával és *Ugrai Imrével*, az szb. termelési felelősével rövid számvetést végeztünk.

— Az 1966-ban és az 1967 első félévében elért élüzemszint, illetve annak túlteljesítése — kezdte a beszélgetést az állomásfőnök — *lelkesítette dolgozóinkat, s a jó munkával járó anyagi elismerés nagyon is ösztönzően hatott.*

— Nem múlt el nap — veszi át a szót az szb-titkár —, *hogy ne beszéltünk volna az emberekkel, a csomópont dolgozóival személyi és tárgyi balesetekről. Tartottunk balesetelhárítási ankétot, valamint az előfordult balesetek tanulságát szolgálatba lépés előtt ismertettük a dolgozókkal.* Ennek a felvilágosító munkának és a munkavédelmi megbízott jó munkájának köszönhető, hogy a személyi és tárgyi balesetek a bázisidőszakhoz képest jelentősen csökkentek.

Amiről a számok beszélnek

Kedvezően alakult a Nyugati pályaudvaron a személyszállító vonatok menetrend szerinti indítása is. *A bázis időszakhoz viszonyítva 1187 vonattal indultak többet, s ennek ellenére a késve indított vonatok száma mégis csökkent.* Jó eredményt értek el a Nyugati dolgozói a rakodólapos árutovábbításnál. Az előírt 500 kilogrammal szemben 561 kilogrammot továbbítottak rakodólaponként. Ennek eredményeképpen az egy kocsiba berakott árumennyiség 0,18 tonnával emelkedett. Így az elmúlt tervidőszakban a berakott 67 033 kocsit figyelembe véve 12 066 tonnával szállítottak el többet, s ez 1688 kocsi megtakarítását jelentette.

— Helyes és gazdaságos vezényléssel elértük, hogy az egy szolgálati órára eső vonatkilométert az előírt szint felett tudtuk teljesíteni — kapcsolódott a beszélgetésbe a termelési felelős. *— A szervezett forgalmi és műszaki munka eredménye, hogy a nemzetközi vonatok „hozott" késését minden esetben csökkenteni tudtuk. Örvendetes az is, hogy a szállító felekkel igen jó a kapcsolatunk. Az elmúlt évben kötött komplex brigád-szerződés eredményeként: tonnatervünket 64 715 tonnával túlteljesítettük.*

Az állomás vezetői elmondották még, hogy az egy mázsára eső bérköltséget 0,05 forinttal csökkentették, s így 52 671 forintot takaríthattak meg. Anyag és áramtakarékossággal pedig összesen 145 ezer forint hasznot hoztak.

Az állomás gazdasági és mozgalmi vezetői foglalkoztak a fizikai dolgozók leterhelésével és *átszervezéssel 700 dolgozónál vezették be a 240 óránál rövidebb munkaidőt.* A vezetők és a dolgozók arra törekedtek — figyelembe véve az új gazdasági mechanizmus hozta változásokat —, hogy szüntelenül emeljék a vasúti munka színvonalát, a gazdasági mutatókat.

Tisztább személykocsik

Ahhoz, hogy a csomópont ilyen magas kitüntetésben részesült, jó munkájával jelentősen hozzájárult a *Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség.* Az elmúlt években a kocsik tisztaságával, a kulturált utazással elég sok baj volt a Nyugatiban is. A főnökség vezetői és dolgozói leszűrték a tapasztalatokat és *munkájukat úgy szervezték, hogy ma már csak az elismerés hangján szólhatunk róluk. A személykocsi részlegvizsga-tervüket 103,3 százalékra, a személykocsik időszakos tisztítását 114,2 százalékra teljesítették. Külön technológiát dolgoztak ki a kocsitisztításra és ezzel elérték, hogy munkájukra már alig van panasz.* A tisztítási munkát a tárolón végezték és a csarnokba, az induló vágányokra már a megtisztított, üres szerelvények kerültek. Ahhoz azonban, hogy a kocsik tisztítása a tárolón történjen, vizet kellett oda vezetniük. Ezt a munkát társadalmi munkában a műszaki kocsiszolgálat szocialista brigádjai vállalták.

Eredményes munkát végzett a csomópont szertárfőnöksége is. A szertár hibájából anyaghiány nem fordult elő. Ez egyben azt is jelentette, hogy nem volt meddő idő, hogy folyamatos munkát tudtak végezni a csomóponton.

Mindent összevetve, a Nyugati csomópont dolgozói annak ellenére, hogy az elmúlt évben is átépítés folyt az állomáson, sok vágányzár nehezítette munkájukat, mégis sikeresen, eredményesen dolgoztak. A kitüntetésre rászolgáltak.

Szerényi József

Az élüzemcím-feltételeket teljesítették, de nem részesültek kitüntetésben

Az alábbi szolgálati helyek teljesítették az Élüzem célkitűzéseket, de a körülmények nem tették lehetővé a cím adományozását.

Budapesti igazgatóság

Győr, Székesfehérvár, Bp. Angyalföld, Bp. Ferencváros, Bp. Józsefváros Pályafenntartási Főnökség, MÁV Magasépítési Főnökség, Épületfenntartási Főnökség, Almásfüzítő, Bp. Angyalföld, Bp. Kelenföld, Bp. Józsefváros, Esztergom, Szob—Sturovo állomás, Bp. Keleti Vill. Fenntart. Főn., Távközlő Fenntartási Főn., Bp. Ferencváros, Székesfehérvár Szertár, Cegléd, Dorog, Hegyeshalom, Székesfehérvár fűtőház.

Debreceni igazgatóság

Debrecen csomópont, Debrecen Északi, Debrecen Déli, Mátészalka Pályafenntartási Főnökség.

Miskolci igazgatóság

Miskolc fűtőház, Újmiskolci Pályafenntartási Főnökség.

Pécsi igazgatóság

Pécsbányarendező, Murakeresztúr állomás, Nagykanizsa, Szekszárd, Pécs, Dombóvár Pályafenntartási Főnökség, Sárbogárd, Somogyszob, Komló, Balatonszentgyörgy állomás.

Szegedi igazgatóság

Szeged csomópont, Kiskunhalas, Vésztő, Mezőhegyes, Békéscsaba AK. fűtőház, Orosháza, Mezőtúr állomás, Hódmezővásárhely Pályafenntartási Főnökség.

Szombathelyi igazgatóság

Sopron, Zalaegerszeg, Szombathely, Tapolca Pályafenntartási Főnökség.

Vállalatok

Fatelítő Vállalat.

A vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó főnökség

Szaki Szerelőipari Főnökség. Gépjavító Üzem, Vasúttervező Intézet, MÁV Központi Szertárfőnökség.

✦

Az Utaselátó Vállalat miniszterhelyettesi elismerésben részesült.

„Szocialista főnökség“ lett az Adatfeldolgozó

Meleg áprilisi napfény tűz át az ablakon, még fél óra és szombat délutántól hétfő reggelig pihenőre térhetnek a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség dolgozói. *Perei Józseffel*, a főnökség vezetőjével szobájában beszélgetünk. Beszélgetésünkkor jelen van *Morócz Tiborné* szb-titkár is, aki éppen most tíz esztendeje tölti be a dolgozók megelégedésére fontos munkakörét.

„Női üzem“

— Éppen ezzel a hétvégi pihenővel szeretném kezdeni, — mondja Perei József — *mert amit erről a kérdésről mondok, jellemzi az egész adatfeldolgozó helytállását, szemléletét. 1961 óta vagyunk ilyen szervezetben, azelőtt a BVKH és a MÁV Anyagellátási Igazgatóságának gépparkjaként működött ez a részleg. Az átalakulás óta vagyok a főnökség élén, s csak annyit mondhatok, hogy e több mint félezer dolgozó — az 1-es üzemegységben itt és a 2-esben, a Lenin körúti BVKH épületben, — nem ismer éjszakát, ünnepet, vagy vasárnapot!*

Ezzel Perei József nagyjából meg is indokolta: hogy miért esett erre a főnökségre a választás, amikor megkapta a Szocialista főnökség címet. *A cím és az ezzel járó átlagosan 15 százalékos üzemi jutalék emelés természetesen tovább sarkallja a dolgozókat,* hogy ez évben megszerezzék a Kiváló Főnökség címet is.

— A MÁV elszámolásainak, statisztikai adatainak gépi feldolgozása és a vasútüzemi folyamatok elektronikus gépekkel történő irányítása felelősségteljes, nagy odaadást kívánó munka — mondja Perei József. — Ahhoz, hogy a Szocialista főnökség címet elnyerjük, *1967-ben teljesítenünk kellett az élüzem cím feltételeit, s arra is figyelmet fordítottunk, hogy a szocialista brigádmozgalomban és az üzemek szocialista munkaversenyében is teljesítsük vállalásainkat.*

Mozgalmi és szakmai feladatokra egyaránt nagy súlyt helyezett a múlt évben az adatfeldolgozó főnökség vezetése, párt-, KISZ- és szakszervezeti alapszervezete egyaránt. Ezt a munkát töretlenül folytatják most is, s mindent megtesznek azért, hogy a nagyon szépen fejlődő szocialista brigádmozgalom tovább izmosodjék.

— Azt is érdemes megjegyezni, hogy az adatfeldolgozó tipikusan „női üzem”, — folytatja a főnökség vezetője —, amelyben a dolgozók létszámának túlnyomó része nő. *Az egész hivatal elsősorban a gépkezelőkre épül, ezeknek 99 százaléka kerül ki a gyengébb nemből.* A mérnökök, a technikusok férfiak, s közöttük is akad egy kivétel: *Óvári Árpádné*, aki 28 esztendős, s mint a vasútgépészeti technikum végzett hallgatója tartozik a technikusok állományába.

Élenjáró szocialista brigádok

A szocialista brigádmozgalom érdekes adtairól *Morócz Tiborné*, szb-titkár tájékoztatott bennünket:

— 1967-ben ötvenkilenc szocialista brigád címért küzdő kollektívát tartottunk számon, 477 fővel — mondja. *— 1962 óta 43 brigádunk el is nyerte ezt a címet, 328 fővel. Tizenhat olyan brigádunk van, amely ezt még nem mondhatja el, de igaz, hogy közülük kilenc csak év közben alakult.*

Tallózzunk egy kicsit a szocialista brigádok neveit, adatait tartalmazó kartonlapok tömegében, Mely brigádok a legjobbak, tagjaik közül kik tartoznak a legkiválóbbak közé?

A főnökség vezetője és az szb-titkár hamar megegyeznek abban, hogy az 1-es üzemrész brigádjai közül a kilenctagú *József Attila* és az ugyanilyen létszámú *Haladás* gépkezelő brigádot emeljék ki. A tizennyolc fő között csak egyetlen férfi dolgozik. Ezek a brigádok *1962 óta minden esztendőben teljesítették mind a termelési feladatokat, mind azokat a vállalásokat,* amelyek az üzem előrelépése szempontjából nagyon fontosak voltak.

Idekívánkozik a két brigádvezető, *Szeti Lajosné* és *Iszak Anna* neve is. Szetiné a pontosság, az odaadás, a határidők szigorú betartásának nagyszerű propagátora, hiszen egész munkája ezt példázza. *A 26 esztendős Iszak Anna elektronikus gépet kezel, munkája nagyon nagy figyelmet, precizitást kíván.* Ő *egyike azoknak a minden* időben mindenre kész dolgozóknak, akik a cikk elején említett éjszakát, ünnepeket, vagy vasárnapot nem ismerik, ha szól a hívó szó...

A 2-es üzemrész legjobb brigádjai sorában a nyolctagú *VIII. kongresszus* gépkezelő és a tíztagú *„Aritma”* műszerész brigád kap sok dícséretet. Az előbbi vezetője *Szabó Imréné*, az üzemrész műhelybizottsági titkára, aki a szakmai munka mellett a társadalmi munkának is őszinte propagandistája. A csak férfiakat felvonultató műszerészbrigád *Lomniczi Ferenc* vezetésével éri el szép sikereit. *Szinte elenyésző a géphiba miatt történő gépállás, sokat tesznek az anyagtakarékosságért, s rendkívül nagy erényük, hogy a be nem szerezhető alkatrészek legyártását is vállalták.*

A KISZ-istákra lehet számítani

Ezen a héten ismét szükség volt a vasárnapra is. Arról volt szó, hogy a MÁV 1968. évi január 1-i rendező leltárát kellett feldolgozni elektronikus gépen, minthogy most már ismeretesek a vasú különféle árai, sor kerülhet a készletek új árakon való értékének felmérésére.

— A további sikerek zálogát nem kis mértékben a négy KISZ-alapszerv kitűnő munkájában is látjuk — mondja Perei József —. *Erőteljesen patronálják a KISZ-brigádok munkáját, s mozgósításuk is eredményes volt a vietnami műszakra, továbbá legutóbb a tranzisztorakcióra, amelynek jegyében 3500 forintot gyűjtöttek össze, háromnál több rádió árát, hogy ezzel is segítsék a hősiesen harcoló vietnami népet.*

A szép társasutazásokon is közelebb kerülnek egymáshoz az adatfeldolgozó idősebb és fiatalabb dolgozói, akiknek munkakedvét, lendületét mindig fokozzák a nagy feladatok, ez évben a Kiváló főnökség cím elnyerése...

Maros László

Szabó Imréné. Bérczi Mária brigádtag munkáját ellenőrzi (Hemző Károly felvétele)

Méltó elismerés

Bakó Károlyt, a Dunakeszi Járműjavító igazgatóját 11 éve, nehéz időszakban bízták meg az üzem vezetésével. Az azóta bekövetkezett nagy fejlődést tekintve — *mint gazdasági vezetőnek — bőven jutott a megoldásra váró feladatokból, a napi gondokból.*

Az elmúlt évek során az üzem lelkes munkás-kollektívája és műszaki gárdája olyan termelési eredményeket ért el, amelyek elismeréseképpen *négy alkalommal is elnyerték az MT—SZOT Vörös Vándorzászlót, több esetben pedig élüzemkitüntetésben, illetve vezérigazgatói elismerésben részesültek.*

Bakó Károly igazgató sokszor nyújtott át a munkaversenyben élenjáróknak kiváló dolgozó kitüntetést, sokszor mondott köszönetet kimagasló gazdasági eredményekért. Hazánk felszabadulásának 23. évfordulója alkalmából a járműjavítóban rendezett ünnepségen azonban hiába kerestük. Az igazgató éppen a járműjavítóban rendezett ünnepséggel egyidőben a Pest megyei tanácsháza nagytermében, — sok éves, lelkiismeretes gazdasági, politikai és társadalmi munkássága elismeréséül — a *Munka Érdemrend arany fokozata* kitüntetésben részesült.

Ez a magas kormánykitüntetés is méltó jutalma a több mint egy évtizedes eredményes munkájának.

Sz. L.

Dr. Tímár Mátyás látogatása a Landler Jenő Járműjavítóban

Dr. Tímár Mátyás, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese, *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, MÁV vezérigazgató társaságában látogatást tett a Landler Jenő Járműjavítóban. A vendégeket *Kádár Ferenc*, a XV. kerületi Pártbizottság titkára, *Schäffer Lajos*, az üzemi pártbizottság titkára, *Fenyvesi István* üzemigazgató üdvözölte.

Dr. Tímár Mátyás értekezleten tájékoztatta az üzemi párt- és tömegszervezeti aktivistákat, gazdasági vezetőket és a szocialista brigádvezetőket az időszerű kül- és belpolitikai, valamint gazdasági kérdésekről.

Jutalomban részesült KISZ-szervezetek

Az 1967. évi eredmények alapján a MÁV Vezérigazgatósága és a vasutasszakszervezet elnöksége az alábbi KISZ-szervezeteket részesítette pénzjutalomban és oklevélben:

Záhony, Budapest-Nyugati, Északi Járműjavító Üzem, Dunakeszi Járműjavító Üzem, Budapest-Keleti, Szombathely, Nyíregyháza, Székesfehérvári Járműjavító Üzem, Pécs, Győr, Kecskemét, Celldömölk, Szentes, Budapest-Déli.

Oklevelet kaptak:

Zalaegerszeg, Szeged, MÁV Kitérőgyártó Üzem, Dunaújváros fűtőház, Dombóvár, Dunaújváros állomás.

Irodát kaptak a gödöllői nyugdíjasok

Gödöllőn a helyi vasutas nyugdíjas csoportnak hosszú évekig nem volt egy helyisége, ahol az idős vasutasok összejöhettek volna. *Fiel László*, a nyugdíjas csoport elnökhelyettese a napokban felkereste *Dobos István* állomásfőnököt és kérte őt, hogy legyen a nyugdíjasok segítségére. Az állomásfőnök, aki tagja a városi tanácsnak, készségesen segített. A nyugdíjasok rendelkezésére bocsátotta a kulturteremből nyíló kis irodát.

A gödöllői nyugdíjas vasutasoknak ezentúl már nem okoz gondot az összejövetel.

20 év a munkavédelem szolgálatában

Varga N. Gyula, műszaki főellenőr, a MÁV Hídépítési Főnökség biztonsági megbízottja *45 éves vasúti szolgálat és 20 éves biztonsági megbízotti munkája után nyugdíjba vonult.*

Varga N. Gyula a munkavédelmi szervezet létrehozásától fogva a dolgozók életének és testi épségének védelméért áldozatos és lelkiismeretes munkát végzett. Szép szóval, emberséggel, s ha kellett, kellő szigorral a lazaságokat, figyelmetlenségeket kíméletlenül ostorozta. Az elmúlt napokban a munkatársak és barátok jól megérdemelt pihenést kívánva ünnepélyesen búcsúztatták a munkavédelem veteránját.

Az anyaggazdálkodás új vonásai

Több napos továbbképzésen vettek részt az osztószertárak és az igazgatóságok anyagosztályainak vezetői

Szinte hagyomány már, hogy évente egyszer az *Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság* két-háromnapos továbbképzésre, értekezletre hívja össze a szertárak és az igazgatóságok anyagosztályainak vezetőit.

Az ez évi továbbképzésre három turnusban, az elmúlt hetekben a *Vasúti Főosztály* kultúrtermében került sor. Az ország különböző területéről 113 anyaggazdálkodási szakember jött el, hogy meghallgassa azokat az előadásokat, amelyek elsősorban

az anyaggazdálkodás új rendszerével foglalkoztak, különös tekintettel az új mechanizmus hozta változásokra.

Ilyen változás elsősorban az úgynevezett decentralizált anyagbeszerzés, az osztószertárak és szertárak önállóbb gazdálkodása.

Az eddigi gyakorlat az volt, hogy a 2,30 forintos szappantól kezdve a tisztítószereken át a legkülönfélébb anyagokig *mindent a Központi Osztószertárból igényeltek*, és nagyon sokszor több napos, vagy több hetes késéssel, sokszor többszáz kilométeres utazás után érkezett meg csak az anyag a rendeltetési helyre.

Az új gazdasági mechanizmus hozta változás az, hogy a szertárvezetők — ki-ki a saját területén — *saját hatáskörükben egyes fogyóanyagokat megvásárolhatnak.* Ezzel az új módszerrel az Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság

nagyon sok felesleges adminisztrációt, felesleges szállítási költséget takaríthat meg,

s azonkívül ezáltal egyszerűsödött a fogyóanyagok beszerzése, hiszen odahaza mindenki a Földművesszövetkezeti boltban, vagy a háztartási boltban készpénzfizetés mellett mindezt megvásárolhatja. *Az adminisztráció pedig csupán annyi, hogy a szertár az így vásárolt anyagot bevételezi, majd azután kiadja, hiszen a vásárlásra is csak akkor kerül sor, amikor arra az anyagra szükség van.* Azt is jelenti ez a rendszer, hogy a kereskedelemben kapható fogyó anyagokat nem szükséges már raktáron tárolni.

Változás és új vonás még az is, hogy azoktól a cégektől, vagy ipari vállalatoktól, akiktől az anyaggazdálkodás vásárol, *a MÁV ezeket az árukat önköltségben szállítja el.* Eddig a szállítási költség is terhelte az eladott árut. Most azonban már a szállítási költség az áru értékénél nem szerepel.

Nagyon előnyös az is, hogy *a szertárak áttértek az egyhavi előirányzásos rendszerre.* Ennek lényege, hogy nem kéthavonta, hanem havonta kérhetnek anyagot a Központi Osztószertártól, tehát egyenletesebb, folyamatosabb lesz az anyagellátás, ugyanakkor nem szükséges és nem kell raktárkészletet tartani.

Az új mechanizmus hozta változás — amelyeket itt ezen a többnapos továbbképzésen vitattak meg a szakemberek — minden bizonnyal

nagyon előnyösen hat majd a szertárak munkájára, az anyagellátásra, az anyaggazdálkodásra,

hiszen minden eddig bevezetett változás hasznosnak, eredményesnek bizonyult.

A szertárvezetők örömmel üdvözölték azt, *hogy ettől az évtől kezdődően nagyobb önállóságot kaptak.* Valóban gazdái, vezetői lehetnek szertáraiknak és módot kaptak arra is, hogy a helyi adottságoknak megfelelően úgy végezzék és szervezzék a munkát, ahogy az a leggazdaságosabb, legelőnyösebb.

Ez a szakmai továbbképzés is eredményesen szolgálja és segíti majd a szertárak munkáját, a vasút anyaggazdálkodását.

(szerényi)

BALESETI KRÓNIKA

Április 11-én Hajdúszoboszló állomáson az 1794-es számú vonattal végzett tolatás közben súlyos fejsérüléses üzemi balesetet szenvedett Hajdú Bálint vonatvezető. A sérülést az okozta, hogy a kocsileakasztás után a kocsisor megrándult, s eközben Hajdú a fejét erősen a kocsi lépcsőjébe ütötte.

★

Április 11-én *Szolnok* állomás gurítóján *halálos kimenetelű üzemi balesetet szenvedett Óz Lajos sárus.* A balesetet az okozta, hogy miután nevezett a XXVII. számú vágányon sarut helyezett el, *körültekintés nélkül a XXVI. számú vágány űrszelvényébe lépett, s az időközben odagurított kocsik elütötték.* Megállapították, hogy előzőleg a XXVII. számú vágányra bemondott gurítást időközben a XXVI.-ra helyesbítették. Óz Lajos az utólagos helyesbítő közlést nyilvánvalóan nem hallhatta.

★

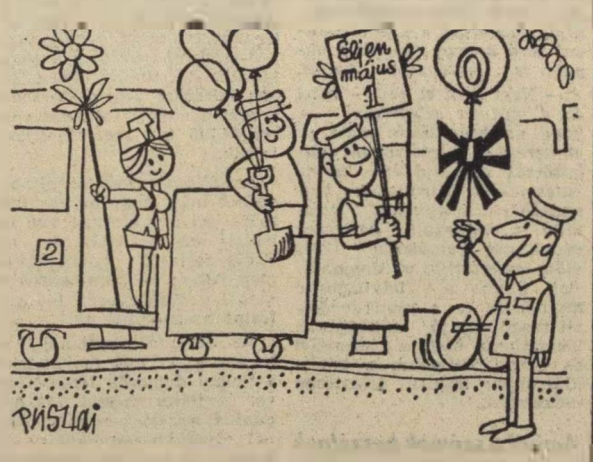
Április 13-án Székesfehérvár állomáson jobb kezén ujjcsonkulásos balesetet szenvedett Kovács Gyula sárus. Nevezett balesetét késői saruelhelyezés okozta, emiatt ujjai a sarufogantyú és a kerék közé kerültek.

★

Április 15-én *Kiskunfélegyháza* állomáson az I. sz. tartalékkal végzett tolatás közben súlyos üzemi balesetet szenvedett *Csányi István* kocsirendező. A balesetet az okozta, hogy nevezett összeakasztás céljából leengedett homlokfalu üres Navyh sorozatú kocsik közé lépett. A leengedett két végfal azonban vállban erősen megnyomta, miközben esznéletét vesztve a vágány közé zuhant. A felette elgurult kocsik szerencsére további sérülést nem okoztak.

★

Április 20-án *Ferencváros* gubacsi rendezőjén az V. számú tartalékkal végzett tolatás közben *súlyos üzemi balesetet szenvedett Miskolci János kocsirendező.* A balesetet az okozta, hogy nevezett a mozgó Diesel-mozdonyról leugorva ráakasztás közben megbotlott és elesett.



Munkával ünnepelünk!

(Pusztai Pál rajza)

Ítéletet hirdettek

A *Magyar Vasutas* február 2-án megjelent számában „Eloptak mindent, ami mozgatható volt” címmel beszámoltunk a négy tapolcai garázda vasutas bűntetteiről.

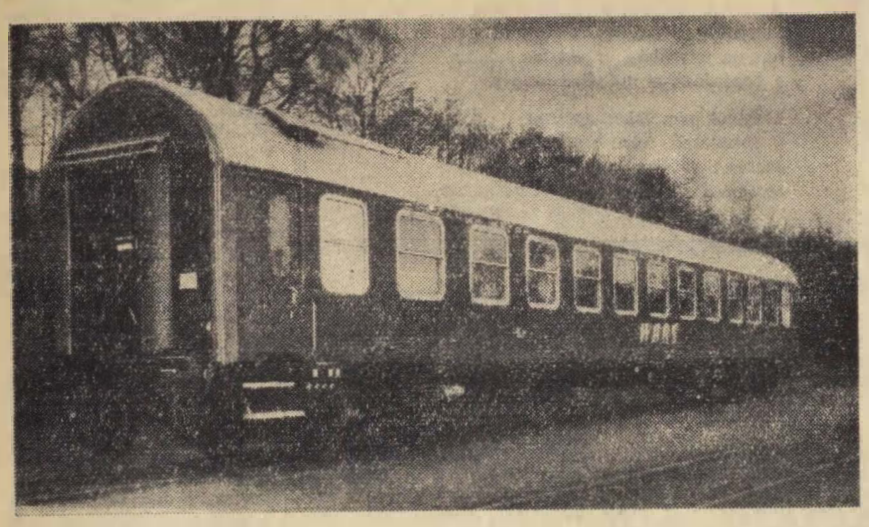
Több napi tárgyalás után a veszprémi járásbíróság az elmúlt napokban hirdetett ítéletet. A járásbíróság halmazati büntetésül *Csom Mihályt* 3 évi, *Horváth Lászlót* 2 év és 4 hónapi, *Mayer Józsefet* 1 év és négy hónapi, *Tóth Ferencet* pedig 10 hónapi szabadságvesztésre ítélte

Az ítélet nem jogerős.

NEMZETKÖZI ÉLET * NEMZETKÖZI ÉLET * NEMZETKÖZI ÉLET * NEMZETKÖZI ÉLET *

1 milliárd utas és 352 millió tonna áru

A lengyel vasutak 1967. évi teljesítménye:



Ez a hálókocsi az NDK VEB Waggonbau görlitzi üzemében készült a Lengyel Vasutak részére.

A lengyel vasutak (PKP) sikerrel birkóztak meg az 1967. évi szállítási feladataikkal. Maradéktalanul kielégítették az ország egyre növekvő szállítási követelményeit. *1 milliárd utast és 352 millió tonna teherárut szállítottak, jóval többet, mint 1966-ban.*

A munka nagyságát tekintve, a lengyel vasutasok Európában vezető helyet foglalnak el. *A vasutak múlt évi tonna/km teljesítménye, 1960-hoz viszonyítva 28 százalékkal nőtt, pedig a dolgozók száma csak 1,3 százalékkal emelkedett.* A szállításokban elért jelentős eredményeket a munkatermelékenység emelkedésének, a gördülő szerelvények és felszerelések rekonstrukciójának és korszerűsítésének tulajdonítják.

1960—1967-ig a kocsiforduló idő több mint 7 órával rövidült, a tehervonatok átlagos terhelése egyaránt nőtt.

A villamosmozdonyok napi átlagteljesítménye, *a tehervonatoknál 362 kilométerről 426 kilométerre, a személyvonatoknál 526 kilométerről 585 kilométerre emelkedett.*

A lengyel vasutak üzemeltetési költségeiben bekövetkezett javulásra, nagy befolyással volt a villamosítás. Néhány év óta, *a villamosított vasútvonalak hossza évenként átlagban 300 kilométerrel nő.* A múlt évben a növekedés 330 kilométert tett ki. Villamos vontatásra tértek át az *Inovroclav—Bidgosz* szakaszon, amely a sziléziai iparvidéket köti össze a Balti tengeri *Gdansk* és *Gdinia* kikötőivel, a másik szakasz *Szendzisuv—Demblin* között húzódik — *a Szilézia—Lublin* fővonalon —, melynek különösen nagy a jelentősége a gyorsan fejlődött keleti országrészek szállítási szükségleteinek kielégítésében.

A villamosított vonalak jelenlegi hossza 2900 kilométer.

A nagyobb sebesség és a korszerű mozdonyok által vontatott szerelvények nagyobb súlya, a kocsipark korszerűsítését is megkövetelt. A múlt évben

a PKP 250 személykocsit kapott az iparától, ezek nagy része 140—160 kilométeres sebesség re is alkalmas,

továbbá kaptak 5700 teherkocsit, ebből 4200 négytengelyes, golyóscsapággyal felszerelt. Ezenkívül több ezer teherkocsit modernizáltak: *golyóscsapágyakkal és kiváló minőségű félkerekkel szerelték fel s megerősítették a vonószerkezeteket.*

1967-ben a lengyel vasútépítők 1200, ebből 400 kilométer hosszú hézagmentes pályát korszerűsítettek.

Lengyelországban megteremtették a feltételeket arra, hogy a vasúti forgalmat a villamosított vonalakra koncentrálják. *1968-ban, ezeken a vonalakon több mint 30 százalékkal növekszik a személy- és 40 százalékkal a teherforgalom.*

1967-ben, a belföldi forgalomban 71 ezer irányvonatot állítottak össze és indítottak útba. Ilyen vonatokkal végezték a tömeges teheráruk 1/4 részének szállítását.

A lengyel vasutaknak 1968-ban

368,5 millió, vagyis 15 millió tonnával több árut kell szállítaniuk, mint a múlt évben.

A népgazdaság azonban nemcsak fokozott feladatokat állít a vasutasok elé. A terv teljesítéséhez megadja az eszközöket is. A múlt évhez viszonyítva, az idén 15 százalékkal többet költ a vasút korszerűsítésére. A vasút modernizálásának fő irányvonala — mint eddig is —, a fő vonalak villamosítására és a Diesel-vontatás bevezetésére irányul. *A lengyel vasút 1968-ban 7200 tehercocsit kap, ezekből 5200 nagy teherbírású, négytengelyes kocsi lesz.*

Automatikus nyomtávváltó készülék a „Talgo vonatokhoz"

A madridi „Talgo" gyárban nemrég mutattak be egy vonatot, amely automatikusan átvált a spanyol 1668 mm-es nyomtávról az 1435 mm-es nemzetközi nyomtávra és fordítva, anélkül, hogy meg kellene állnia. A csuklósvonat és az új *Madrid—Brugos* közötti 90 km-es vonalszakasz üzembehelyezése révén *lehetségessé válik a Madrid—Párizs útvonal 5 órával való csökkentése, 13 órás időtartamra.* A Spanyol Államvasutak a Madrid—Párizs közötti „Talgo" összeköttetés megvalósítására már felvették a kapcsolatot a Francia Államvasutakkal.

A „Talgo" vonat a bemutatás során 15 km-s sebesség mellett, megállás nélkül váltott át több ízben az egyik nyomtávról a másikra. A váltás zökkenőmentesen történik úgy, hogy az utas gyakorlatilag semmit sem vesz észre. Az új rendszer a hagyományos vasúti rendszereknél (fix forgóalvázas kereteknél) nem alkalmazható.

Csehszlovákia idegenforgalma

Tavaly összesen *4 millió 466 ezer külföldi vendég látogatta meg Csehszlovákiát*, ebből 3 millió 627 ezer a szocialista államokból, 839 ezer vendég pedig Nyugat-Európából és a tengeren túlról. Az előző évhez viszonyítva csaknem egymillióval több látogatót jelent ez Csehszlovákiában. A növekvő látogatottság nagyságát jól kifejezi a korábbi évvel való összehasonlítás, amely 26,9 százalékos növekedést mutat.

A Csehszlovákiába látogatók számának növelésében a legjelentősebb szerepe a szocialista államoknak volt, amelyekből 31,2 százalékkal több turista érkezett, mint az előző évben. A nem szocialista államokból 12,2 százalékkal több turista látogatott el Csehszlovákiába.

Hazánkból 1967-ben 1 millió 350 ezren látogattak Csehszlovákiába. De Csehszlovákiában is nagy az érdeklődés a magyarországi utazások iránt. Összesen 649 300 csehszlovák állampolgár utazott 1967-ben Magyarországra.

Gázturbinás vonat

Boston és Rhode Island között a közeli hetekben megkezdi próbajáratait a 260 km/óra csúcssebességű *első amerikai gázturbinás vonat.* A tervek szerint a háromrészes, csuklós szerelvénnyel, amely 156 utas számára biztosít kényelmes helyet, Boston és New York között bonyolítják le majd a gyorsvonati forgalmat. Ez lesz a két város között a leggyorsabb járat. A későbbiek során más városok között is menetrendszerű forgalomba állítanak gázturbinás szerelvényeket.

— Konténer villámvonat. A hamburgi „Nagy tartály" végállomásról január 22-e óta kísérletképpen konténer villámvonat közlekedik Kornwestheimba. A vonatot Hannoverben egy Bremerhavenből érkező vonatrésszel kapcsolják össze. Onnan Frankfurton át közlekedik végcélja felé. A Bundesbahn egy kölni összeköttetés megteremtését is tervbe vette.

A japán vasutasok harcos tavasza

Japánt március végén a sztrájkok új hulláma árasztotta el. Március 26-án, a kora reggeli órákban a legnagyobb állami társaságok, a *Micui, Micubisi, Sumitomo, Dova* és *Furukava* bányászai beszüntették a munkát. A vegyipar 57 legnagyobb vállalatában 2 óra hosszat nem dolgoztak, sztrájkoltak a rádió, televízió munkásai, a nyomdászok, a fémmunkások és kiadóhivatalok. *Tokióban,* a munkaügyi minisztérium épülete előtt 2000 napszámos tartott gyűlést s szintén részt vettek a sztrájkban.

A tradicionális tavaszi mozgalmat a drágaság ellen, a bérek emeléséért, a japán dolgozók már ez év februárjában megkezdték. Konkrét tervet a japán szakszervezetek főtanácsa (SOHIO) dolgozott ki március elején megtartott 35. ülésén, melyen 800 küldött és a független szakszervezetek tanácsának 250 képviselője vett részt. Ez a két szakszervezeti központ hozta létre az együttes tavaszi harcos bizottságot.

A japán vasutasok tavaszi mozgalmait az államvasutak összjapán szakszervezete és a gőzmozdonyvezetők nemzeti szakszervezete kezdte meg. A makacs harcok folyamán, az utóbbi 8 évben, a japán szakszervezetek általában 10 százalékos béremelést értek el, de ez az emelés — a szakszervezetek Fehér Könyve szerint — az áremelések folytán 2/3 részben nem ért semmit.

Február végére 5 napos tiltakozó kampányt hirdettek meg a kapitalista „racionalizálások" ellen. *Március elején Tokio központjában, a széles Gindza utcában lehetett a vasutastüntetőket látni,* amint fejükön fehér kötővel, tömött sorokban tradicionális kígyózással törtek át a rendőrkordonon a *Nagy-Dombok* közelébe, ahol a *Parlament* és több kormányépület áll. Ökölbe szorított kezüket előre lendítve ütemesen kiáltozták: *„Le a vietnami háborúval!" „Vessenek véget a kapitalista racionalizálásnak!", „Béremelést követelünk!", „Tiltakozunk az egyre fokozódó drágaság ellen!"*

A vasutasok gyűlésekkel, demonstrációkkal, részleges sztrájkokkal és késleltetett munkatempóval igyekeznek anyagi helyzetük megjavítását elérni, *követelik, hogy a vasutak vezetői mondjanak le 50 ezer vasutas dolgozó elocsátásának terveiről, s adják meg a sztrájkjogot. Mint ismeretes, a japán államvasutak 230 ezer dolgozójának, a hírhedt 257 sz. törvény értelmében, nincs joga a sztrájkhoz, vagy az osztályharc más módjához.* Ezt az antidemokratikus törvényt, még a megszállás idején, 1948 decemberében, az amerikai katonai hatóságok erélyes nyomására fogadták el és hajszolták keresztül a parlamenten, s azóta is érvényben van. Ez a törvény súlyos büntető rendszabályokat — elbocsátás, hosszú időre eltiltás a munkától, bércsökkentés — alkalmaz a sztrájkolókkal szemben. A törvény alapján a múlt évben mintegy 130 ezer állami vállalati és intézményi dolgozó részesült megtorlásban, közöttük sok vasutas is volt.

Március elején Tokióban, Osakában és más városokban *gyakran késtek a vonatok.* A mozdonyvezetők, kalauzok és más dolgozók, szigorúan betartották a közlekedési szabályokat s így semmiféle bűnnel nem vádolhatták meg őket.

A harcnak március 12-én kezdődött szakaszában a dolgozók minden állomáson és depóban népes gyűléseket tartottak, melyeken kijelentették, hogy a legteljesebb határozottsággal tartanak ki munkához való joguk és bérük emelésének követelése mellett. *A vasutasok figyelmeztették a vezetőket, hogy követeléseik nem teljesítése esetén, sztrájkba lépnek.*

Japán, a gazdasági fejlődés szinvonalát tekintve, az USA és az NSZK után, *a kapitalista világban a harmadik helyre került.* De — amint arra a szakszervezetek „Fehér könyve" rámutat — az ország dolgozóinak fizetése lényegesen elmarad a gazdasági fejlődés ütemétől, a kapitalisták profitjának növekedésétől.

A japán dolgozók tavaszi küzdelmét messzemenően támogatja *Japán Kommunista,* valamint *Szocialista Pártja* és más kormányellenes erők és sok társadalmi szervezet.

Ez évben a japán munkásosztály, kétségtelenül újabb dicső oldalakat ír majd be, a 14 évvel ezelőtt kezdődött tavaszi proletárküzdelmek történetébe.

Ligeti jegyzetek

Ahogy napfény nélkül nincs nyár, s ahogy nehéz elképzelni nagyvárost parkok, terek nélkül, úgy nőtt hozzá Budapesthez a legnagyobb néppark — a Városliget. S ha a Városligetre gondolunk, a május elsejékre is emlékezünk. A régiekre, amikor még titkon gyülekeztek ott az egyszerű emberek, hogy együtt köszöntsék a munkásosztály legnagyobb ünnepét — meg az újabbakra, amikor már vörös lobogók alatt, százezerszámra vonulhattunk a térre és vehettük birtokba a „lizsét".

Ha a Városligetről beszélünk, nevezetességeit sorolva aligha hagyjuk ki a néhány éve újjáépült Közlekedési Múzeumot. S ha a múzeum kiállítási termeiben járunk — a „Közlekedési és hírközlési dolgozók a magyarországi munkásmozgalomban (1845—1945)" című tárlat tablóit nézzük —, régmúlt májusokra emlékezhetünk.

„A székesfehérvári vasúti munkások megünnepelték május elsejét" — olvasom a „Vasutasok az ellenforradalom ellen, a szervezkedési szabadságért" elnevezésű tabló egyik újságkivágásának nagybetűs címében. A kerek negyven esztendeje kelt tudósítás arról ad hírt, hogy a Voge-vezérek (az ellenforradalmi kurzusszervezet vezetői) el akarták gáncsolni az ünneplést, de „a beterrorizált Voge-tagok közül is csak tizenöten dolgoztak".

„A vezérek háta lúdbőrösödik a május 1-i munkásünnep gondolatától. Mindent megtesznek a munkások ünnepének megzavarására" — írja a korabeli újság. — A vezérek mindent megpróbáltak, „hogy megfélemlítsék az amúgy is agyonzaklatott embereket. Mégis csattanós feleletet kaptak akciójukra a székesfehérvári vasúti munkásoktól, akik a rágalomáradatra azzal feleltek, hogy 15 gyászvitéz kivételével — a papíron nyilvántartott Voge-tagokat is ideszámítva — valamennyien ünnepeltek május 1-én."

Megható, történelmi értékű írás. Bizonyítja, hogy a vasutasok egységét a fehérterror legnehezebb éveiben is milyen nehéz volt megbontani.

Nem kevésbé érdekesek a vasúti műhelyfőnökök 1923. májusi, bizalmas jellegű „hangulatjelentései", amelyek — többek között — arról az általános keserűségről szólnak, amelyet a kormány politikája kiváltott. A május elsejei munkásünneppel külön is foglalkoznak. Mint az egyik jelentésből kiderül, az istvántelki főműhely mintegy 2500 dolgozója közül csak 250 keresztényszocialista — voge-ista — munkás dolgozott, a kaposvári műhelyben összesen tizen álltak munkába. De mert akkoriban a munka ünnepe csak az emberek szívében — s nem a naptárban — volt pirosbetűs ünnep, akadt olyan műhely is, ahol a munkásságnak (a jelentés írójának nem kis örömére) déli 12 óráig parancsra kellett dolgozni!

Gondoltam, találok írásos, vagy fényképes dokumentumot a legelső szabad május 1-ről — az 1919-esről, amikor az emberek ugyancsak a Városligetbe vonultak. Ha ilyen emlék nincs is a kiállításon, vagy egy ugyancsak érdekes — és értékes — májusban kelt levél. A Népszava 1919. május 13-i száma közli. A levél írója Perényi József, a MÁV Északi Főműhely munkása. Azt panaszolja, hogy jelentkezett a tanácshatalom védelmére, be is osztották Landler Jenő csapatába..., de amikor kiderült, hogy elmúlt már 50 éves — hazaküldték. Pedig ő még alkalmasnak érezte magát a harcra, a proletárhaza védelmére. „Most tudjuk, hogy miért kell harcolnunk, nem úgy, mint 14-ben!" — írja.

Májusi levél, ez is tavaszt idéz, a munkáshatalom nyári napok nélkül a leghidegebb télbe dermedt, rövid tavaszát. De az, hogy a mostani május 1-én háborítatlanul az egykori májusok történetét kutathattam a felvonulások mindenkori színterén, a Városligetben, bizonyítja — mégis eljött a tavasz.

A fákon rügy fakad, a kertek-mezők virágba borultak. Nemcsak a Városligetben...

— Földes —

Elektronikus informátor

Moszkva Jaroszlav-i pályaudvarán, kipróbálás végett, egy új, menetrendi információt nyújtó, SZOI típusú automatát helyeztek üzembe. Ez a sajátságos automata *pillanatok alatt felel és közli, hogy melyik vágányról és mikor indul az utas által igénybe venni szándékozott vonat.* Az automata egyben a legmegfelelőbb útirányt is kiválasztja. Alfabetikus sorrendben, a pályaudvar zónájába tartozó mintegy 60 állomást (megállóhelyet) tűntettek fel rajta. Az állomások neve alatt négy, billentyűkkel ellátott pult van. *Minden billentyűn egy állomás neve szerepel.* Tegyük fel, hogy az utas Klyazmába akar utazni. Megnyomja a Klyazma feliratú billentyűt, melyre a táblán számok gyulladnak ki, ezek mutatják az órát, a percet és a vágányt, melyről a vonat indul. Ugyanilyen pontosan lehet információt szerezni más vonalakról is.

A SZOI-rendszerű liktor automatikusan működik. *Csupán a megfelelő billentyűt kell lenyomni és a gép pillanatok alatt egy egész sor logikai műveletet végez el és „megtalálja" a keresett vonatot.* A művelet oly gyorsan megy végbe, hogy úgyszólván a billentyű lenyomásának pillanatában már meg is jelenik a tablón a megfelelő válasz.

A kísérleti berendezés jelenleg csak egy garnitúrát szolgál ki, de kiszolgálhat esetleg ötöt is, amelyeket nemcsak a jegypénztár teremben, hanem a peronon, vagy máshol is el lehet helyezni, s akkor egyszerre nem 4, hanem 20 utas kaphatja meg egyidejűleg a szükséges információt.

MÚZEUM PRESSZÓ

a Közlekedési Múzeum területén, Budapest XIV., Május 1. út. (Városliget)

Megközelíthető 25-ös villamos, és 70, 72, 75-ös trolibusszal.

NYITVA:

Hétköznap: 13—19 óráig
Vasárnap: 11—19 óráig
Pénteken: zárva.

- KITÜNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

Miért „szomorkás a hangulat" a MÁV Hídépítő SK-nál?

A látogató szinte keresi a divatos sláger: *„Kicsit szomorkás a hangulatom máma"* énekesét a MÁV Hídépítő Főnökségnél, amikor a sportról szó esik. Szomorú, nyomott a hangulat a *Kacsóh Pongrác út* táján, pedig....

...de tartsunk csak sorrendet!

Öt versenyszakosztály

Hankisz Károly, a sportkör elnöke, boncolgatta a szakosztályok működését és szavaiból kiderült, hogy — a főnökség létszámához és termelési sajátosságához viszonyítva — *nem is lebecsülendők az eredmények.* Hiszen a labdarúgók a XIV. kerületi bajnokság I. osztályában, a férfi asztaliteniszcsapat ugyancsak a kerületi I. osztályban szerepel, a női asztaliteniszezők pedig a Budapest I. osztályában küzdhetnek, miután a kerületi bajnokságban, majd a Budapest II. osztályban a legjobbak voltak. A teniszezők és a sakkozók a kerületi bajnokságban játszanak és itt-ott valami mozgás észlelhető a természetbarátok szakosztályában is.

Miután a Budapest bajnokság I. osztályában már kötelező a részvevőknek ifjúsági csapatot is indítani, sikerült fiatal asztaliteniszező lányokat verbuválni a kőbányai Lőwei Klára Közgazdasági Technikumból is.

— *Igen, ez a „felület"* — mondja Hankisz Károly — *és ebből olyan kép alakul ki, hogy rendjén mennek a dolgok. Az alig 1000 dolgozót számláló főnökségnél mindössze 400 az olyan dolgozó, akik úgynevezett belső munkát végeznek, tehát akikre a sportkör számíthat. Ezekből kerül ki a MÁV Hídépítő SK 48 (!) igazolt versenyzője.*

Hidász Kupa

Ez bizony nem nagy létszám és már sejteti az öt szakosztály körül gyűrűző gondokat. *A sportkör vezetősége, a szakszervezet támogatásával, azért igyekszik a „külső" munkákon dolgozók sportolási lehetőségét vagy legalábbis a legszerényebb testmozgását és szabad ideje hasznos eltöltését is elősegíteni.* A munkahelyekre futball- és röplabdákat küldenek, sőt, három-négy vidéki munkahely asztalitenisz felszerelést is kapott — asztallal együtt —, hogy ezt a könnyű, szórakoztató mozgási lehetőséget minél gyakrabban kihasználhassák.

A Kacsóh Pongrác úton dolgozók között *rendszeresek a különböző házibajnokságok, amelyek minden évben a „Hidász Kupáért" folynak.* A sportkör rendezvényei pedig a legnagyobb érdeklődést váltják ki a dolgozókból. Igaz, olyan számottevő sportemberek közül kerülnek ki az „élménybeszámolók", mint *Bóbis Gyula, Papp László, Kozma „Pici", Gulyás, dr. Balthazár, Novák, Mészáros*, stb.

Beszélgetésünk közben betoppant *Kiss Géza* is, a napokban nyugdíjba vonuló sportember. Most már hármasban tesszük a kérdést a kutató górcsőbe: *Mi hát a baj? Hol várnak segítséget?*

Több megértést várnak

Nem kell a válaszra annyit várni, mint a régi alkimistáknak a lombikokból kikerülő aranyra. A két lelkes sportember szinte egyidőben mondja: *„Több megértést kérünk és várunk!"*

Félreértések elkerülése végett. *nem a maguk számára kérik és várják a több megértést és — elsősorban a mozgalmi szervek — nagyobb erkölcsi támogatását.* (Az anyagiakkal nincs baj, még úgy sem, hogy csökkent a hivatalos támogatás. Ha nagyvor kell valamire plusz forint, kapnak a szakszervezettől. A vállalat sportbarátainak egészséges tagdíjmorálja is hozzájárul az anyagi gondnélküliséghez.)

— *A kerületben annyi dicséretet, elismerést, jó szót kapunk, hogy már-már soknak is tartjuk. De itt, a főnökségnél alig veszik észre, hogy többet, jobbat szeretnénk a sport terén is elérni.* Azt, hogy labdarúgóinknak, vagy asztaliteniszezőinknek ne kelljen mérkőzést lemondani, mert 1—2 játékos megbetegedett. Hogy egy labdarúgónak — aki például fényező — ne kelljen Sátoraljaújhelyre utaznia dolgozni, amikor itthon is volna a számára munka és így a csapat rendelkezésére állhatna. *Nem akarunk mi elérhetetlen dolgokat. Csak azt akarjuk elérni, hogy a vállalat dolgozói többet járjanak szabad idejükben a sportpályákra, mint a talponállókba. Ezért küszködünk!*

Tegyük hozzá: ehhez várnak több megértést, segítséget.

Talán meg is érdemelnék... És mindjárt nem lenne kicsit sem szomorkás a hangulatuk...

Vedres József

Öt győzelem és egy vereség

a vasutas férfi kosárlabda-válogatott Strassburg-i mérlegén

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) április 8 és 16 között a franciaországi *Strassburgban* rendezte meg a legjobb vasutas férfi kosárlabda-válogatottak találkozóját. *A magyar válogatott, amelynek gerincét a PVSK NB I-es csapata alkotta, a várakozásnak megfelelően szerepelt, ötödik helyen végzett az igen erős mezőnyben.*

Válogatott csapatunk ezúttal is, mint az előző nemzetközi találkozón, *Alma Atában*, a szovjet válogatottal került egy csoportba. S mivel az első négy közé jutásért vívott küzdelemben 84:57 arányban alulmaradt a szovjet vasutas-válogatottal szemben, nem sikerült a továbbjutás. Az együttes a többi mérkőzését megnyerte. *Törökországot 73:57, Luxemburgot 95:43, Franciaországot 80:64, Olaszországot 86:38, Csehszlovákiát pedig 89:69 arányban győzte le.* Így végeredményben öt győzelemmel és egy vereséggel csak az ötödik helyet tudta megszerezni.

Az ez évi bajnokságot is a szovjet vasutas-válogatott szerezte meg Bulgária, Románia és Lengyelország vasutas-válogatottja előtt.

Mint *Szabó Pál*, a BVSC egykori kosárlabdázója, a magyar vasutas válogatott vezetője elmondotta, a franciák mindent elkövettek a bajnokság sikere érdekében. A mérkőzések kitűnő rendezés mellet, ideális körülmények között, óramű pontossággal zajlottak le.

Percenként 358 leütés

Országos Távgépíróversenyt rendeztek a Vasúti Főosztályon

Verseny közben az első és második helyezett (Hemző Károly felvétele)

A *Távközlési Fenntartási Főnökség* vasúti főosztályi távíró hivatala Május 1. tiszteletére országos távgépíró versenyt rendezett az igazgatóságok távgépíró szocialista brigádjainak részvételével.

A főosztály Szív utcai klubjában április 24-én, délelőtt fél 11-kor 21 versenyző várt a rajtra. *A versenyfeladat 1750 leütéses szakszöveg másolása volt.* A gépi adó teljesítménye percenként 400 leütés. A zsüri — amely egyébként az igazgatóságok távíró hivatalainak vezetőiből állt — ezt a 400-as percenkénti tempót fogadta el 100 százaléknak, s ehhez viszonyította a versenyzők eredményét.

A több mint két és fél órás versenyben — eddig tartott ugyanis, amíg mind a 21 távgépíró elvégzi a feladatát — első helyet *a főosztály csapata szerezte meg 92,9 százalékos, második helyen a debreceni igazgatóság csapata, harmadik helyen pedig a budapesti igazgatóság csapata végzett 82,8, illetve 80 százalékos teljesítménnyel.*

Egyéniben is főosztályi győzelem született. Első *Aranyi Sándorné*, percenként 358 leütéssel, 94,5 százalékos eredménnyel. A második helyezett *Tarjáni Imréné* 92,5, a harmadik *Miklós Veronika* pedig 91,6 százalékos eredményt ért el.

—lf—

ANYÁM

A teste törpe lett; kicsiny és véges,
Ölemben bírnám, mint a gyermeket.
Meggyűrődött, mint munkában köténye;
az ivegnél is már törékenyebb.

A karja, mellyel földobálta testem,
tárgyakért nyúl, de semmit el nem ér,
hangja a szobán át elfúlva késik;
s bezáródik a mélyülő tenyér.

Életemé nem lehet egészen;
s ébredéseit félve figyelem,
ezerszer jobban, mint ő óvta régen
sorsomat — ifjan még, szerelmesen.

Fazekas Lajos

Pályázati felhívás

A Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottsága az 1968. évi gyermeknap alkalmából

GYERMEKRAJZ PÁLYÁZATOT

hirdet.

A pályázatot meghirdetjük valamennyi MÁV nevelőintézetben, a MÁV Pályafenntartási Technikumban, a MÁV Vasútgépészeti Technikumban, MÁV Szegedi Vasútforgalmi Technikumban tanulók, Budapest területén lévő MÁV vodák felső korcsoportjába tartozó gyermekek, továbbá a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságához tartozó alapszervezetek dolgozóinak gyermekei részére.

A pályázók három korcsoport, és az alább megjelölt két témakör szerint kerülnek díjazásra. Mindkét témakörből 1—1 rajz beküldése kötelező.

Korcsoport: 1. 6—10 éves korig, 2. 10—14 éves korig, 3. 14—18 éves korig.

Témakör: 1. A közlekedéssel kapcsolatos élmény (mozzanat, emlék, vasút, villamos, autóbusz, gépkocsi, hajó, repülő stb.)

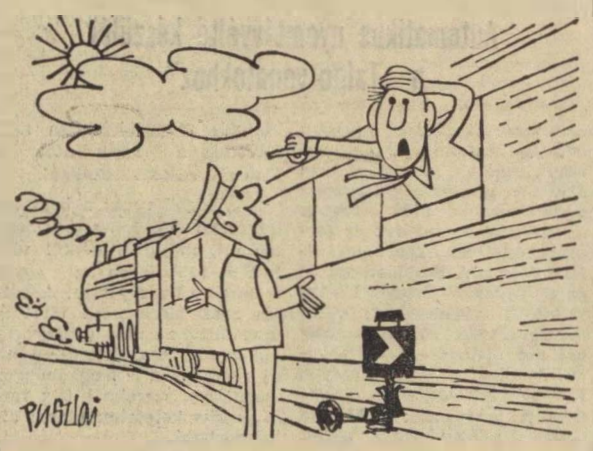
2. Szabadon választott (táj, csendélet, személy, stb.)

A rajzok 1/4-es nagyságú rajzlapon, vagy annál kisebb formátumon küldhetők be. A pályázati művek technikai kivitelezését szabadon lehet megválasztani (színes ceruza, kréta, tempera, vízfesték, szén. stb.)

Beküldési határidő: 1968. május hó 15.

Beküldés helye: a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottsága (Budapest, VI., Népköztársaság útja 73—75. I. em. 119. Telefon: 35—30).

Tolt vonat



— Hát ez a vonat nem Pestre megy, abba az irányba?
— A jövőben ne a mozdony után tessék tájékozódni...
(Pusztai Pál rajza)

Felvétel

A *MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főnökség ultrahangos sínvizsgáló* csoportja felvételre vagy átvételre keres pályafenntartási vagy gépipari technikummal, esetleg érettségizett szakmunkás-bizonyítvánnyal rendelkező dolgozókat. Feltételek: *vasútorvosilag I. csoport, pályaépítési, fenntartási gyakorlat! Tényleges katonai szolgálat letöltése!*

A műszaki tiszti kinevezéshez a későbbiek során vágánygépkocsivezetői, forgalmi vizsga és műszaki tiszti tanfolyam szükséges. Munkahely: A Magyar Államvasutak egész országra kiterjedő vasútvonalhálózata. Bérezés, a vonatkozó bértételek szerint, 1500 Ft és 2500 Ft határok között. Jelentkezés: *Bp., IX., Fék utca 8. Telefon: 471—703.*

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: 129—813
Üzemi 19—47
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: 15.913 001—K 98.
Szikra Lapnyomda

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly Tapolca, Bezegh Lajos Gyöngyös, Balázs Gusztáv Bag, Bánhidi Antal Bp. Kertész József Székesfehérvár, Séra Albert Szajol, Markos József Zalaegerszeg, Káprai László Keszthely, Bihari Mihály Czeglédi Sándor Debrecen: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Magyar István Sajószentpéter. Demeter Géza Záhony, **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

HÍREK

— **Kétszintes közlekedési csomópont** épül Hatvan város keleti kapujában. Az építkezéssel — amely már megkezdődött — megszüntetik a vasúti sorompót és korszerű utat építenek a Hatvanon áthaladó gépjárműveknek.

— **Cölöpökre helyezik a Keleti pályaudvar homlokzatát.** A Baross tér átépítésével kapcsolatban a Közlekedési Építő Vállalat munkásai kiemelik a homlokzatot tartó négy oszlapillért, közben 32 vasbeton cölöpöt vernek le, rácsszerkezetet tesznek rá, s ez tartja majd a mintegy 3000 tonnányi terhet. Erre az átalakításra azért kerül sor, mert a téglapillérek nagy helyet foglalnak el, és akadályozzák a további munkát.

— **Új, összevont állomást alakítanak** ki a Zalaegerszeg—Ukk közötti vasútvonal felújítása során Batykon. A pálya átível egy folyócska tölött is, amelyre emeletes hidat terveznek. A híd alsó szintjén haladnak a vonatok, a felsőn pedig a közúti járművek.

— *ÓRIÁS TEHERVAGON. A jugoszláviai Kralevo város vasúti tehervagon gyárában befejezték Európa legnagyobb tehervagonjának építését. Az óriás vagon befogadóképessége 320 tonna, önsúlya pedig 160 tonna.*

— **Új üzemet létesít Sárvárott a Győri Magyar Vagon- és Gépgyár.** A 40 millió forintos költséggel épülő új üzemben a tervek szerint 1969-ben már megkezdik a termelést, amelyek során kötőelemeket, csavarokat készítenek a közúti járművekhez, futóművekhez és a Diesel-motorokhoz.

— **Erősödik a szocialista brigádmozgalom a MÁV Magasépítési Főnökségnél,** Legutóbb a tokodi munkahelyen alakítottak szocialista címért küzdő brigádot. A brigád Vak Bottyán nevét vette fel.

— **Kigyulladt egy gyorsvonat** az indiai Bihar államban. Nyolcan meghaltak, 15-en megsebesültek. A szerencsétlenséget súlyosbította, hogy nem működött a vészfék és a megrémült utasoknak a robogó vonatból kellett kiugrani.

— *EREDMENYESEN ZÁRTA az elmúlt évet a Magasépítési Főnökség. Az 1967. évi tervüket élüzem szinten teljesítették. A főnökség vezetői elhatározták, hogy a közeljövőben egy szakmai kiállítás keretében mutatják be az eddig végzett munkát, illetve az elmúlt évek eredményeit.*

Lakáscsere

— Elcserélném Balatonmáriafürdő 95-ös őrházban levő 2 szoba, konyhás, speizes, különálló gazdasági udvarral, elsőrendű konyhakertre) rendelkező lakásomat hasonlóra vagy tanácsira Balatonboglár vagy Székesfehérvár környékére. Érdeklődni lehet: Oldal Mihályná, Balatonboglár Maortelep, vagy Oldal József ácsnál, Székesfehérvár Hídépítési Főn. VIII. sz. Építésvezetőség.

— Szeged központjában levő 2 szoba összkomfortos, minden igényt kielégítő, magasföldszinti főbérleti lakásom elcserélném hasonló, vagy legfeljebb másfél szobás összkomfortos budapesti lakásért. első emeletig. Cím: Lechner István, Szeged. Oroszlán u. 4.

— Apc-Zagyvaszántó állomás területén levő 2 szoba, konyha, kamra, kertes szolgálati lakásomat elcserélném tanácsi vagy szolgálati, nyíregyházi vagy debreceni hasonlóra. Cím: Pap—Kerekes István, tanácsos, Nyíregyháza MÁV-laktanya. Tel: 42—25.

Nem gond a nyaralás, ha az
IBUSZ
irodákhoz fordul tanácsért,
mert a nyári idényben a tengerparti nyaralástól
— a legszebb városok bejárásán át
a hegyvidéki üdülésig több mint
SZAZFELE PROGRAM között válogathat
Részletes felvilágosítás és jelentkezés
az IBUSZ irodákban

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM Ára 40 fillér 1968. MÁJUS 15.

1968. május 26: új vasúti menetrend

Az *1968/69.* évi menetrend — tekintettel a pályák és a járművek korszerűsödésére — több fontosabb változásokat is tartalmaz.

A *Nyíregyháza—záhonyi* vonalszakasz villamosítása után a *Nyíregyháza—Demecser* közötti szakaszon a kétvágányú pályát figyelembe véve a menetrend már kétvágányú közlekedésre készült.

A villamosítás 1968-ban Bp. Nyugati pu.—Cegléd között folytatódik. Ezen a vonalszakaszon és a kapcsolódó szobi vonalon nagyarányú pályakorszerűsítés folyik és ezt a menetrendben figyelembe vették. Egyrészt tartalékidők képzésével, másrészt a vágányzárak idejére külön menetrendet készítettek.

A Budapest—nagykanizsai vonalon folyó pályamunkák Balatonboglár—Balatonszentgyörgy között éreztetik hatásukat, s a menetrend készítésénél erre is gondoltak.

Az új menetrendben egyébként a következő nagyobb változások történtek:

„Balaton—Jadran—Expressz" és a Budapest—rijekai" gyorsvonatok nem kielégítő igénybevétel miatt megszűntek.

Helyettük *Bp. Keleti pu.—Dombóvár—Gyékényes—Zágráb között „Adriatica" néven új gyorsvonatpár közlekedik.* A vonat Bp. Keleti pu.-ról 0 óra 30 perckor indul. Ez továbbítja *Moszkva—Budapest—Róma, Budapest—Róma* és a nyári időszakban a *Varsó—Split—Budapest—Split, Prága—Split, Prága—Rijeka,* valamint a *Budapest—Rijeka* közötti közvetlen kocsikat.

A balatoni forgalom gyorsítására és a megszűnő *„Balaton—Jadran—Expressz"* pótlására a nyári főidényben a *Lipcse—Budapest* között közlekedő *„Saxonia"* gyorsvonat Bp. Keleti pu.-ról 6 óra 48 perces indulással Keszthelyig közlekedik. Ez a vonat Keszthelyről 22 óra 42 perckor érkezik vissza Bp. Keleti pu.-ra, ahonnan jelenlegi menetrendjében folytatja útját *„Saxonia Expressz"*-ként Lipcsébe.

A „Pannonia-Expressz" nyári mentesítésére Prága—Komárom—Bp. Keleti pu.—Kelebia—Burgas között „Trans-Balkán" néven új gyorsvonatpár közlekedik.

A tengerpart közvetlen megközelítésére az új menetrendben a „Pannónia-Expressz" Bp. Keleti pu.-ról Ploceba közvetlen kocsit visz.

A *Bp. Nyugati pu.—Záhony—Csap—Moszkva* között közlekedő *1705/1710* sz. vonat az új menetrendben *„Tisza-Expressz"* néven közlekedik. Említésre méltó még, hogy a helyi nemzetközi utazások elősegítése érdekében *Szeged—Subotica* és *Pécs—Osijek* között megindul a helyi vonatösszeköttetés. Az előbbi viszonylatban naponta három, míg az utóbbin naponta két motorvonatpár hozza és viszi az utasokat.

A belföldi forgalomban főleg a városközi összeköttetések meggyorsítását és a távolsági személyforgalom javítását tartották szem előtt a menetrendszerkesztők. Ennek érdekében a villamos- és Diesel-vontatás előnyeit érvényesítették. A lényegesebb változásokat a következőkben foglalhatjuk össze: a közkedvelt *„Tokaj" és „Borsod-Expressz" mintájára reprezentatív szerelvénnyel, rövid menettartammal közlekedtetjük Budapest—Szeged között a 702/701 sz. vonatot,* amely *„Szeged-Expressz"* elnevezést kapta. Ugyancsak reprezentatív szerelvénnyel *„Mecsek-Expressz"* néven közlekedik *Budapest—Pécs* között az *1907/1908 sz.* gyorsvonat.

Az utazóközönség jobb kiszolgálása érdekében a pécsi szerelvény felhasználásával vasárnapi napokon Bp. Déli pu.—Fonyód között „Balaton-Expressz" néven új gyorsvonatjárat lesz. Mindhárom expresszvonatra a helyfoglalás is lehetséges lesz.

A Bp. Keleti pu.—Miskolc között közlekedő „Lillafüred-Expressz" útvonalát Nyíregyházáig terjesztették ki.

E vonatnál a villamosvontatás előnyeinek kihasználásával Budapest — Nyíregyháza között az utazási idő 30 perccel rövidebb.

Budapest—Székesfehérvár—Szombathely között a menetrend átalakítása révén *az 1807* sz. vonatot lényegesen meggyorsították, melynek eredményeképpen *Szombathely—Budapest között a menettartam 50 perccel megrövidült.*

Új jellegű városközi vonatot is forgalomba állítottak. Az új vonat 5 megye területén 5 megyeszékhelyet köt össze: *4 óra 56 perckor indul Miskolc—Tiszai pu.-ról Nyíregyháza—Debrecen—Szolnok—Cegléd és Kecskeméten át 10 óra 44 perckor érkezik Szegedre.* Ellenkező irányban a vonat Szegedről 16 óra 42 perckor indul és az említett viszonylaton át 22 óra 33 perckor érkezik Miskolcra. A Balaton déli partján egész éven át a vonatokat Diesel-, illetve motorvontatásra tervezték.

Bp. Keleti pu. forgalmi helyzetének könnyítésére Bp. Józsefváros pu.-t a rendszeres személyforgalomba bekapcsolták. *A Budapest—Kunszentmiklós—Tass, Kiskunhalas—Kelebia között közlekedő valamennyi belföldi vonat Józsefvárosból indul és oda érkezik.* A hétvégi nagyobb utasforgalom tervszerű megosztása érdekében a hétvégi munkásvonatokat is zömében *Bp. Nyugati pu. helyett Józsefvárosból indítják.*

Az elmúlt években a gőz- és villamosvontatású ingaszerelvényekkel főleg a főváros környékén korszerűsítették a közlekedést. Jelenleg valamennyi Budapest környéki vonalon jelentős arányban közlekednek ingavonatok, ezért a fejlesztés eddigi ütemét mérsékelik.

Az új menetrendben különválasztották a ceglédi vonal forgalmát. Erre azért van szükség, hogy a villamosüzem megindulásával ne kelljen lényeges menetrend módosításokat eszközölni.

Az új menetrendben az eddigieken kívül a következő vonalakon közlekednek ingavonatok: a) Nyíregyháza—Záhony; b) Székesfehérvár—Fonyód; c) Székesfehérvár—Alsóörs—Tapolca; d) Szentes—Hódmezővásárhely; e) Szentes—Csongrád; f) Szolnok—Mezőtúr; g) Békéscsaba—Kötegyán; h) Békéscsaba—Kétegyháza—Mezőhegyes; i) Békéscsaba—Orosháza; j) Veszprém—Alsóörs.

Domborművet avattak az Északi Járműjavítóban

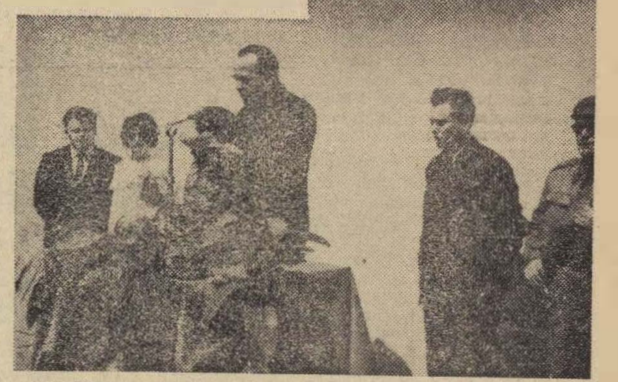
Az *Északi Járműjavító* dolgozói a munkahelyük eredményekben, sikerekben gazdag múltjára emlékeztek az elmúlt évben. Impozáns kiállítás, az *„Északi Járműjavító története"* c. könyv kézreadása, dokumentumfilm készítése és bemutatása lehetőséget adott arra, hogy a fiatal generáció megismerkedjen az egyik nagymúltú és jelentős vasúti üzem történetével, dolgozóinak harcával, építő munkájával.

Szakszervezetünk központi vezetősége a 100 éves évforduló alkalmából domborművet állíttatott azoknak a hős harcosoknak az emlékére, akik az elmúlt évszázad alatt ott küzdöttek az emberibb életért, a haladásért.

A központi vezetőség nevében *Szabó Antal, szakszervezetünk főtitkára adta át Kirchmajer Károly szobrászművész* alkotását azzal a gondolattal, hogy a dombormű emlékeztesse és jelképezze a jelen és a jövő generációja előtt az üzem harcos múltját, dolgozóinak szorgalmát és valamennyiük törhetetlen hitét a szocializmus, a kommunizmus győzelmében.

Az Északi Járműjavító dolgozói nevében Molnár György, a pártbizottság titkára fejezte ki köszönetét szakszervezetünk központi vezetőségének és vette át a domborművet azzal, hogy a múlt haladó harcosainak példáját követve a jövőben is becsülettel fognak helytállni.

Az üzem bensőséges ünnepségén részt vett *Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, Simon József a X. kerületi pártbizottság titkára,* a minisztérium és a Vasúti Főosztály sok olyan vezetője, aki vasutas pályafutását az Északi Járműjavítóban kezdte.



Szabó Antal főtitkár avatóbeszédét tartja
(Hemző Károly felvétele)

Idegenforgalmi szezon előtt az Utasellátó

Az idegenforgalmi szezon elején régi szokás szerint az *Utasellátó Vállalat* vezetői találkoztak a sajtó képviselőivel. *Urbán Szabó Béla főigazgató* tájékoztatójában kiemelte, hogy az Utasellátó múlt évi tevékenysége alapján 33 százalékkal több nyereséget fizetett be, mint korábban. Erre az évre azonban csak korlátozott fejlesztési lehetőségekkel rendelkeznek.

1968-ban a várható nagyobb idegenforgalom miatt, 1 milliárd 300 millió forintos árbevételre számítanak. Ez 60 millióval több az elmúlt évi árbevételnél. Ehhez szükséges, hogy 1 milliárd forintos árualappal rendelkezzenek.

Ezért az új gazdaságirányítási rendszer lehetőségeit kihasználva közvetlen kapcsolatot teremtenek a termelőkkel és szállítókkal.

Megszervezték a piackutatást és számos megállapodást kötöttek termelőszövetkezetekkel, állami gazdaságokkal és iparvállalatokkal. A megállapodások szélesítik majd a forgalomba hozott cikkek választékát.

Az üdítőital-forgalom növelése érdekében május végéig a fontosabb vasúti csomópontokon *63 szörpautomatát állít fel a vállalat.* Biztosították a folyamatos ásványvízellátást is: csak szénsavas üdítőitalból több mint 4 millió üveg kerül forgalomba.

Remélik, hogy az idén sem lesz panasz a balatoni üzemegységekre, sem pedig azok áruellátására.

Ugyancsak nagy gondot fordítanak a határállomási árudákra és üzemegységekre is.

Az új menetrendben néhány új városközi expresszvonat közlekedik, ezek számára a *Dunakeszi MÁV Járműjavítóban* már készülnek a korszerű bisztrókocsik, melyek a Tokaj-expresszben közlekedő bisztrókocsinál sokkal modernebbek lesznek. Az expresszvonatok menetideje a régi gyorsvonatokéhoz viszonyítva erősen lecsökkent, ezért nem volna kifizetődő, hogy nagy rezsiköltséggel közlekedő étkezőkocsit közlekedtessünk. Nem is beszélve arról, hogy az idegenforgalmi szezonban, a nemzetközi járatokhoz az *Utasellátó Vállalatnak 22 étkezőkocsira van szüksége.*

A korszerűsítésekről szólva a vállalat vezetői elmondották, hogy befejezték a Déli pályaudvari étszolgálati elosztó építését. Ez igen fontos a balatoni vonatok szempontjából.

A napokban adják át a Keleti pályaudvaron létesített új éttermet, mert a régit a Metro építése kapcsán meg kellett szüntetni.

Elkészült a Nyugati és a Keleti pályaudvari elosztók útburkolati munkája és *felújították a Nyugati pályaudvar kerthelyiségét is.* Összesen 42 üzemben történt korszerűsítés.

A jövőre nézve az *Utasellátó Vállalat* számos — az utazóközönséget közvetlenül érintő — intézkedést tervez. Az intézkedések egy része támaszkodik arra a jelentésre, melyet a KNEB a személyszállítás kulturáltságáról készített.

B. L

Budapest — Hanoiért

Fokozódik a szolidaritási akció Vietnam mellett

Május 9-én a budapesti vasúti szolgálati helyeken, állomásokon, hivatalokban, a pályafenntartás dolgozói között, röpgyűlésen üdvözölték a vasutasok a reménytkeltő párizsi vietnami—amerikai tárgyalások előkészületeit.

Május 8. és június 8. közt tartó Budapest—Hanoi szolidaritási akció keretében a 24 legnagyobb budapesti vasúti csomóponton, üzemben és hivatalban újabb szervezett szolidaritási gyűlésekre kerül sor, ahol nyilvánosan is elítélik az Amerikai Egyesült Államok kormányának bűnös agresszióját.

Május 21-én az Északi Járműjavító Törekvés művelődési házában a budapesti vasúti szolgálati helyek dolgozói a Vietnami Demokratikus Köztársaság nagykövetségének és a

Dél-Vietnami Felszabadítási Front budapesti képviselete kiküldöttének jelenlétében a területi bizottság szervezésében szolidaritási nagygyűlést tartanak.

Több szolgálati hely szocialista brigádja levelezni kíván vietnami szocialista brigádokkal. Arról is szó esett, hogy Vietnam védelmében hősi halált halt hazafiak nevét veszik fel.

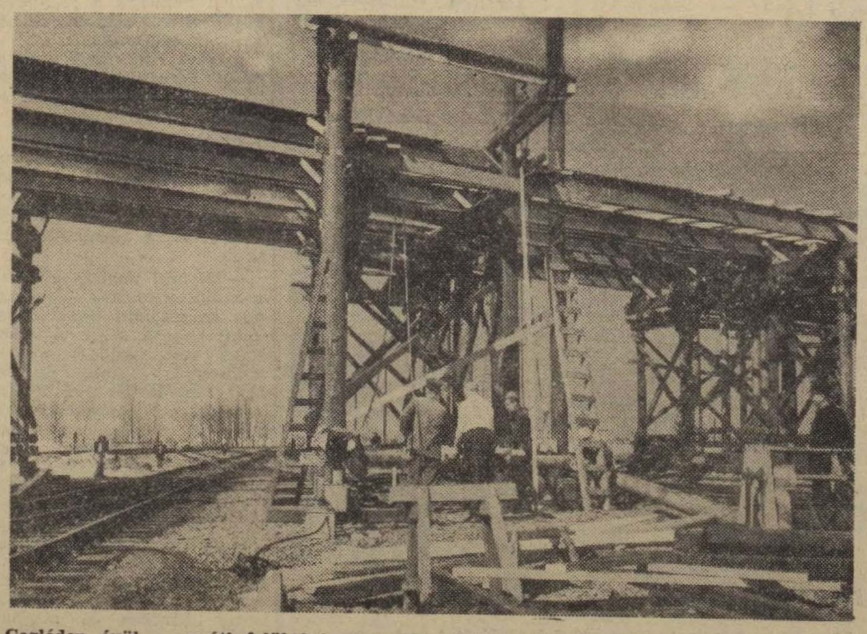
A legutóbbi adatok szerint a budapesti vasútigazgatóság és a területén levő üzemek dolgozói 1 300 000 forintot fizettek be a szolidaritási számlára. A budapesti igazgatóság építési és pályafenntartási osztályának dolgozói vietnami műszakot szerveztek. Ennek keretében *Bp. Ferencváros* állomás területén levő *Hőerőmű Vállalat* iparvágányának korszerűsítési terveit készítették el, s a munkáért járó *30 ezer* forintot befizették a *K—95-ös* csekkszámlára. A *MÁV Tisztképző Intézet* hallgatói és tanárai több mint ezer óra társadalmi munkát vállaltak a *Bp. Soroksár és Soroksári úti állomáson* és az ezért járó bért a vietnami nép megsegítésére ajánlották fel.

Befejeződött a szolnoki járműjavítóban kezdeményezett szolidaritási akció is.

Az üzem kollektívája a szocialista brigádok javaslatára nyereségük egy napra eső részét ajánlotta fel a vietnami nép megsegítésére.

Eddig több mint *100* ezer forintot fizettek be a szolidaritási alapra. Az Autófuvarozási Főnökség *49 435,* Rákosrendező állomás kollektívája *35 000,* a Székesfehérvári Járműjavító Üzem *27 000,* a ferencvárosi fűtőház pedig *36 000* forinttal járult a szolidaritási alaphoz. A *Hámán Kató* fűtőház dolgozói *59 875* forintot ajánlottak fel a vietnami nép megsegítésére.

De nemcsak a budapesti vasútigazgatóság területén, hanem az ország többi szolgálati helyein is gyűlnek a forintok a *K—95-ös* csekkszámlán. Az *Ómiskolci Pályafenntartási Főnökség* dolgozói *25 285* forintot adtak össze, hogy ezzel is segítsék a vietnami nép hősi harcát. A nyíregyházi csomópont kollektívája *21 738* forinttal segítette a vietnami népet.



Cegléden épül a vasúti felüljáró. A csaknem 100 méter hosszú, 4 nyílású hidat a villamosítási programnak megfelelően építik. A felüljárót 1969 elején adják át rendeltetésének.

(MTI Foto Bereth Ferenc felvétele)

Tudósítás az elnökség üléséről

A szakszervezet elnöksége május 3-án ülést tartott. A napirend első pontja a vasúti tanintézményekben és szaktanfolyamokon folyó biztonságtechnikai oktatásról szóló jelentés volt. Az előterjesztés célja: *helyzetképet adni az 1966. május havi ülésen fenti tárgyban hozott határozat végrehajtásáról.*

Az elnökség tudomásul vette a foganatosított intézkedéseket, s a fennálló hiányosságokat az alábbiakban összegezte:

A tanintézményekben — a vasúti forgalmi technikumok kivételével — nincs megoldva a munkavédelemnek műszaki tantárgy keretében történő oktatása. A jelenleg használatban levő szakmai tankönyvek elavultak, biztonságtechnikai előírásokat nem tartalmaznak, munkavédelmi oktatás céljára alkalmatlanok. Hasonló a helyzet a különböző technikumok számára készült balesetelhárítási tankönyveknél is.

Nincs megoldva a műszaki anyagot oktató tanárok biztonságtechnikai ismereteinek bővítése. Segédanyagokkal való ellátásuk hiányos. Kifogásolható a tanulók gyakorlati foglalkoztatásánál a meglevő munkakörülmény. A foglalkozások előtti oktatás formája és tartalma nem megfelelő. Hiányoznak az oktatás jellegének megfelelő óvórendszabályok.

A szaktanfolyamokon folyó biztonságtechnikai oktatásnál nem megfelelő a tanmenet. A tanfolyamok részére megfelelő munkavédelmi, biztonságtechnikai szakirodalom nincs biztosítva.

A hiányosságok felszámolása érdekében az elnökség a következő intézkedések megtételére kérte fel a MÁV vezérigazgatóját:

— A Művelődésügyi Minisztérium Szakoktatási Főosztálya és a SZOT Munkavédelmi Osztálya által 1967. április 8-án kiadott „Szakközépiskolai munkavédelmi oktatás előkészítésének és megvalósításának irányelvei"-ben foglaltak kötelező végrehajtásának biztosítására.

— A műszaki tárgyakat oktatók biztonságtechnikai továbbképzésének rendezésére.

— A munkavédelemnek a műszaki tantárgyak keretében történő kötelező oktatására.

— A műszaki anyagokat oktató tanárok biztonságtechnikai vizsgáztatására.

Az elnökség a szakszervezeti tisztségviselők figyelmét felhívja az állandó és folyamatos felvilágosító munkára, a balesetmegelőzés és biztonságos munkakörülmények megteremtése érdekében. Ilyen irányú tevékenységük terjedjen ki az iskolákra és a tanfolyamokra is.

A Vasúti Főosztály 3. szakosztálya az üzemi konyhák egészségügyi ellátottságáról számolt be. Az elnökség leszögezte, hogy bár évente jelentős összegeket fordítunk az üzemi konyhák korszerűsítésére, berendezésére — az előrehaladás nem megnyugtató. Nem egy üzemi konyha bezárására kerül sor, ha az egészségügyi kifogásokat nem szüntetik meg. Vannak olyan konyhák is, ahol az épület elavultsága miatt korszerűsítésre nem kerülhet sor.

Az elnökség egy munkabizottság feladatává tette az üzemi étkeztetés fejlesztésére vonatkozó tervezet kidolgozását. Az előterjesztés a következőket tartalmazza:

— Az üzemi étkeztetés további szélesítésének lehetőségét.

— Az üzemi konyhák fejlesztésének mértékét — menynyiségi és minőségi vonatkozásban is.

— Az új beruházás, a fejlesztés és üzemeltetés fedezetéül szolgáló keret biztosítását.

— A hozzájárulás mértékét a dolgozó és a vállalat részéről.

— A vállalat részéről biztosított hozzájárulás fedezetét

— Az étkeztetés minőségi javítására vonatkozó témát.

— Az üzemi étkeztetésre igényt tartó nyugdíjasok ellátására vonatkozó javaslatot.

Az előterjesztést a szeptemberi elnökségi ülésen tárgyalják.

Az elnökség mellett működő szakbizottság jelentése a nyugdíjasok helyzetéről és életkörülményeiről szólt. Hosszas vita után az elnökség a területi bizottságok és a szakszervezeti bizottságok teendőire a következő határozatot hozta:

— A szakszervezet minden egyes tisztségviselőjének kifejezett kötelessége a nyugdíjba vonult vasutas dolgozók ügyével foglalkozni, életkörülményeiket javítani.

— Gondoskodjanak a lehetőségekhez mérten anyagi segítségnyújtásról is.

— A költségvetésben biztosítsák a nyugdíjasok búcsúztatásához szükséges fedezetet.

— Szervezetten és rendszeresen gondoskodjanak információkról.

— Segítsék a nyugdíjelőkészítő bizottságok munkáját.

Vegyék tervbe:

— a nyugdíjasok találkozójának időközönkénti megszervezését,

— legalább igazgatóságonként egy nyugdíjas-klub létesítését.

— A nyugdíjasok részére biztosított üdülőjegyeken kívül — az őszi, téli hónapokban — az igénybe nem vett jegyeket a nyugdíjasoknak juttassák.

— Külön felhívja az elnökség azoknak az üzemeknek szakszervezeti bizottságait, ahol 500 Ft-os mellékállásban dolgoznak nyugdíjasok, hogy ne követeljenek tőlük a törvényesnél több munkát.

Az elnökség elfogadta a szakszervezet vezető szervei tájékoztatási rendszerére vonatkozó intézkedési tervet, majd aktuális feladatok tárgyalására tért át.

Átadták a SZOT 1968. évi művészeti díjait

A *Szakszervezetek Országos Tanácsának* székházában — a május 1-i ünnepségek hagyományos eseményeként — átnyújtották a SZOT 1968. évben adományozott díjait azoknak a művészeknek, akik kiváló alkotásaikkal, a munkások körében végzett kulturális, felvilágosító tevékenységükkel a legeredményesebben segítették a szocialista nevelési célok megvalósítását.

Rész vett az ünnepségen *Kisházi Ödön*, az Elnöki Tanács helyettes elnöke, *Orbán László*, a művelődésügyi miniszter első helyettese, *Óvári Miklós*, az MSZMP Központi Bizottsága tudományos, közoktatási és kulturális osztályának vezetője *Földvári Aladár*, *Kiss Károly* és *Vas-Witteg Miklós*, a SZOT alelnökei. *Beckl Sándor, Gál László, Somoskői Gábor*, a SZOT titkárai, *Darvas József*, az Írószövetség elnöke.

Baranyai Tibor, a SZOT kulturális, agitációs és propaganda-osztályának vezetője üdvözölte a kitüntetetteket, majd *Somoskői Gábor* átadta a díjakat.

A SZOT-1968. évi művészeti díjait az alábbiak kapták:

Urbán Ernő Kossuth-díjas író, Czine Mihály irodalomtörténész, Horváth Teri színművésznő, a Thália Színház tagja, Némethy Ferenc színművész, a miskolci Nemzeti Színház tagja, Kovács András filmrendező, Kiss István szobrászművész, Xantus Gyula festőművész és Pauló Lajos, a Magyar Rádió és Televízió rendezője.

A kitüntetettek nevében *Czine Mihály* mondott köszönetet.

Hasznos munkát végeznek a kereskedelmi társadalmi ellenőrök

A debreceni járműjavító szakszervezeti bizottsága mellett 50 kereskedelmi társadalmi ellenőr dolgozik. *A Hajdú-Bihar megyei Vegyesiparcikk Kiskereskedelmi Vállalat* boltjait ellenőrzik több mint négy év óta.

A társadalmi ellenőrök ebben az évben már több, mint 50 ellenőrzést végeztek. *Szorgalmas és becsületes munkájukkal különösen Faragó Lajos, Szentesi István, Zoványi Gyula, Haluska Mihály és Tóth István tűnt ki.*

A növekvő feladatok, s az új gazdasági irányítási rendszerben a társadalmi ellenőrökre háruló nagyobb munka elvégzése érdekében *Nagy Árpád, az Állami Kereskedelmi Felügyelőség Hajdú-Bihar megyei* vezetője a társadalmi ellenőröknek oktatást tartott. Előadásában ismertette az ellenőrök jogait, kötelességeit, szólt a közegészségügyi szabályokról és az egyes szakmák ellenőrzéséről is.

(Volosinovszki)

Szakszervezeti tisztségviselőket tüntettek ki

A Szakszervezetek Országos Tanácsa a vasutas-szakszervezet elnökségével egyetértésben a szakszervezeti mozgalomban 10, illetve 15 éven át végzett eredményes munkájuk elismeréseként a Szakszervezeti Munkáért kitüntető jelvény arany fokozatát adományozta a következőknek: Németh László szb gazdasági felelős, Keszthely állomás; Vajda János titkárhelyettes, szegedi területi bizottság, Czeglédi Sándor szb-titkár, Debrecen állomás; Port János a pécsi vasutas-klub vezetője, Tischer István tt-elnök, Miskolc Járműjavító; Tóth Jánosné politikai munkatárs, budapesti területi bizottság; Varga László szb-titkár, Székesfehérvár állomás; Dér Lajosné nőbizottsági vezető, Vasútj Főosztály. Semsei Károly politikai munkatárs, szakszervezeti központ; Halász Béla igazgató, központi zeneiskola.

Ezüst fokozatot kaptak: Kopácsi János mb-titkár, Répcelak XIII. pályamesteri szakasz, Ördögh János könyvtáros, Szeged. Katkó Elemér szb-titkár Zámony állomás; Kiss János termelési felelős. Debrecen állomás; Szentszikrai Jánosné szb-gazdasági felelős, Bátaszék. Seregélyes László munkaellátási felelős, Miskolc állomás; Baki Károly politikai munkatárs, budapesti területi bizottság; Baki Miklós szb-titkár, Autófuvarozási Főnökség; Chemez Dénes szb-titkár, Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség; Szemerei István gazdasági felelős, Vasúti Főosztály; Papp András csoportvezető, VSZTO; Tímár Ferencné szb-tag, Utasellátó Vállalat; Salamon Károly munkavédelmi felügyelő, GYSEV Igazgatóság.

A kitüntetetteknek gratulálunk

Lengyel vasutasszakszervezeti delegáció járt szakszervezetünknél. Szabó Antal főtitkár baráti beszélgetésen látta vendégül a lengyel vasutasok képviselőit

(Hemző Károly felvétele)

Helyes szervezéssel biztosítsák a szabadságok kiadását

A szakszervezet területi bizottsága a személyzeti és munkaügyi osztály jelentése alapján a közelmúltban tárgyalta a budapesti igazgatóság külszolgálati dolgozóinak 1967. évi szabadságolási tervteljesítését. *A tervet mindössze 96,4 százalékra teljesítették. A naptári év leteltével 29 250 szabadságnapot nem adtak ki.* Jelentős teher ez az 1968-as esztendőre.

A kialakult helyzet okai között nagyon is jelentős az, hogy éves viszonylatban a félezret meghaladó munkaerőhiány állandósult. A betegségre tervezett munkanapkiesés 4 százalékos túllépéséből eredő 3 ezer munkanaptöbblet-kiesés is kedvezőtlenül hatott. *A szabadságok időben történő kiadását kétségtelenül hátrányosan befolyásolta a nagyfokú munkaerő-hullámzás, amely éves szinten meghaladta a 11 ezer főt.* S mivel ebből több mint 5 ezer az újfelvételes dolgozó, ez is kedvezőtlenül hatott a szabadságok kiadására.

Sok az állásidő

A szabadságolási tervek nem teljesítésének azonban egyik oka az, hogy *a szabadságolási ütemtervek elkészítése még mindig nem szerves része a szolgálati vezetők napi tevékenységének. Rendszerint akkor foglalkoznak ezzel, ha a mozgalmi szervek, vagy a felügyeleti hatóság előtt be kell számolniok, vagy a lemaradás miatt valamilyen oldalról nyomatékkal felhívják a figyelmüket.* Pedig jó szervezéssel segíteni lehetett volna a szabadságolásokat. Csak egy példa: a forgalmi utazó állománycsoportú kiadatlan szabadságnapból 6,5 ezer a vontatási szolgálatra esik, ugyanakkor a mérlegbeszámoló is bizonyítja, hogy ugyanebben az időben több mint *félmillió óra állásidő volt a vontatási szolgálatnál.*

Volt példa arra is az elmúlt évben, hogy a dolgozók egymásnak adtak szabadságot, ilyenkor növekedett a szolgálati igénybevételük és idejük egyaránt. Inárcs Kakucs állomáson például a 168 tervezett szabadságnapból 97 még kiadatlan volt a naptári év leteltével. Április 2-án Dömsödön közel 50 nap a kiadatlan szabadság, de lehetne sorolni tucatnyi szolgálati helyet hasonló helyzete miatt.

A gazdasági, szolgálati vezetőknek az idén gondosabban kell számításba venni a Munka Törvénykönyve és a kollektív szerződés teremtette új helyzetet, melynek következtében a tanulmányi szabadság újszerű szabályozásával és a futalomszabadság bevezetésével jelentősen megnövekszik a dolgozókat illető szabadság.

A szakszervezet felelőssége

Fokozottan szükséges, hogy a szakszervezeti bizottságok havonta rendszeresen ellenőrizzék a dolgozók szabadságának kellő ütemű kiadását. Szorgalmazzák, hogy a csökkent szállítási feladatokkal jelentkező napokon megfelelően csökkenjen a munkaerő igénybevétele és biztosítsák a dolgozók szabadságát, a pihenőnapokat. A területi bizottság ajánlotta a vasútigazgatóság vezetőjének, hogy az újfelvételesek oktatási időszükségletének felülvizsgálatát rendelje el és az oktatási idők csökkentése érdekében a korszerű oktatás követelményei figyelembevételével kezdeményezzen intézkedést. *A szolgálati vezetők önállósága, személyes felelőssége, növekedése egyúttal most alkalmas idő arra is, hogy saját hatáskörükben megfelelő szervezési, munkaügyi intézkedéseket tegyenek* a sok éves helytelen gyakorlat felszámolására, a vasúti munka zavartalan végzése biztosítása mellett az MT rendelkezése szerint minden dolgozó időben kapja meg megérdemelt szabadságát.

K. J.

A korszerű követelményeknek megfelelően

Újabb biztosítóberendezési szerelvénnyel gazdagodik a közlekedési automatika. A távolból, villamos hajtóművel állított teljes sorompók nyitott, vagy zárt helyzetéről eddig a sorompó hajtómű végállás ellenőrző áramkörök felépülése útján értesültünk.

Egri János és *Hegedűs Géza* mérnökök javaslata alapján a TBÉF műszaki főcsoportja általános bevezetésre kidolgozta a korszerű követelményeknek megfelelő és fokozott biztonságot nyujtó, úgynevezett higanyérintős sorompó csapórudak végállása ellenőrzésének technológiáját.

Ennél az új műszaki megoldásnál a folyékony higany a nehézségi erő következtében a csapórúd közepére szerelve megbízható módon ellenőrzi a csapórudak valóságos végállását. A lezárt sorompó csapórúdzáró higanyérintője a sorompó hajtómű ellenőrző áramkörében szerepel, míg nyitott végállásban a másik higanyérintő teljesíti a zöld fényt.

A közeljövőben *Rákoshegy, Maglód, Érd-alsó, Sóstó-hegy*, majd fokozatosan az ország többi, a biztosítóberendezésbe is bekötött sorompók egészülnek ki ezzel az új higanyérintős ellenőrzéssel.

Balázs Gusztáv
mérnök, főintéző

Vasutas édesanyák

Anyák napja alkalmából szakszervezetünk elnöksége — az elmúlt évekhez hasonlóan — ebben az évben is vendégül látott és megajándékozott 25 sokgyermekes, vasutas édesanyát. A Benczúr utcai székházban megtartott ünnepségen *Kellner Istvánnak*, a szervezési és nevelési osztály vezetőjének üdvözlő szavai után *Szabó Antal* főtitkár méltatta a vasutas édesanyák áldozatos, fáradtságot nem ismerő munkáját. Köszöntő szavai nemcsak a jelenlevőkhöz szóltak, hanem minden vasutas édesanyához.

A rövid ünnepség után néhány édesanyával beszélgettünk. Kettőt bemutatunk közülük.

Bíró Józsefné Záhonyból érkezett. Öt gyermek édesanyja. A gyermeknevelés, a családfenntartás egyedül az ő gondja, mert az iszákos, garázda férj jelenleg börtönbüntetését tölti.

— Nehéz, nagyon nehéz — mondja szomorúan — de minden megpróbáltatást vállalok. *Anya vagyok, s gyermekeimet soha nem tudnám eldobni magamtól.* Sokszor úgy érzem, nem bírom már tovább. S aztán a gyerekekre gondolok és minden megy tovább.

— S ha a férje kiszabadul?

— Még nem döntöttem. De ha megjavul, törődik a családjával, a gyermekeivel, akkor... Végül is a gyermekeim apja.

Kuti Mária, Szentlőrinc állomás dolgozója nem édesanya. S hogy mégis a jutalmazottak közt köszönthettük, annak különös és megható története van.

A Kuti család évtizedeken át Barcson élt. Az édesapa a vasútnál dolgozott. Szerényen, de boldogan nevelték 1957-ig tíz gyermeküket. Aztán egy napon apa nélkül maradtak, majd néhány évvel később, 1965-ben az édesanya is meghalt.

A család gondja, a gyermekek nevelése a legidősebb testvérre, Máriára maradt. Öt kiskorú gyermekről kell még ma is gondoskodnia. Sokat, nagyon sokat vállal magára. Barcsról Szentlőrincre jár dolgozni. Korán kel, későn fekszik. Főz, mos, takarít, gyermekeket nevel. Irni, olvasni tanítja őket — mert a tanulásban is mellettük van. Velük együtt sír és örül.

Kuti Mária átveszi az ajándékot

(Szabó Mihály felvétele)

Hivatalosan, a társadalom előtt testvér. De a testvérek szemében ő az édesanya, aki szereti őket, aki mindenről lemond, akinek nincs magánélete, mert családja van, mert úgy érzi, pótolnia kell a pótolhatatlant, az édesanyát.

S hogy neki sincs édesanyja, s hogy neki is jólesne néha az anyai csók, az anyai simogatás, erről soha nem beszél. Csak titokban zokog, amikor senki sem látja, ha úgy érzi, hogy nem bírja már tovább. De a könnyek mögött is arra gondol, erősnek kell lenni, erősnek, mint egy igazi édesanyának.

S a testvérek, vagy pontosabban a gyerekek? Kettő ide is elkísérte. Sárika Barcsról jött vele. Kosztolányi Lászlóné, Kuti Etelka, aki évekkel ezelőtt került Pestre, a Déli pályaudvaron várta. Most mindketten itt ülnek a fehér asztalnál, s könnyező szemekkel, hálás tekintettel figyelik nővérük minden szavát, azét a nővérét, aki szerető testvér és szerető édesanya.

(Szerényi)

Korszerű intézet az öreg falak között

Az Anyagvizsgáló Főnökség — Szocialista Főnökség

Húsz esztendővel ezelőtt a MÁV vegyészeti laboratóriumának cégtáblája szerénykedett a Salgótarjáni úti öreg épületen. 1948-ban — a növekvő igényeknek megfelelően — a feladatkör kibővült, s *immár két évtizede az újjászervezett intézet munkatársai vizsgálják, minősítik mindazokat az anyagokat, amelyeket a MÁV valamelyik külső vállalattól rendelt.*

Április utolsó napján ismét ünnepeltek az Anyagvizsgáló Főnökségen. *Ekkor kapták meg harmadszor — az 1967. évi munkájuk alapján — Szocialista Főnökség címet.* Figyelemre méltó eredmény ez. Különösen ha azt is hozzátesszük: tavaly és tavaly előtt is hasonlóan köszönthették a május. Mesterhármasnak is nevezhetnénk a sikerüket, hiszen 1965 óta megőrizték a címet.

A laboratóriumokban és a gyárakban

Olajat, festéket, szenet, műanyagokat, textíliát, vasötvözeteket, színes fémeket és fűtőházi kazánvizet, valamint a Diesel-mozdonyok hűtő- és fűtővizét vizsgálják. *De nemcsak a Salgótarjáni úti laboratóriumokban minősítenek, hanem jelen vannak a gyártó üzemekben — még külországban is.* Egyes félkész gyártmányokat — lemezeket, abroncsokat, tengelyeket, gépi berendezéseket, mozdony-alkatrészeket — jobbára a helyszínen vizsgálják.

A főnökség vizsgáló módszerei a korszerű követelményeknek megfelelnek, évente csaknem 1 millió forintjuk van a műszaki fejlesztésre. Ilyen körülmények között lépést tarthatnak a rohamos fejlődéssel. Röntgen-vizsgáló kocsijukkal — szúrópróba szerűen — a kocsi alvázak, a mozdony-kazánok hegesztési varratait ellenőrizhetik és egyéb speciális feladatokat végezhetnek. Ultrahangos vizsgáló részlegük pedig a fémes anyagok rejtett, belső hibáit — repedéseit, üregeit — deríti fel. Kis kézikocsijukkal a nyílt pályán állapítják meg a sínhibákat, repedéseket.

(Hadd említsük meg, hogy az NSZK-beli Krautkramer-céggel kötött szerződésünk értelmében az összes magyarországi ultrahangos vizsgáló készüléket — azokat is, amelyek nem a MÁV tulajdonában vannak — a Salgótarjáni úti főnökség javítja!)

Nagyobb igények — fokozottabb felelősség

Lengyel Józseffel, az Anyagvizsgáló Főnökség helyettes vezetőjével és *Kerti József szb-titkárral*, az elektromos anyagvizsgáló csoport vezetőjével nemcsak az elmúlt esztendők eredményeiről, hanem a jövő feladatairól is beszélgetünk.

— *A szocialista brigádmozgalom nálunk hétéves múltra tekinthet vissza* — mondja a szakszervezeti bizottság titkára. — Az első kollektívák *1961*-ben *alakultak, s 1967*-ben *17 szocialista brigádban* 111 dolgozónk versenyzett. A május elsejei ünnepségen *53* ezüst, *38* bronz és *17* zöldkoszorús jelvényt adtak át.

Az elmúlt esztendő eredményeit elemezve megemlítik, hogy az anyagátvevő csoportok *1130* órával kevesebb idő alatt *34* százalékkal több anyagot vettek át, mint *1966*-ban. A *16* laboratórium *19* ezer *746* órával rövidebb idő alatt *8 százalékkal több mintát vizsgált*, mint az előző esztendőben!

A műszaki fejlesztés keretében a szocialista brigádjaik különböző célfeladatokat kaptak és tanulmányokat készítettek. A napi feladatok ellátása mellett gyakorlati jellegű kutatómunkát is végeztek, hogy egy-egy újabb vizsgálati módszer bevezetését lehetővé tegyék. Egy ilyen, időszerű kutatási téma: az olajcsere ideje műszaki paramétereinek meghatározása a MÁV Diesel-mozdonyainál...

A dieselesítési és villamosítási programmal — a sebesség fokozásával — egyidejűleg a főnökség szerepe is mind jelentősebb. A korábbiaknál is fokozottabb gondossággal kell vizsgálniuk a szélsebesen száguldó járművek részére készített anyagokat és alkatrészeket. A közlekedés biztonsága függ a figyelmüktől, a lelkiismeretes munkájuktól.

A jó eredmény kötelez

A gyártó vállalatok többségével — mint a Ganz-MÁVAG-gal, vagy a diósgyőri *Lenin Kohászati Művekkel* — igen jó a kapcsolat. Ám az *1968*-as esztendőnek egyik új vonása — s ezzel szinte mindenütt találkoznak —, hogy az üzemek a lehető legrövidebb idő alatt szeretnék átadni gyártmányaikat a megrendelőnek. *Ez részben az új gazdasági irányítás örvendetes eredménye, de amennyire örvendetes, olyan mértékben felelősséget is jelent.* A vállalatoktól sürgetve, rövidebb idő alatt kell a különböző vizsgálatokat elvégezni.

— Célunk, hogy a *Szocialista Főnökség* címet az idén is megőrizzük, s idei munkánkkal ismét kiérdemeljük. Dolgozóink tovább képzik magukat (a legutóbbi értékeléskor öten jártak szakmai egyetemre, ketten felsőfokú technikumba), s új kezdeményezés a főnökségünknél, hogy a KISZ-szervezet fiataljai januárban bekapcsolódtak a kiváló ifjú mérnök — kiváló ifjú technikus mozgalomba — mondják a vezetők.

Hogy abban hogyan állnak helyt, s hogy 1968-ban az elmúlt évi eredményeikhez mélton szerepelnek-e — erre csak az esztendő végén kaphatunk választ.

— Földes —

Vállalásukat teljesítették

Budapest-Angyalföld állomás kollektívája jó eredményekkel zárta az 1967-es évet: teljesítették az élüzem célkitűzéseit. *A kocsitartózkodásnál a 93 százalékos élüzem szinttel szemben 94,27, a kocsikihasználásnál 100,42, a vonatközlekedési tervnél pedig 86,09 százalékos eredményt értek el.* Jó munkájukat bizonyítja az is, hogy az egy kocsira eső tolatási időt a vállalt *4 percről, 3,7 percre teljesítették.*

Az eredmények annál is értékesebbek, mert az elmúlt év második negyedétől kezdődően *Budapest-Angyalföld* állomáson létszámgondokkal is küzködött. Emiatt a közbeváltó rendszert nem tudták megvalósítani.

Az eredmények eléréséért nagyon sokat tettek a szocialista brigádok. Az állomáson négy szocialista brigád dolgozik, s ebből három forgalmi brigád már elnyerte a zöldkoszorús jelvényt. A negyedik, a kereskedelmi brigád pedig az elmúlt évi jó munkája jutalmaként ebben az évben kapja meg a szocialista brigád címet.

Az állomás és az AKÖV dolgozói már évekkel ezelőtt komplexbrigád szerződést kötöttek és közös munkájuk eredményeként — három féléven keresztül — első helyen végeztek a budapesti igazgatóság területén.

Tekintettel arra, hogy az állomás dolgozóinak több mint kétharmada szocialista brigádban dolgozik, ebben az évben az állomás kollektívája a szocialista szolgálati hely címért folyó versenyben is részt vesz.

Nagy László

A termelési tanácskozások elé

A dolgozóknak azt az igényét, hogy részt kérnek a vezetésből, a közügyek intézéséből, hogy egyre többet akarnak vállalni a vasútüzemi feladatok eredményes megoldásából, fokozni akarják az ellenőrzésben való részvételüket, csak támogatni és ösztönözni lehet. Ez nemcsak kívánság, óhaj a dolgozók részéről. *Tettekben is ki akarják fejezni részvételüket a jogok és kötelességek egységén alapuló demokratizmusunk fejlesztésében.* Ezt fejezik ki azok a vállalások, amelyeket az egyes szolgálati helyek, üzemek, pályamesteri szakaszok kollektívái, szocialista brigádjai tettek a Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának ötvenedik évfordulójára.

A különböző szolgálati helyek a minőségi munka javításával, ráfordítások csökkentésével, tervszerűség fokozásával, gazdaságosabb munkavégzéssel igyekeznek biztosítani a vasút szállítási feladatainak gyors és biztonságos végrehajtását. *Miskolc, Hatvan, Békéscsaba, Dombóvár, Szombathely és Záhony dolgozói többek között a vonatok menetrendszerinti közlekedésének állandó javítására, a vontató- és vontatott eszközök jobb kihasználására tettek vállalásokat.*

Ezt az egészséges törekvést kell megfelelő módon, megfelelő irányítással fenntartani, erősíteni. Ebben töltenek be jelentős szerepet a most folyó termelési tanácskozások is. Egy negyedévnél alig több idő tapasztalatai állnak rendelkezésre annak elemzésére, hogyan indultunk, hogyan kezdtünk új módon dolgozni. Nem lehet teljes képet alkotni és messzemenő következtetéseket levonni, de az elmúlt negyedév munkaszervezési, irányítási, gazdálkodási munka tapasztalatainak, a vállalások teljesítésének megfelelő, reális elemzését és annak a dolgozók elé tárását nem mulaszthatják el a szolgálati helyek, üzemek vezetői. *Tájékoztatni kell a dolgozókat a gazdasági év kezdetéről, az indulás nehézségeiről, az igazgatóság terveiről és a szolgálati hely célkitűzéseiről*, hogy a vitában tevékenyen vegyenek részt a dolgozók.

A termelési tanácskozásokon a kollektíva gyakorolja elsősorban véleményező, javaslattevő ellenőrzési és döntési jogát és ebből adódóan elvárják, hogy olyan tájékoztatást kapjanak, amely alkalmas arra, hogy állást tudjanak foglalni, véleményt tudjanak nyilvánítani. A tervek, ha megkésve is, de most már végleges formában rendelkezésre állanak, a szolgálati helyeken, üzemekben, s így helyesen cselekednek ott, ahol a korábban kialakított vállalásokat felülvizsgálják, ahol szükséges összhangba hozva a végleges tervekkel, célkitűzésekkel a termelési tanácskozáson megvitatva a kollektíva döntése alapján végrehajtják az esetleges módosításokat. Az elhangzott javaslatokat, észrevételeket, véleményeket komolyan kell venni. Ezzel valósíthatjuk meg azt, hogy a vezetés nemcsak szavakban, hanem tettekben is segítse a dolgozókat az alkotó beleszólásra.

A nagy évforduló méltó megünneplésére való felkészülés mindannyiunk feladata, *s ennek jegyében szervezzük az 1968. évi munkaversenyt*, melynek célja, hogy segítsük a szállítási igények maradék nélküli kielégítését, a gazdaságosság növelését, s ezzel biztosítsuk a tervezett nyereség teljesítését, túlteljesítését. A most folyó tanácskozásokat is használjuk fel a jubileumi munkaverseny további kibontakoztatására, a versenykedv fejlesztésére, az egyéni és kollektív érdekeltség összefüggésének magyarázására, az aktivitás növelésére, hogy minden szolgálati helyen, üzemben, részlegnél és brigádnál kialakuljon az akarat és cselekvés egysége.

Dr. Bordi István

44 év a vasútnál

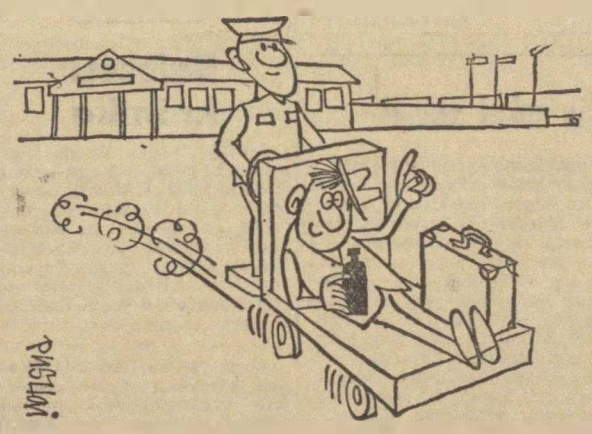
Gyöngyös állomás dolgozói kedves családi ünnepségen búcsúztak idős munkatársuktól, *Ács József* szolgálatvezető váltóőrtől, aki 44 évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult.

Karbuczky Károly felügyelő, állomásfőnök méltatta Ács József eredményes munkáját, példás helytállását. Az állomásfőnök után *Éber Endre* szb-titkár a szakszervezeti bizottság nevében köszönte meg Ács Józsefnek, mint bizalminak a közel két évtizedes társadalmi munkáját.

A kedves kis ünnepség befejezéseként a nyugdíjba vonuló idős vasutasoknak átadták *dr. Pásztor Pálnak*, a miskolci igazgatóság vezetőjének elismerő oklevelét, a kiváló dolgozó jelvényt és oklevelet, a vele járó pénzjutalommal és a munkatársak, barátok ajándékát.

Bezzegh Lajos

KORSZERŰSÖDIK A SZÁLLÍTÁS



Már csak ez hiányzik

(Pusztai Pál rajza)

Dicséretes munkát végeztek

A szegedi igazgatóság területén három szolgálati hely, *Szentes állomás, Kecskemét állomás*, valamint a hozzátartozó *vontatási, pályafenntartási és távközlő szolgálat*, a szegedi *Távközlő és Biztosítóberendezési Főnökség* nyert el élüzem címet.

Szentes állomás dolgozói az élüzem címért folyó verseny célkitűzéseit 1967-es évben teljesítették. Az állomás átlagos havi kocsiforgalma meghaladja a 10 000-et, s ez is azt bizonyítja, hogy az ezzel járó munka nem kis feladat elé állítja az állomás vezetőit és dolgozóit.

Az állomás termelési eredményeit nagyban segítette a jól működő 17 szocialista brigád. Egy brigád bronz plakettet, hat brigád zöldkoszorús jelvénnyel rendelkezik. Tíz brigád pedig az oklevél elnyeréséért versenyez.

Kecskemét csomópont dolgozói 1961-től kezdve több esetben kaptak élüzem kitüntetést.

A feladatok gyors és pontos végrehajtása érdekében az állomás éves intézkedési tervet készített felelősök megjelölésével. A feladatok teljesítéséről, a célkitűzések megvalósításáról a negyedéves termelési tanácskozásokon számoltak be.

Az eredmény: *Kecskemét állomás dolgozói az 1967-es évi munka feladatait kiválóan teljesítették.*

Az igazgatóság másik élüzem címet elnyert szolgálati helye a szegedi *Távközlő és Biztosítóberendezési Főnökség.* A főnökség dolgozói az 1967. évi célkitűzéseket *106,4 százalékra teljesítették.*

Az éves jó munkát bizonyítja, hogy a vonatmegállások *3,5 százaléka* történt csak a felügyeletükhöz tartozó berendezések meghibásodásából. Ez az értékelésben 0 pontot jelent. A termelési tanácskozások, a műszaki konferenciák, a munkaversenyek szervezése, irányítása hasznosan segítette a célok elérését.

Sziládi Sándor

Szorgos munkáskollektíva

Látogatás a Nyugati pályaudvar személykocsi-javítójában

Mint jó tanuló a hátsópadban, úgy húzódik meg a *Nyugati pályaudvaron az Elmunkás-híd alatt*, a vontatási műhely. Több mint százan javítják itt a személykocsikat, segítik a kulturált utazást.

Belépéskor egy felemelt — fútószerkezet nélküli — hálókocsi hívta fel magára a figyelmet.

— *A 005-ös „lebetegedett"* — mondta *Buzás Mihály* művezető és magyarázatként hozzátette: — *a főhordcsiga rugója törött, azért kellett kitolni alóla a „lábakat".*

A felfüggesztett nehéz kocsi alatt serényen dolgoznak. Fület tépő a kalapálás. Alig értjük egymás szavát, azért lépünk be az üvegfallal körülvett művezetői irodába, ahol *Hoffmann Géza műhelyfőnök és Labáth Dénes* művezető éppen a tervekről beszélgetnek. *Csak fel kell lapozni a kimutatásokat és máris hű képet kapunk az itt folyó munkáról.*

— A legutóbbi — a márciusi — részletvizsga terv 360 tengely volt, melyet 100 százalékig teljesítettünk — tájékoztat a műhelyfőnök. — *Ez azt jelenti, hogy 66 kéttengelyes és 57 négytengelyes kocsit hoztunk rendbe.*

Ezen kívül 520 tengely volt a futójavítás tervük, melyek alatt a kisebb munkákat, javításokat értik. *Ez utóbbi tervet 124 százalékra teljesítették.*

— A futójavításokat igénylő műbőr ülések feltépése, függönyhiány, vízcsapok, zárak, kilincsek, csomagtartók rongálása főleg a helyi munkásvonatokban fordul elő tömegesen — mondja Buzás Mihály. — *Jó volna, ha a jegyvizsgálók és utazó vasutasok jobban magukénak éreznék a vasúti kocsikat*, azok berendezési tárgyait és lelepleznék a rongálókat.

1967-ben, az előző évhez viszonyítva, kéttized nappal csökkent a kocsik tartózkodási ideje a műhelyben. Ami kétségtelenül jobb munkaszervezést jelent. Jó és aktív a brigádmozgalom is. A dolgozók nagy többsége a *Kossuth, a Rákóczi és a Ságvári* szocialista brigádokba tömörült, Mindhárom brigádot már többször kitüntették. *A Kossuth brigádot nemrég érte az a kitüntetés, hogy Tatai Lajos lakatos, Érdemes vasutas, többszörös kiváló dolgozó az Országházba kapott meghívót a felszabadulási ünnepségre.*

Tatai Lajost éppen egy magasan függő személykocsi alatt találjuk. Fékberendezést javít. Kérges tenyere csupa olaj. Szerény, vékonydongájú munkásember.

— *Boldog voltam, hogy meghívót kaptam* — mondja — de annak is örülök, hogy a társaim velem együtt örültek, Tulajdonképpen nem is én kaptam a meghívót, hanem a Kossuth brigád.

Csak néhány percig tart a beszélgetés, aztán elszélednek az emberek, folytatódik a munka.

A Marvis 1 sikere Moszkvában

Egyedülálló magyar szabadalom

A moszkvai magyar kereskedelmi kirendeltség épületében a *Fok-Gyem Finommechanikai és Elektronikus Műszergyártó Ktsz és az Elektroimpex* kiállítást rendezett, amelynek során egy villanyvonat-modellen bemutatták a magyar híradástechnikai ipar egyik legújabb korszerű berendezését: *a számok leolvasására szolgáló automatikus számazonosító berendezést — a Marvis 1-et.*

A mágneses elv alapján működő berendezés időjárási és látási viszonyoktól, a jármű helyzetétől és irányától függetlenül óránként 160 kilométeres sebesség mellett is *teljes biztonsággal olvassa le* a vasúti járművek mágneses kód formájában rögzített ismertető jeleit és számait.

A leolvasott információk azonnal a vasútnál használatos lyukasztott szalagra kerülnek. Elektronikus számítógéppel összekapcsolva egy nagy kiterjedésű vasúthálózatról — az egyes szerelvényekről, kocsikról, ezek helyzetéről — bármikor áttekinthető képet nyújt, így a kocsipark kihasználását maximálissá teheti.

NYUGDÍJASOKAT BÚCSÚZTATTAK

Keszthely állomáson az elmúlt időben 3 dolgozót, 3 idős vasutast búcsúztattak ünnepélyes külsőségek között. *Bokodi Ferenc* segédhivatal-vezető, *Borók Lajos* vonatkísérő és *Tihanyi Lajosné* takarítónő nyugdíjba vonult. Mindhárom vasutas sok-sok éven át munkája legjavát adta és a legnehezebb időkben is becsületesen helytállt. *Bokodi Ferenc hosszú éveken keresztül társadalmi munkás volt*, s most nyugdíjaztatása után is megmaradt szakszervezeti bizalminak.

Káprai László

Rangot, elismerést vívtak ki maguknak

A régi falak között új élet kezdődött a Landler járműjavító kultúrotthonában

A *Landler Jenő Járműjavító Művelődési Otthona* több mint háromnegyed százados múltra tekinthet vissza. Kicsiny, szűk termeinek padozatát csaknem három generáció koptatta, mert a kultúra, a művelődés fellegvára volt az már 1893-ban is. Akkor önképzőkör néven működött, 1905 óta pedig már mint művelődési házat ismerik az üzem dolgozói, a környék, *Rákospalota* és *Újpest* lakói.

Nincs szándékunkban az elmúlt időszakot elemezni, de ahhoz, hogy összehasonlítást tudjunk tenni a korábbi évek és az elmúlt évek munkája között, néhány dolgot feltétlenül meg kell említeni. *Elsősorban azt, hogy 2—3 esztendő óta rangra emelkedett a művelődési ház. Tekintélye és vonzóereje van.* A hajdani, reggelig tartó és sokszor verekedésbe fajuló mulatozások korszaka befejeződött. S ha erről esik szó, az üzem és a kultúrotthon vezetői mosolyogva mondják: hol van már a tavalyi hó? *Új élet kezdődött a művelődési házban. Ami volt, az elmúlt.* Ezek között a falak között most már csendesen, kulturáltan szórakoznak a vendégek. S ha mégis akad egy-két hangoskodó, egy pillanat alatt az utcán találja magát.

Közös összefogással

A művelődési ház élére két esztendővel ezelőtt *Simon György* személyében egyetemet végzett fiatal, agilis igazgató került. 1967. novemberében megválasztották a társadalmi vezetőséget is. Az elmúlt évek szomorú tapasztalatain okulva, a 13 tagú vezetőség eredményes munkát végzett.

Ahhoz azonban, hogy végképp „lerázzák" a múlt örökségét, közös összefogásra, segítségre volt szükség. Az üzem gazdasági és mozgalmi vezetői is azon igyekeznek, ne következzenek ismét eredménytelen évek. A kultúrotthon új igazgatóját segítette *Galambos Ferenc*, az üzem szakszervezeti bizottságának kultúrfelelőse, *Galsich Ferenc* művészeti vezető és *Bilinszky Ferencné* könyvtáros. De segítette a munkát az üzem törzsgárdája is.

A Landler Jenő Járműjavító Művelődési Házára szükség van. Bizonyítják ezt az utóbbi évek sikerei, eredményei és a számadatok is. A 2500 fős üzem egyharmada tagja a művelődési ház könyvtárának, *s 1966-ban 31 717, 1967-ben pedig 29 927 kötet könyvet kölcsönöztek ki.* Az elmúlt évben 1186 rendezvény volt, amelyen összesen 46 344 ember vett részt. A 77 ismeretterjesztő előadást pedig 3462 dolgozó hallgatta végig. A szakkörökben több száz fiatal és idősebb dolgozó tevékenykedik.

Törődnek az emberekkel

Minek köszönhetik a sikert, az elmúlt évek eredményét?

Elsősorban annak, hogy törődnek az emberekkel, foglalkoznak velük, keresik az újat, keresik azokat a lehetőségeket, amelyek kényszer nélkül vonzzák a látogatókat. A havi és a negyedévi munkatervet nagy gonddal és alapossággal készítik el. A 13 tagú társadalmi vezetőség — amelyben a vállalat gazdasági és mozgalmi vezetőinek képviselőin kívül megtaláljuk a Hazafias Népfront, az MHS, a Nőtanács és a kerületi tanács küldötteit is — minden hónapban rendszeresen ülésezik, ahol részletesen és aprólékosan beszélik meg a feladatokat. Ilyenkor szó esik a szakköri munkáról, rendezvényekről, a könyvtár és a letéti könyvtár munkájáról, egyszóval minden olyan eseményről, amely előbbre viszi, segíti a művelődési ház munkáját.

Hogy az új vezetőség jól dolgozik, azt nem kell külön bizonyítani. Mindennél többet mondanak az eredmények, amelyekkel méltán büszkélkedhet a művelődési ház. *Itt szervezték meg az egyik legjobb eredményt felmutató munkásakadémiát. A három kihelyezett általános iskolai osztályban 58 idős dolgozó tanul, s több mint 460 fő vesz részt a műszaki továbbképző oktatáson.* Ez természetesen csak egy kis része annak az egésznek, ami jellemzi a művelődési ház életét. Nincs olyan nap, hogy valamilyen rendezvény, vagy szakköri foglalkozás ne lenne. A baj inkább az, hogy ez az épület nemcsak hogy elavult, hanem kicsi is. A megnövekedett igényeknek nem felel már meg.

Vonzó előadások

Az embereket, az üzem kollektíváját, nem kell csalogatni, jönnek maguktól is. Sőt, sokszor olyan sokan vannak, hogy a nagy terem is kicsinek bizonyul. Az üzem dolgozóinak aktivitása, a művelődési ház iránt érzett megbecsülésére mi sem jellemzőbb jobban, mint az az eset is, amit Simon György igazgató mesélt el.

Az ismeretterjesztő előadások általában délután 4 órakor kezdődnek. A vidéki dolgozók — s számuk nem csekély, 1670 fő — haza mehetnének a negyed, illetve a fél ötös vonatokkal. Többségük azonban átsétál a kultúrotthonba, végig hallgatja az előadást, s csak az esti vonattal utazik haza. *Vonzza az embereket a megváltozott légkör, a kedves, közvetlen családi hangulat.* Mindenki megtalálja a maga számára a legmegfelelőbb szórakozási lehetőséget.

A négy szakkörben a fotós, a vasútmodellező, a billiárd és bélyeggyűjtő szakkörben nagyon komoly és lelkes munka folyik. De ugyanilyen odaadó munkát végeznek a művészeti szakkörök is. Mindezek tetejében még családi estek, névadó ünnepségek és táncestek teszik kellemesebbé a hét végét és nagyon sokszor a hétköznapokat is.

Gyakran látogatott könyvtár

Az utóbbi időben a mozdonyosztály kezdeményezésére például *családi esten köszöntik a jubiláns és a nyugdíjba menő dolgozókat. Eddig az ilyen és effajta összejövetelre korsó sör, vagy fröccs mellett valamelyik sarki vendéglőbe került sor.* Ma azonban az üzem dolgozói már kezdik megszokni, hogy jobb és kellemesebb mindez, ha a család. a feleség, az egész kollektíva együtt ünnepel.

Ezek az eredmények azonban nagyon lelkes és fáradságos munkának köszönhetők. *A kultúrházban, a művelődéshez, a szórakozáshoz csak a legminimálisabb feltételek adottak. A könyvtár helyisége például egyben ruhatár, előcsarnok, billiárdszoba és zsibongó is.* Hogy mégis sok-sok olvasója van, az elsősorban Bilinszky Ferencnének, a művelődési ház függetlenített könyvtárosának köszönhető. Fáradságot nem ismerő ambícióval, lelkesedéssel végzi munkáját. Az új beszerzésekről, az új könyvekről külön stencilezett kiadványt állít össze és küldi az üzemrészekbe. Nagy gonddal segíti és irányítja a nyolc letéti könyvtár munkáját. *Ismeri az embereket, tudja, kinek, mit kell ajánlani.* Mostoha körülmények között is példamutatóan végzi munkáját.

A nehezén már túljutottak, több mint két esztendős, lelkes munkával *nevet, megbecsülést szereztek a művelődési háznak. Rangot, elismerést vívtak ki maguknak*, amelyet az új művelődési ház elkészülése után is minden bizonnyal megtartanak majd.

Szerényi József

Amikor egy nulla is sokat számít

Szinte mindenki előtt ismert, hogy Záhony állomáson milyen fontos munka folyik. Az átrakásokra kerülő árukat részben daruval, részben kézi erővel rakják át. Az áruk különbözőek: tégla, vas, fa stb. *Egyes áruk átrakásához a védőkesztyű használata kötelező.* A kesztyűket azonban több mint öt hónapja nem tudják biztosítani. Emiatt *Bácskai József darumunkás* kézsérülést szenvedett és több mint két hétre kiesett a termelő munkából. S hogy miért nincs védőkesztyű? Álljon itt tanulságként a történet.

Záhony állomás 1000 pár védőkesztyűt igényelt az igazgatóságtól. Az igénylést az Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság tervezési csoportjához továbbították. A megrendelés meg is történt annyi eltéréssel, hogy az 1000 pár kesztyű helyett csak 100 párat rendeltek és szállították Záhonyba. Egy nulla valahogy lemaradt. Ez nem is volna nagy baj, hiszen „tévedni emberi dolog". *Hiba az, hogy a nulla pótlására, illetve a hiányzó 900 pár védőkesztyű szállítására intézkedés azóta sem történt.*

Czeglédi Sándor
Debrecen

Összefogott a kollektíva

A *Hámán Kató Fűtőház* régi megbecsült dolgozója, a kiváló dolgozó jelvény tulajdonosa *Ragály Gyula* szocialista brigádtag ez év januárjában tragikus hirtelenséggel meghalt.

A fűtőház utazószemélyzeténél régi szokás, ha egy mozdonyvezető, vagy mozdonyfűtő elhalálozik, akkor a kollektíva nem feledkezik meg a visszamaradt családról. Ez történt most is, amikor gyűjtést rendeztek, hogy segítsék az özvegyen maradt feleséget és a négy árván maradt kiskorú gyermeket.

Közvetlen munkatársai, a *Kossuth és József Attila* NOHAB szocialista brigádtagok pedig védnökséget vállaltak a Jászkiséren apa nélkül maradt kiskorú gyermekek felett.

Ragály Gyula gyermekei levélben mondtak köszönetet az ajándékokért. A következőket írták:

„Kedves bácsik! Örömmel tölti el gyermeki szívünket az a szeretet és gondoskodás, amellyel elhalmoztak bennünket. Köszönetet mondunk azért, hogy ennyi sok szép ruhát kaptunk. Igérjük, hogy jó tanulmányi eredményünkkel viszonozzuk a rólunk való gondoskodást, és mindig hűek maradunk édesapánk emlékéhez. Köszönjük a fáradságot Jancsika Károlyné nőfelelősnek, valamint Labáth János bácsinak, amiért bevásároltak nekünk. Igazi gyermeki szeretettel Ági, Gyuszi, Kati, Erzsi."

Felvégi István

Idejében szólunk

Napok kérdése és megindul a balatoni forgalom. Amennyire gyorsan közeledik ez a nap, olyan gyorsan szaporodik *a budapest—pusztaszabolcsi vonalon Nagytétény után Érdfelső megállóhelyig* a bal vágány mellett az anyagárokban a szemét.

Új nemzetközi vonatok hírét is halljuk. Ezen a vonalon indul a *Mecsek-express*, vajon milyen látvány lesz ez a szemetes terület. Az utóbbi hetekben valóságos invázió indult meg a vasúti részű elcsúfítására. Talán kocsiszámra hordják oda a szemetet. *Különösen Érdliget megállóhely környéke mutat elszomorító képet. Vajon a tanácsi szervek tudják ezt? Talán engedélyezte a MÁV, hogy a szép gyepes anyagárkot szeméttel betöltsék?* Nem hisszük! Mi történt ezen a vidéken, amely eddig tisztaságáról, szépségéről volt híres? Még nem tűnt fel senkinek a néhány vagonnyi szemét?

Sürgősen intézkedni kell!

Molnár Árpád intéző
Bp., Ferencváros

DICSÉRETES MUNKÁT VÉGEZTEK

Az urkuti gazdasági vasút nem tartozik a nagy vasutak közé, de munkája mégsem lebecsülendő, hiszen nem kisebb jelentőségű szállításokkal foglalkozik, mint az acélnemesítéshez szükséges mangánszállítás.

Az áruszállítási tervet az elmúlt évben 106 százalékra teljesítették, s a kocsi kihasználásában *102 százalékos* eredményt értek el. A vonatkísérő személyzet egy szolgálati órára eső kilométernél *115*, a vontatási személyzet egy szolgálati órájára eső kilométernél pedig *102 százalékos* eredményt ért el.

Bognár Károly

Baleseti krónika

Április 22-én a Mende állomásra behaladó 5522 sz. vonat elütötte *Szemes Mihály* pályamestert, aki bordatörést szenvedett. A balesetet az okozta, hogy nevezett körültekintés nélkül a vonat űrszelvényébe lépett. A viszonylag szerencsés kimenetelű üzemi baleset kivizsgálása még tart.

★

Április 26-án Kisvárda állomás közelében végzett gépesített vágányfektetési munka közben ujjcsonkulásos üzemi baleset érte Horváth János pályamunkást. A baleset úgy történt, hogy a portáldaru kezelése közben bal keze a mozgó alkatrészek közé került.

★

Május 3-án a Vác állomásra bejáró 160/b számú vonat elütötte *Mácsai András*, Szob állomás létszámába tartozó vonatfékezőt, aki a fején megsérült. A baleset a 291. számú vonattal végzett tolatásnál történt, miközben nevezett a bejáró 160/b számú űrszelvényébe lépett. A kivizsgálás folyamatban van.

MENETRENDVÁLTOZÁS

— A tehervonatok is érdeklik!?
— Szeretném tudni, melyik tehervonatot jelölték ki, hogy napirenden késleltesse a reggeli személyt.

(Pusztai Pál rajza)

Új nyári egyenruha

A 17. sz. Hivatalos Lapban közzétett 107851/1968. 3. A. sz. rendelet értelmében a zárt nyári egyenruhák helyett ez évtől kezdődően új nyitott fazonú, műszál szövetből készült, sötétszürke nyári egyenruhát kapnak a vasutasok.

Biztosak vagyunk abban, hogy a tetszetős kivitelű, könnyű, formatartó nyári egyenruha valamennyi dolgozó tetszését megnyeri, hiszen ezzel egy régi panaszt orvosolnak. Évek óta közismert volt, hogy a sávoly egyenruhák csak új állapotban feleltek meg az előírt követelményeknek. Fazonuk megtört, s rövid idő alatt kifakultak.

Az egyéb korszerűsítési törekvések mellett, a szolgálati viszonyt, a rendet és fegyelmet jelképező egyenruha módosításának feltételei azonban csak most teremtődtek meg. Az új egyenruhát folyamatosan kapják. Ez azzal az elkerülhetetlen körülménnyel jár, hogy dolgozóink egy része új, más része régi típusú nyári ruhában látja el szolgálatát. Ez természetesen csak addig tart, amíg a már kintlévő nyári egyenruhák viselési ideje le nem jár. A ruhák kiosztását néhány héten belül megkezdik.

Az új nyári egyenruha bevezetésével egyidejűleg megszűnik az egyes szolgálati főnökségek meghatározott beosztású dolgozóinak az ún. különleges nyári egyenruha juttatása.

Az új nyári egyenruha nyitott fazonú, s így a nyári rekkenő hőségben 'kihajtott inggallérral, kényelmesebben dolgozhatnak. Fontosnak tartjuk az esztétikai igények figyelembevételét és betartását. Az egyenruhák szabályszerű viselésének követelményei az új nyári egyenruháknál általában egyszínű fehér, vagy sötét (nem mintás) ing, illetve ha nem kihajtva viselik az inget, sötét nyakkendő. *A nyári egyenruha műszál anyaga különleges egyöntetű tisztítást igényel, ezért felhívjuk a dolgozók figyelmét, hogy a ruhákhoz csatolt kezelési utasítást gondosan tanulmányozzák és ruháik minőségének megóvása érdekében azt feltétlen tartsák be.*

Úgy hisszük, hogy ez az intézkedés segíti a kulturáltabb, esztétikailag is kedvezőbb megjelenést és dolgozóink elismerését, megbecsülését szolgálja.

Munkavédelmi Felügyelőség

Negyedszázad a vasútnál

Nagyapja és édesapja után került a vasutasok közé, egy májusi napon: éppen 25 esztendeje. A lakatosoknál kezdte a szolgálatát.

Érdekes, izgalmas indulás volt ez — vallja —, hiszen a segédeihez tartozott az újjáépítés. Nagyobb megbízást aligha kaphatott volna: *a Bükk szélén. Szarvaskő környékén is elpusztult a pályatest, megsemmisültek a hidak, az egercsehi bányászok segítségével úgyszólván elölről kellett kezdeni a munkát.*

— Nehéz volt — emlékezik negyedszázadnyi idő után —, mivel a vonatok nem járhattak a megrongált, elpusztított sineken, így az építőanyag nagy részét gépkocsikkal, szekerekkel kellett hordani Bélapátfalváról. A rakodás külön fáradságot jelentett! Ám valamennyien sokat akartak tenni, nem törődtek soha a fullasztó feladatokkal, az idővel, mindig csak a célt nézték.

Közben pedig múltak az évek, s *Pataki Jánosból* „igazi" vasutas lett.

Ezért meg kellett küzdenie, nem hagyhatta ki az „iskola" egyetlen osztályát sem. *Amint vonatra szállt — mert úgy hitte, hogy a vasutasok csak a vonatokon születnek —, előbb a gőzöst fűtötte a miskolc—budapesti vonalon, s csupán 24. életévének betöltése után jelentkezett a vizsgára.* Így lehetett később önálló mozdonyvezető.

Budapest és Miskolc között, Eger környékén vált szakmája mesterévé, az ötvenes évek sokszor rendkívüli megpróbáltatásai acélozták az erejét, kitartását. Hozzászokott a 30—32 órás műszakokhoz is, nem tiltakozott, ha a végállomáson tovább marasztalták a mozdonyon. *Három Kiváló dolgozó kitüntetését talán ezeknek is köszönheti.*

S hogy a huszonöt esztendőből mire emlékszik majd a legtovább? Egy különös útra. Andornaktálya felső és Eger között váratlanul valamiféle sötét tömeget vett észre. Ösztönösen a fék után nyúlt s minden idegszálával megpróbált megálljt parancsolni gépének. Egy ekét húzó vontató szorult a sínek közé, s ember is ült a nyeregben. Jó tíz méternyire sikerült lefékezni a „különös vendégek" előtt. Nyolcszáz forint jutalmat, s az igazgatóság köszönő sorait kapta példás figyelméért.

Három és fél éve az egri fűtőház szakszervezeti titkára. Azóta, szolgálata mellett munkaversenyt szervez, szocialista brigádokkal foglalkozik. A közös igyekezet az idén már harmadszor hozza nagyszerű gyümölcsét: ismét megszerezték az Elézem címet.

Nem, korántsem az ő érdeme — hangsúlyozza magyarázkodva —, a „verkli" nála nélkül is járna.

Lehet, hogy így van, de a mostani miniszteri dicséret, amellyel az állomáson egyedül *Pataki Jánost* tisztelték meg, nem lehet véletlen.

Kitér a dicséret elől, arra kér, hogy beszéljünk másról. A fűtőházról, a mindennapi munkáról szívesebben szól...

(Gy. Gy.)

Első Záhony és Eperjeske

A *Záhony—Csap* és *Eperjeske—Bátyu* határállomások közötti verseny értékelésére az elmúlt héten került sor. A Záhony állomáson tartott közöt megbeszélésen részt vett *J. F. Mironjuk*, az uzsgorodi vasútigazgatóság aligazgatója, *Békési Rezső*, a debreceni igazgatóság helyettes vezetője, *Lovász Imre*, a debreceni területi bizottság titkára és a határállomások vezetői.

F. J. Mironjuk aligazgató az értékelés során elmondotta, hogy az állomások határforgalmi versenye jelentős szerepet tölt be a szovjet vasút területén folyó szocialista munkaverseny életében is. *Külön kiemelte, hogy Csap—Záhony, Bátyu—Eperjeske között kialakult versenyt a szovjet vasutasok nagyra értékelik, és a közös munkáért elismerését is kifejezte.*

A vándorzászlót az elmúlt félévi eredmények alapján Záhony, illetve Eperjeske állomás kollektívája kapta.

Brád Gábor

80 éves a szegedi igazgatóság

1888. MÁJUS 1. a szegedi vasútigazgatóság alapításának napja. A múlt század első felében készült magyarországi vasútépítési tervekben már szerepelt Szeged város bekapcsolása a vasúti hálózatba. Tanulmányában *Széchenyi István is javasolta a Cegléd—Kecskemét—Szeged és Szeged—Szabadka* közti vasútvonalak megépítését.

Szeged város vezetői és lakossága szívesen fogadta a vasútépítés gondolatát és a tervezési munkálatok során felajánlották a vasútépítéshez szükséges területek ingyenes biztosítását és 50 000 forint hozzájárulást az építési költségekhez.

Az első vonat Szegedre 1854. március 4-én futott be, miután megtörtént a kiskunfélegyháza—szegedi vonal üzembehelyezése. 1857-ben adták át a forgalomnak a szeged—temesvári vonalat, 1858-ban a Tisza hídat.

Vasúti csomóponttá Szeged 1869—71 közt vált, amikor az „Alföld—Fiumei Vasúttársaság" megépítette a Szeged—Rókus—Szabadka—Zombor és Szeged—Rókus—Hódmezővásárhely—Csorna—Nagyvárad közti vasútvonalakat. Baross Gábor közlekedési miniszter 1887-ben rendelte el a Szabadkai Üzletvezetőség Szegedre történő helyezését és ez 1888. május 1-én meg is történt.

AZ ÜZLETVEZETŐSÉGET és a *Leszámoló Hivatalt, a* Zsótér házban (ma Járási Tanácsház) helyezték el. A jelenlegi épületbe 1894-ben költözött az üzletvezetőség.

Az új üzletvezetőség vonalhálózata 1888-ban 1027 kilométer volt. A vonalhálózat később többször változott, amit részben újabb üzletvezetőségek megalakítása, új vonalak építése, továbbá államosítások, majd a két világháború területi változásai tettek szükségessé.

A szegedi vasútigazgatóság hálózata kiterjed Dél-Magyarország jelentős nagyságú területére és a korszerűsítés az ipar, az olajbányászat, a mezőgazdaság fejlesztési programjának figyelembevételével történik.

A VASÚTI BERENDEZÉSEK korszerűsítése nagyobb mértékben 1950 után indult meg. 1950-től kezdve 530 kilométer felépítményt cseréltek ki nehezebb súlyú sínekre. A síncserék következtében a mellékvonalakon a tengelynyomás 17—20 tonnára, a sebesség 60 km/órára, a fővonalakon pedig a tengelynyomás 23 tonnára, a sebesség 100 km/órára emelkedett.

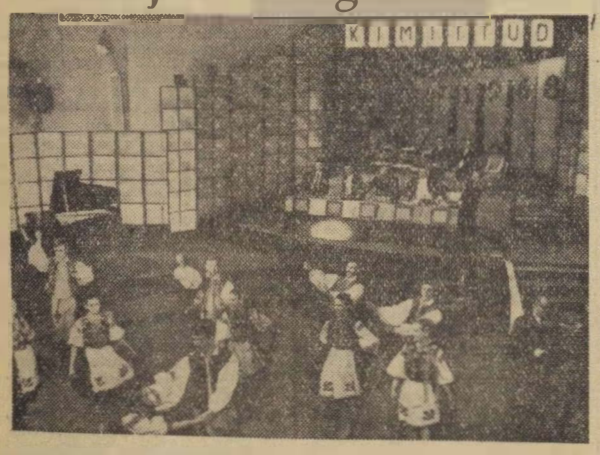
Modern integra-dominó berendezést helyeztek üzembe *Békéscsaba, Kecskemét, Mezőtúr, Nagykőrös, Petőfiszállás, Csengele* állomásokon, valamint a *szajol—lökösházi* vonalon.

Új korszerű üzemirányító központ létesült az Igazgatóságban. Számos felvételi épületet, fűtőházat, raktár- és egyéb üzemi épületet átépítettek.

Három főútvonalukon a vontatási szolgálatot nagyobb részt Diesel-motorok végzik. A személy- és áruforgalom a háború előttinek több mint négyszerese.

Az évforduló alkalmából emlékünnepséget rendeztek és dokumentációs kiállítást nyitottak meg az igazgatóság épületében.

Közönségsiker után, újabb vizsga előtt



Feszült érdeklődéssel vártuk az idei Ki mit tud? kezdetét. Szinte már megszoktuk, hogy a Kommunista Ifjúsági Szövetség és a Magyar Televízió vezetősége közös produkciójában a fiatal tehetségek művészi sikert aratnak.

Különösen örültünk annak, hogy a Törekvés Művelődési Ház táncosai sikerrel vették az első akadályt.

Szívből gratulálunk a továbbjutáshoz a tánckar, a zenekar kollektivájának és az együttes művészeti vezetőjének. Várjuk az eredményes folytatást.

Kényelmesen utazik, pihenten érkezik az

UTASELLÁTÓ

hálókocsijában!

HÁLÓKOCSI KÖZLEKEDIK:

- Szombathely—Szentgotthárdra
- Nyíregyháza—Záhonyba
- Debrecenbe, Szegedre
- Nagykanizsára és Pécsre

ÜNNEPI UTAZÁSHOZ MÁR ELŐRE BIZTOSITSA HÁLÓKOCSIJEGYÉT

Elővétel az IBUSZ-irodákban Menettérti jegy is váltható

Gondoskodnak róla...

Lapunkban már beszámoltunk arról, hogy a barcsi állomás dolgozói segítik és anyagilag is támogatják a békéscsabai MÁV leánynevelő otthon teljesen árva és gyermekparalízisben megbetegedett lakóját, *Nász Margitkát.*

Most arról adhatunk hírt, hogy a napokban az állomás küldöttsége ellátogatott Békéscsabára. *A kedves vendégek ajándékot vittek kis patronáltjuknak, és megelégedéssel látták, hogy egészségi állapota az utolsó találkozás óta sokat javult.* Tanulmányi eredménye is jó. A látogatás végén a barcsiak meghívták a kislányt és az intézet vezetőségét egy barcsi látogatásra.

Csikesz József
intéző, Barcs

A tettek emberei

A BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG forgalmi menetirányítói több évi sikertelen kísérletezés után az elmúlt évben megtalálták a helyes utat a szocialista brigádmozgalomhoz. *Tarnai János* és népes kollektívája együtt vállalkozott a közös útra, a szocialista brigád cím elnyerésére. *A kollektíva — a 71 menetirányító — közös összefogása meghozta az eredményt. Teljesítették vállalásukat, elnyerték a szocialista brigád címet.* Számos vállalást tettek szakmai munkájuk és általános műveltségük színvonalának javítására. Emberség dolgában pedig a legtöbbet tették.

Félárva gyermekek patronálására vállalkoztak. Két elhunyt menetirányító társuk, *Butsi Sándor* és *Bertalanics Tibor* félárva családját és gyermekeiket karolták fel.

A brigád küldöttei mindkét családot felkeresték, elbeszélgettek a család minden tagjával gondjaikról, életükről, s úgy határoztak, hogy *az ötgyermekes Butsi családot* havi 250 forinttal segítik. Azóta havonta kopogtat a postás az abdai megállóhelyen a brigád 250 forintos küldeményével.

Az idősebbik fiú, *Butsi Sanyi* közben megnőtt. A brigád segítségével a Keleti fűtőházba került. *Villamosmozdonyvezetőnek készül. Rendszeresen belátogat az igazgatóság épületébe is, a brigád tagjaihoz, ahol édesapja dolgozott.* Apja helyett most egy népes brigád várja Sanyi látogatását.

A BRIGÁD ÉSZREVETTE azt is, hogy öreg, kopott már a Butsi család konyhabútora. *Megbeszélték előbb a brigádban, azután Butsinéval, válaszszon ki konyhabútort Győrben,* s a brigád majd megveszi. Már jónéhány hónapja, hogy Butsiék konyhájában új konyhabútor van.

Üres volt a ház körüli kert is. Elhatározták, hogy a környezetet kedvessé teszik. *Sok-sok talicska földet „fuvaroztak" a kertbe. Azután gyümölcsfákat ültettek, de újjá varázsolták a lakást is. Messze a falu a megállóhelytől. A brigád kerékpárt is vett.* Azóta minden Butsi-gyerek kipróbálta és megtanult kerékpározni.

A brigád tagjainak jó része ismeri a Butsi-gyerekeket és viszont. Különösen *Gondos László, Kovács András, Ecseki Sándort, Kecskés Istvánt, Kocka Istvánt,* akik nemcsak gyümölcsfát ültettek a kertbe, földet talicskáztak, hogy termő legyen a kert, de ajtókat és ablakokat is mázoltak.

BERTALANICSÉK nem szorultak ilyen nagymérvű segítségre. A gyermekek iskolai tanulmánya azonban fontos a brigád számára. *Szilárd* a Vasútgépészeti Technikumban tanul, s rendszeresen jó eredménnyel vizsgázik. A brigád tagjai többször ültek le a fiúval és segítettek feladatai megoldásában. Eljárnak az iskolába, érdeklődnek tanulmányi előmenetele iránt.

A brigád 720 társadalmi munkaórát ajánlott fel a múlt évben és 2244 órát teljesítette. Forgalomirányító szakemberek ők, de közösségük új történetének írása óta, mióta az *„50. évforduló"-brigád* naplóját vezetik, kipróbált kőművesek, villanyszerelők, mázolók és ki tudja hányfajta szakmunkást pótoltak már önzetlenül szabad idejükből. *Mátrai György* 137, *Szabó Albert* 129, *Kovács András* 123, *Kocka István* 84, s ki győzné azt a sokszor nevet és órát írni, amivel hozzájárult a brigád közös vállalkozásuk teljesítéséhez.

Ketten érettségiztek, ketten a felsőfokú technikumban léptek előbbre, a gimnáziumban is ketten ültek a vizsgapadba. Közülük egy a tisztképzőn gyarapítja ismeretét, ketten a Marxista Egyetemen, ketten a marxista középiskolában, a többi brigádtag pedig párt- vagy szakszervezeti szemináriumon gyarapítja ismereteit.

EGY SZERÉNYEN DOLGOZÓ brigád tettei ezek. Nem a beszéd, a tettek emberei ők. Nemcsak a szavuk, *hanem tetteik, szívük, emberségük és törekvésük is azzá teszi őket. Több mint egy éve kétszeresét, háromszorosát teljesítik annak, amit vállalnak.*

K. J.

Tizedszer csendülnek fel a fanfárok...

Jubileumi évhez érkezett a *szegedi szabadtéri játékok.* A Dóm-téren június 20-án tizedszer csendülnek fel a fanfárok, hogy hírül adják: *megkezdődik Szegeden a nagy nyári idegenforgalmi idény.*

A szabadtéri játékok vezetői a *Magyar Sajtó Házában* május 7-én sajtótájékoztatót tartottak, amelyen többek között elmondották, *hogy ebben az évben a tavalyi 370 000-rel szemben 400 000 vendéget várnak.* Külön kiemelték — s ezt jóleső érzéssel nyugtáztuk —, hogy a vasút és a szegedi vasutasok eddig is sokat tettek a *szegedi szabadtéri játékok* sikeréért. Az elismerés hangján szóltak arról is, hogy az új menetrendben a *Szeged-expressz* rövidített menetidővel közlekedik, és Szabadkáról már nem kell autóbusszal három órát utazni a jugoszláv vendégeknek, hanem motorvonaton érkezhetnek Szegedre.

Szeged felkészülve várja vendégeit, és ez egyben azt is jelenti, hogy a szegedi és a Szeged környéki vasutasoknak a megnövekedett személyforgalomban is becsülettel helyt kell állniuk.

Figyelmességből: kitűnő

Már félórája a Nyugati pályaudvar csarnokában állt a Bukarestből érkezett *Nord-Orient-Expressz.* Az utasok szétszéledtek, csak egy kislány állt kétségbeesetten, csomagjaira támaszkodva a vonat mellett. Őt nem várta senki, pedig jelezték a rokonságnak, hogy Romániából látogatóba jön Budapestre. Sajnos, *egyetlen szót sem tudott magyarul. Annyit tudott, hogy rokonai Pesterzsébeten laknak,* a bácsi foglalkozása szabó, de hogy melyik utcában ... ?

A román nyelven beszélő *Kiss Zoltán* jegyvizsgáló felajánlotta segítségét. Elkísérte a kislányt Pesterzsébetre. Két órán keresztül járták a szabóműhelyeket, míg végre rátaláltak az igazira...

Armánkó Miklós pesterzsébeti szabómester levélben köszönte meg a MÁV vezérigazgatójának *Kiss Zoltán* jegyvizsgáló kedvességét és udvariasságát, aki figyelmességből, emberségből kitűnőre vizsgázott.

B. L.

— **Kisvasutat terveznek az aggteleki és a baradlai cseppkőbarlangba.** A terveket a budapesti Műszaki Egyetem vasútépítési tanszékének irányításával három mérnökhallgató, Fekete József, Ozorák Ottó és Kerekes Kálmán diploma munkájukként készítik el. A 2.7 kilométer hosszú, földalatti kisvasút minden bizonnyal jelentős mértékben növeli majd a barlangok turistaforgalmát.

— **19 vasutasnak adtak kitüntetést** a társadalmi tulajdon védelmében elért eredményes munkájukért a szegedi igazgatóság területén. Szücs Imre, a szegedi igazgatóság vasútőrparancsnoka a Közbiztonsági Érem arany fokozatát kapta.

Gyermeknap, 1968

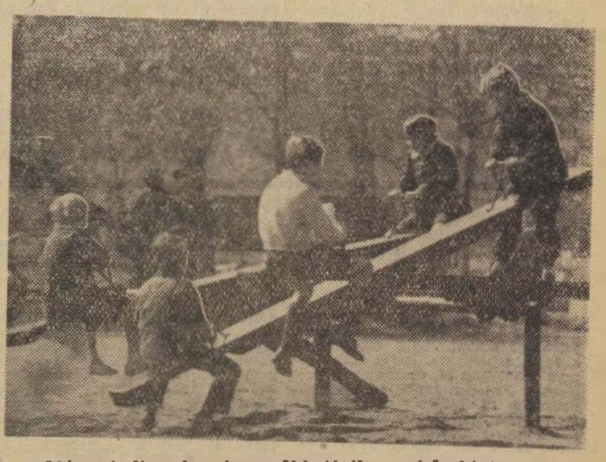
Május utolsó vasárnapja, mint minden évben, most is a gyermekeké. Ezen a napon különös szeretettel köszöntjük a legkisebbeket és a nagyobbakat is, egyszóval a gyerekeket, a vasutas apróságokat, a jövő felnőttjeit. A szülőknek ugyan minden nap gyermeknap, de ezen a vasárnapon mégis különös szeretettel ünneplik őket.

Az öröm, a boldogság és a jókedv közepette azonban ne feledkezzünk meg azokról a gyermekekről sem, akik távol tőlünk, Vietnam földjén nem tudnak kacagni, nem tudnak örülni, akik nem ismerhetik a játék szépségét, a nyugodt, békés életet.

Fotóriporterünk lencséje a MÁV Benczúr utcai óvodájában néhány önfeledt pillanatot örökített meg.

A játékot komolyan kell venni! Milyen magasra lehet építe a játéktornyot, ezt próbálgatják a Benczúr utcai óvoda kicsinyei

Mi jót főzzünk?



Még mindig a legnépszerűbb játék a mérleghinta.

...és egy kép Vietnamból

(Szöveg és foto: Szabó Mihály)

Felsőfokú közlekedési technikumok seregszemléje

Két napon keresztül ki lehetett tenni a „telt ház" táblát a *Budapesti Postás Lumumba utcai sporttelepére, a Ferencvárosi Vasutas SC Péceli úti kosárlabdapályájára és a Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikum tornatermére.* A Budapesti Postás sporttelepén a kispályás labdarúgók, a kézilabdázók és a sakkozók, a Ferencvárosi Vasutas pályán a kosárlabdázók, a gépjárműközlekedésiek tornatermében pedig az asztaliteniszezők bonyolították le a *hazánk felszabadulása 23. évfordulójára megrendezett felszabadulási seregszemlét.*

Hagyomány ez a verseny. A KPM felügyelete alá tartozó három felsőfokú technikum évről évre nagyszerű sportvetélkedőt bonyolít le, amelyet még szellemi vetélkedő is kiegészít.

A labdajátékok I. fordulójára már ősszel, Szegeden került sor, a most megrendezett II. forduló a befejező rész volt. *Az összesített pontversenyben legjobb eredményt elérő iskola, a vándordíj 1968. évi védője, a Felsőfokú Távközlési Technikum lett.* Kosárlabdában, sakkban és szellemi vetélkedőben bizonyultak a legjobbaknak a távközlésiek, de szorosan a nyomukban volt a *Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum és a Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikum is.* A vasutas fiatalokat ezen a tornán a szegediek képviselték, tegyük hozzá mindjárt, hogy jól. Pedig...

...de erről beszéljen inkább *Kálmán Mihály*, a *Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum* igazgatója.

Felkészülési nehézségek

— Évenként mintegy 110—120 hallgató tanul technikumunkban — kezdte ismertetését az igazgató. — Hozzá kell azonban tennem, hogy ugyanebben az épületben nyert elhelyezést a Középfokú Vasútforgalmi Technikum is, így összesen mintegy 1000 fiatal tanul az épületben. És itt kezdődnek a nehézségek...

— Az iskolában — folytatja *Kálmán Mihály* — bővítési, építési munkálatok folynak, sportolási lehetőség eddig is csak az udvaron volt, most ez a tenyérnyi terület is összezsugorodott. *Tornatermünk ugyanis nincs, ezért szorult az ifjúság az udvarra. Az átépítést azonban a sportolók is örömmel üdvözlik, mert így korszerű tornatermet is kap az iskola.* De addig... Addig bizony nagyon nehezen, illetve alig tudtunk erre a nagyszerű eseményre felkészülni. Nem is vártunk többet a felszabadulási seregszemlétől, pedig már védői is voltunk ennek a szép vándordíjnak.

Az igazgató elmondotta, hogy a nagypályás labdarúgócsapat eddig a városi bajnokságban játszott, *most átkerült a csapat az egyetemi-főiskolai bajnokságba.* Ott elég jól szerepelnek, s ez alkotta a felszabadulási seregszemlén résztvevő együttes zömét is.

Testnevelő tanár a láthatáron

A kár általában haszonnal is jár — tartja egy régi közmondás —, amely a szegedi vasutas fiatalok esetében is beigazolódott. A többi sportág visszaesésével párhuzamosan lendült fel a szegedieknél a turisztika. A természetjáró szakosztály igen népes és igen aktív. *Ebben az évben már négyszer vettek részt országos kéktúra-versenyen, egy izben Csehszlovákiában is túráztak.*

A szegedi *Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum* sportkrónikájához tartozik még, hogy az iskolának nincs testnevelő tanára. A tanári kar sportszerető tagjai foglalkoznak egy-egy szakosztállyal. Az elmúlt év szeptemberében kezdődött építkezések azonban ezen a téren is döntő változást ígérnek. Miután korszerű tornatermet kap az iskola, most már elodázhatatlan, hogy testnevelő tanáruk is legyen. *Az 1968—69-es tanév kezdetén a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum tanulóinak már tornatanáruk is lesz.* Az évről évre sorra kerülő felszabadulási seregszemlét jövőre a szegediek rendezik. Az építőktől ígéretet kaptak, hogy addig már használható állapotban lesz az új tornaterem is. Az előkészületeket idejében megteszik, a felkészülést már az új tanév elején megkezdik.

Vissza akarják szerezni a vándordíjat!

Vedres József

Sísánc épült Gyöngyösön

A gyöngyösi Vasutas Sportklub a Kitérőgyártó-üzem sporttelepén új, műanyagfelületű, síugró sáncot avatott május 1-én.

Az ugrósánc alapjait 1966 júliusában rakták le. Az építést az üzem szocialista brigádjai 20 ezer óra társadalmi munkával segítették. A vidéki viszonylatban egyedülálló ugrósánc építéséhez szakszervezetünk anyagi segítséget adott.

A sánc megépítése most már lehetővé teszi, hogy Gyöngyösön, a Mátra tövében egy olyan vasutas szakosztály is működjön, amely a jövőben méltó versenytársa lesz a legjobb magyar síugróknak.

Az avatási ünnepségen a magyar síugró-válogatott bemutató ugrásokat tartott.

Hírek

— 25 éves a lábatlani vasbetongyár. A megalakulásának 25. évfordulóját ünneplő vasbetongyárban eddig több mint 5000 kilométer hosszú vasútvonal építéséhez elegendő vasbetonaljat készítettek. Az üzemnek mindig a MÁV volt a legnagyobb megrendelője.

— Lyukszalagos berendezés vezérli a Svéd Államvasutak legnagyobb rendező-pályaudvarán, Hallsbergben a tehervagonok rendezését. Naponta 5—6000 vagon adatait lyukszalagra viszik át, s ez vezérli azokat az automatákat, amelyek szerelvényekké állítják össze a gurítódombról legurított kocsikat.

— FÁSÍTÁS TÁRSADALMI MUNKÁBAN. A záhonyi beruházási munkákon dolgozó vasutas KISZ-esek munkaterületükön kívül is vállaltak társadalmi munkát. A III. sz. építésvezetőség fiataljai a község most épülő főutvonalát és több mellékutcáját fásították.

Turista-találkozóra készülnek

A *Landler Jenő Járműjavító* mellett a nagy, árnyas fák között találjuk a Testvériség sportegyesület tornacsarnokát. Ennek, a sportzászlókkal és más „trófeákkal" díszített helyiségeiben találkoznak hétről hétre a természetjáró szakosztály tagjai, hogy megbeszéljék az aktuális tennivalókat.

Egy ilyen heti összejövetelre látogattunk el. *Bogara Lajos* szakosztályvezető, *Paulik Istvánné* szakosztályvezető-helyettes, alapító tag, *Kovács István* pénztáros, szintén alapító tag és *Csima Ernő* voltak beszélgető társak. Segítségükkel sikerült áttekintenünk a járműjavító természetjáró szakosztályának munkáját.

Az üzemben közvetlenül a felszabadulás után, még 1945-ben. alakult meg a természetjárók szervezete. A szakosztálynak ma 86 tagja van. Közülük nyolcan büszkén viselik a régi vasutas kéktúrajelvényt, hatan arany, tizennégyen pedig az ezüst túrateljesítmény-jelvény birtokosai. Többen most járják az országos kéktúra útvonalát.

Választékos program

Túrázási lehetőség pedig akad bőven. *A tagság előre kézbe kapja az egész évi túratervet, hogy tetszése szerint megválaszthassa, melyik kiránduláson akar részt venni.* Egyébként valóban az egész évet átölelő tervezetről van szó, mert január elejétől szilveszterig a szakosztály szolgál kívánatos programmal. *A budai hegyek, a Börzsöny, Pilis, Bükk, Gerecse, Cserhát legszebb turistaútjaira, a Velencei-tóhoz és a balatoni vizi táborba* hívja a tagságot. Érdemes külön megemlíteni a „Budapest nevezetességei" túrasorozatot. Ezek a jelentős kulturális jellegű séták természetesen főleg a túrázásra kevésbé alkalmas zord évszakokra esnek. A legmelegebb időkben viszont a természet kedvelői, a víz szerelmesei igénybe vehetik a sportegyesület népszigeti vízi telepét, ahol a turistáknak külön kabinjuk és három kilbótjuk van, Májustól a heti csütörtöki szakosztály-megbeszéléseket is kint tartják.

Szóba kerültek a külföldi utak is. *A szakosztály vezetői elmondották, hogy 1963 óta nyolc külföldi túrát és kirándulást vezettek.*

Az idén bekapcsolódva a *Magyar Természetbarát Szövetség* cseretúra-akciójába, ketten a *Szovjetunióba*, hatan pedig a *Német Demokratikus Köztársaságba* látogatnak el.

Közösen a KISZ-szel

Még egy nagyon fontos dologról esett szó, mégpedig arról, hogy a szakosztály nemcsak befelé fordul. Feladatának tekinti a nem szervezett, tehát a sportszerű természetjárás iránt kevésbé érdeklődő, de természetkedvelő, kirándulni, országot járni szerető üzemi dolgozók kirándulásainak szervezését és kalauzolását is. *Ezeket nem egy esetben a KISZ-szel közösen rendezik. Az üzemi szakszervezeti bizottság évi 2500 forintot ad az úgynevezett tömegesítő túrák szervezésének megkönnyítésére.*

Örülnek a találkozónak

A tömegesítést hivatott szolgálni a múlt évben feleleventett *Országos Vasutas Turista Találkozó* is. Erre már most is nagyon készül a Testvériség szakosztály apraja-nagyja. Ott lesz a most alakult turista motorosrészleg is, melynek lelkes szervezői *Ádám Sándor*, a karbantartó osztály vezetője és *Walde Béla* személyzeti csoportvezető.

A Landlerben egyébként nagyon örülnek a találkozónak, hiszen a vasutas turistaegyesület megszűnése után senki sem fogja össze a vasutas turisták nagy családját. A jól szervezett egyesület megszűnése egyöntetű vélemény szerint károsan hatott a vasutas turista-mozgalomra.

Az idei találkozó, amelyet június 14—16-án a Börzsönyhegységben levő Kóspallagon rendeznek a fellendülést szolgálja, élményt, erőt kíván adni a vasutas természetjáró szakosztályok eredményes működéséhez.

Zámbó István

Prágai Lokomotív és Brnói Lokomotív sikerek a Nemzetközi Vasutas Tájékozódási Kupán

A fejlődő, erősödő természetbarát versenysportunk, a tájékozódási futás, egyik legjelentősebb hazai — nemzetközi jellegű — versenyét bonyolította le a Vértes-hegységben — Tatabánya környékén —, a Bp. MÁV SC. A legjobb hazai versenyzőkön kívül hat ország — *Finnország, NDK, Románia, Svájc, Bulgária, és Csehszlovákia vasutas tájékozódási futói is rajthoz álltak.* A hazai versenyzőkkel együtt több, mint 400 tájékozódási futó vágott neki — kezében a térképpel és az iránytűvel — a távnak.

A hazai mezőnyben a férfi egyéni és csapatversenyt az évek óta bajnok Bp. Spartacus, illetve legjobb versenyzője, *Schönviszky* nyerte. Ugyancsak a papírformának megfelelően a Bp. Pedagógus csapata nyerte a női versenyt és Pedagógus versenyző — *Cser Borbála* — harcolta ki az elsőséget a női mezőnyben.

A külföldiek közül a *Prágai Lokomotiv* férficsapata szerepelt a legjobban, ezzel megnyerte a külföldi csapatok részére kiírt *Vasutas Nemzetközi Kupát. A „Csák Judit* emlékverseny" győztese a *Brnoi Lokomotiv női* csapata lett.

— A magyar tájékozódási futás versenysport idei világbajnoksági előkészületeit nagyszerűen elősegítette a Bp. MÁV SC nemzetközi versenye — ez volt a tájékozódási futás hazai szakembereinek egyöntetű véleménye.

A szerkesztőség üzeni

Markos József Zalaegerszeg, Sziládi Sándor Szeged, Molnár Árpád Ferencváros, Antal József Miskolc, Kiss Lajos Alsóőrs, Szücs Ferenc Hatvan, Csikesz József Barcs, Felvégi István Budapest: *Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.*

Kőrössy Pálné Gönc, Molnár Lajos Pécs, Osztolányi Sándor Kelebia, Ficsóri Géza Zsurk, Béres Lajos Kisújszállás, Katzenberger Antal Tolna-Mőzs: *Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.*

Az élüzem-kitüntetésekkel és az anyák napi ünnepségekkel foglalkozó leveleket hely hiányában közölni nem tudjuk!

A Hivatalos Lapból

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

17. számból: 107692/1968. 1. A. Vasúti újítási szabályzat.
107851/1968. 3. A. Új nyári egyenruha rendszeresítése.
18. számból: 15012/1968. BVKH. Kutyafuvardíjak elszámolása.

Lakáscsere

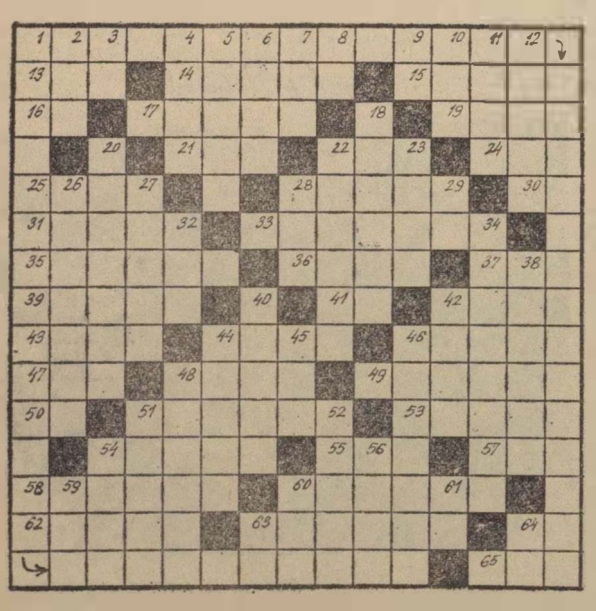
— Szombathelyi központi, kétszobás, személyzetis lakásomat elcserélném kisebb budapestire. Érdeklődni: Ragány Dezső, Bp. VI., Székely Bertalan u. 9. I. Esti órákban.

— Elcserélném Bp, VI., Marx térnél levő kettő szoba komfortos, nagyméretű, olcsó bérű MÁV-szolgálati lakásomat tanácsi lakásra. Érdeklődés egész nap 118—974 sz. telefonon.

— Mezőberényi 2 szoba, előszoba, konyha, éléskamra, veranda, fáskamra. külön udvarral rendelkező, 41 forint lakbérű, a város központjában, tanácsi bérházban levő lakásomat elcserélném dunántúlira. Cím: Budai József, Mezőberény, Eötvös utca 1.

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
Szikra Lapnyomda

Keresztrejtvény



Vízszintes: 1. A szakszervezetek feladata a szocializmus építésének jelenlegi szakaszában. (Folytatása a függ. 1-ben.) 13. Belső elválasztású szervünk. 14. Eszménykép. 15. Nem a Pancsen láma. 16. Gallium vegyjele. 17. Német egyiptológus (1837—1898). 19. Hegyvidékünk. 21. Ezt a murit Móricz Zsigmond írta meg. 22. A sav tulajdonsága. 24. R. S. E. 25. Előfogat, csapat (angol). 28. A kecske teszi. 30. Rangjelző. 31. A hét görög bölcs egyike. 33. A hüvelyes növények fehérje tartalma. 35. Tujafa. 36. Ku... szigetek. 37. Helyeslés Amerikában. 39. Apró állati lakhely. 41. A nátrium kémiai jele. 42. Katonai alakulat a tüzéreknél. 43. Waterlooban található. 44. Van mit a tejbe aprítania. 46. Erdélyi nemzetiség. 47. ...irozás, értékpapírok tőzsdei lajstromozása. 48. Város a Szovjetunióban. 49. Szerzette vala. 50. Személyes névmás. 51. Sved tartomány. 53. Betűpótlással francia város. 54. Leszármazottja. 55. R. R. L. 57. U. G. E. 58. Locsoló. 60. Teher felfele mozgatása. 62. Állami jövedelem egyik fajtája volt. 63. Csontkemény kaucsuk. 64. Igekötő. 65. Elhagyja a függőleges helyzetet.

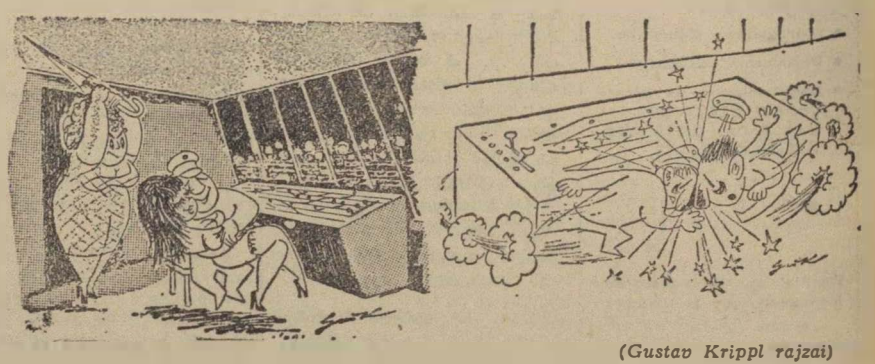
Függőleges: 1. A vízszintes 1 folytatása. 2. Az egyik Szülő. 3. Énekléshang — mostanában. 4. Bizonytalan eredetű afrikai nomád nép. 5. Európai határfolyó. 6. Italféleség — fonetikusan. 7. Erdős. 8. Igekötő. 9. Juttat. 10. Pest megyei község. 11. Modor, viselkedés, ahogy kimondjuk. 12. Díj, illeték, becsérték. 18. Latin folt, szeplő. 20. Karambol. 22. Ismételten. 23. Döntetlen a sakkban. 26. Harmadkori kövek, az ősember munkaeszközei. 27. Gépszerkezet. 28. Nem gyáva. 29. G. I. 32. NFL. 34. Jegyző. 38. Halfajta. 40. Ókori város. Nagy Sándor pusztította el. 42. Gyár. 44. Mértani fogalom. 45. Elront, már az elején! 46. Terhet cipel (ék. hiány). 48. Eltulajdonítasz. 51. A tortának egy szelete. 52. ... bánya, borsodi község. 54. Hivatkozik valamire. 56. Ritka férfinév. 59. Bibliai alak. 60. Kutyáé. 61. Ilyen lap is van. 63. Német személyes névmás. 64. Tág.

Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a függőleges 1. **Beküldési határidő:** június 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Hasznos eredménnyel jár. Viszonylag új.

Könyvet nyertek: Karacs Imre, Tiszaszőlős. Felszabadulás u. 2. Kelemen Ágnes, Kiskundorozsma, MÁV-állomás. Lesznik Sándor, Szombathely, Szigligeti u. 37. Kiss István, Pannonhalma állomás. Varga Gyula, Dunaföldvár, Kossuth tér 12.

KARAMBOL



(Gustav Krippl rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM Ára 40 fillér 1968. JÚNIUS 3.

Az új menetrend életbelépésétől újabb két reprezentatív gyorsvonat, a Mecsek Expressz és a Szeged Expressz javítja a főváros, valamint Pécs és Szeged között a közlekedést. Képünkön a Budapest Déli-pályaudvarról indítják a Mecsek Expresszt.

(Szabó Mihály felvétele)

Az első negyedév mérlege:

a vasút 774 ezer tonnával több árut szállított a tervezettnél

A hat igazgatóság egyenlő eséllyel küzd a vándorzászlóért

Az 1968. első negyedévi üzemi eredmények azt igazolják, hogy az új gazdaságirányítási rendszerben növekedett a népgazdasági termelés volumene, a vasút a fuvarozásra felkínált árut időben a rendeltetési helyre elszállította. *Az áruszállítási teljesítmény 2,96 százalékkal, 774 000 tonnával haladta meg a tervezett szintet,* túlteljesítés van a bázisidőszakhoz viszonyítva is. A fizető áruszállítási teljesítmény

2,47 százalékkal, mintegy félmillió tonnával magasabb az előirányzatnál.

Az egy dolgozóra eső 100 elegytonna-kilométer teljesítmény *102,47 százalék. Kedvezően alakult az önköltség is.* A teljesítmény- és pénzügyi eredményekkel egyidőben a minőségi munkára, valamint az eszközök felhasználására jellemző mutatók is megfelelő szinten alakultak.

A közvetlen és irányvonatok átlagos terhelése az 1225 tonnás célkitűzéssel szemben 1262 tonna. Az egy mozdonyra eső 100 etkm-teljesítmény 2,84 százalékkal növekedett. *A személyszállító vonatok menetrendszerűsége 96,65 százalék.*

Az igazgatóságok munkáját értékelve megállapítható, *hogy mindegyik maximálisan törekedett a kiadott célkitűzések túlteljesítésére.* Az igazgatóságok munkaversenyének célkitűzései hatékony ösztönzést biztosítanak a fuvarszerzői tevékenység fokozásával a szállítandó árumennyiség növelésére és a költségek csökkentésére.

A *budapesti* igazgatóság 102,38 százalékos összteljesítményével nagyban hozzájárult a hálózati munka megfelelő szinten tartásához. A *debreceni* és *miskolci* igazgatóság területén

a szállítási teljesítmények növelésével értek el kiemelkedő eredményeket, melynek következtében a vasút túlteljesítette a szállítási előirányzatát.

A *pécsi* igazgatóság eredményei kiegyensúlyozott, egyenletes, jó teljesítményeket tükröznek. A *szegedi* és *szombathelyi* igazgatóság területén nem jelentkeztek az előirányzott szállítási feladatok. Az üzemvitel gazdaságosságának fokozása terén azonban mindkét igazgatóság eredményes munkát végzett.

Az értékelt mutatók alapján az igazgatóságok összesített eredményei és a kiérdemelt jutalomösszeg az alábbiak szerint alakult:

	Összteljesítmény:	Jutalom:
Budapesti igazgatóság	**102,38 %**	**1 015 000 Ft**
Debreceni igazgatóság	**105,75 %**	**490 000 Ft**
Miskolci igazgatóság	**107,25 %**	**465 000 Ft**
Pécsi igazgatóság	**103,15 %**	**397 000 Ft**
Szegedi igazgatóság	**101,05 %**	**317 000 Ft**
Szombathelyi igazgatóság	**101,97 %**	**319 000 Ft**
Hálózat:	**103,03 %**	**3 003 000 Ft**

Az első félévi összesített eredmények alapján kerül adományozásra a legjobb eredményt elérő igazgatóság részére *a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének Vörös Vándorzászlaja.* Az eddigi eredmények és a célkitűzésből adódó félévi feladatok alapján

a hat igazgatóság egyenlő eséllyel versenyez a kitüntetésért.

A vándorzászlót az az igazgatóság kapja, amelyik megfelelően növeli a fuvarozási tevékenységet az elszállított árutonnát, valamint a legnagyobb mértékben csökkenti a költségeket, feltételezve a minőségi mutatók megfelelő szinten tartását.

A növekvő szállítási igenyek kielégítése csak akkor biztosítható, ha a kocsipark szállító kapacitását maximálisan kihasználjuk. Ennek érdekében elsődleges feladat az állomási kocsitartozkodási idő csökkentésével a kocsiforduló időjavítását szorgalmazni minden területen.

Expressz tehervonatok a belföldi áruforgalom gyorsítására

A menetrendi osztály a kereskedelmi szakszolgálattal közösen úgy alakította ki a tehervonatok menetrendjét, hogy az megfeleljen az új gazdasági mechanizmus követelményeinek. *Intézkedések történtek a tranzitforgalom zavartalan lebonyolítására, az export és importküldemények továbbításának megjavítására.* Jól lehet a TEEM-vonatok forgalmában lényeges változás nem lesz, egy dolgot azonban meg kell említeni. Az új menetrendben *Svédországból* és a *Német Szövetségi Köztársaságból Prágában* történő egyesítéssel TEEM-vonat közlekedik *Rákosrendező pályaudvarig.* Ezzel az import küldemények gyors továbbítása válik majd lehetővé.

Még valamit a TEEM-vonatokról. Míg 1961-ben

Európában 31 viszonylatban közlekedtek, addig 1968-ban számuk eléri a 98 viszonylatot.

Ez 316 százalékos növekedést jelent. Ez is bizonyítja létjogosultságukat, szükségességüket.

A belföldi áruforgalom minőségének javítására az új menetrendben *első ízben jelentek meg az expressz tehervonatok.* A nagysebességű expressz tehervonatok négy fővonalon *Budapest—Miskolc, Budapest—Cegléd—Szeged, Budapest—Kiskunhalas—Kelebia* és *Budapest—Székesfehérvár—Nagykanizsa* között továbbítják az árut. Ezeknek a vonatoknak Budapesten csatlakozási lehetőséget biztosítottak a nemzetközi TEEM, továbbá az egyéb nemzetközi és belföldi gyorsvonatokhoz.

A menetrend összeállításánál figyelembe vették a *Budapest—Cegléd* közötti vonalon folyó villamosítási munkálatokat. Ezért *Curtici* és *Sturovo* között közlekedő tranzit gyorstehervonatok részére *Szolnok—Újszász—Aszód* átmenetben is készült menetrend.

A belföldi teherforgalom zavartalanabb lebonyolításához

jelentősen hozzájárulnak a közelmúltban beszerzett új, korszerű járművek.

Budapest—Ferencváros és Nyíregyháza között, Miskolcon át, villamosvontatással naponta több közvetlen tehervonat részére készült kedvező menetrend, ugyanezt lehet elmondani a *Záhony—Fényeslitke* körzetéből *Budapestre* és ellenirányban közlekedő tehervonatokról is. A kedvező mozdonyfordulók kialakításával Záhony üres kocsikkal történő ellátása is biztosítottnak látszik.

A Diesel-vontató járművek számának növekedésével lehetővé vált további vonalak dieselesítése. A Diesel-üzemeltetésre szerkesztett menetrendeket nagyon helyesen

a vonatközlekedési tervvel összhangban készítették.

Az új menetrendben a közpállomások kiszolgálásának megjavítására már az elmúlt évben több intézkedés történt. Ezeket az intézkedéseket most törvényesítették. A kiszélesített menetirányító tartalékok közlekedtetése és a zóna-rendszerű tolató tehervonatok részére megfelelő menetrendek állnak rendelkezésre.

Mint látható, az új menetrendben törvényesítették az eddig elért eredményeket, ugyanakkor jelentős lépéseket tettek előre. Ahhoz, hogy az új menetrend, mint a vasúti közlekedés általános munkaterve megfeleljen a célnak, *mindenkinek azon kell munkálkodnia, hogy a vonatok, mind a személyszállító, mind a tehervonatok, menetrend szerint közlekedjenek.*

Ajkán átadták a forgalomnak a tolató-vágányutas automata biztosítóberendezést

Május 13-án délután ünnepélyes keretek között átadták rendeltetésének *Ajka állomás új szovjet rendszerű tolató-vágányutas automata biztosítóberendezését.* Az átadáson megjelent *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes, *Szabó Béla,* a szombathelyi igazgatóság vezetője és *Auguszt János,* a vasutasszakszervezet szombathelyi területi bizottságának titkára.

A MÁV műszaki fejlesztésének programjában jelentős helyet foglal el a vasútüzem automatizálásának következetes megvalósítása. Éppen ezért a létesítmény üzembe helyezése fontos lépésnek tekinthető a vasút korszerűsítésében.

Az ország területén elsőként alkalmazott

nagy teljesítményű biztosító berendezést szovjet mérnökök tervezték és szerkezeti elemeit is a Szovjetunióban gyártották.

Ajkán ezentúl a vonatok ki- és bejárását, a helyi tolatásokat a forgalmi irodában elhelyezett *nyomógombos központi automata berendezéssel vezérlik,* mely szemléletesen — az állomás kicsinyített vágányhálózatának rajzán — állandóan mutatja a helyzetképet. Külön érdekessége, hogy vizsgálja a vágányok foglaltságát és csak abban az esetben hajtja végre a forgalmi szolgálattevő „betáplált" utasítását, ha megvannak a balesetmentes feltételek. Az új rendszernek felmérhetetlen előnye, hogy *a megnövekedett forgalom mellett is teljesen kizárja az emberi mulasztásból, vagy feledékenységből származható szerencsétlenséget.*

A mozdony- és vonatszemélyzet „mozgásához"

fényjelzők továbbítják az engedélyt,

míg a vágányokat keresztező közutakon fél-, illetve fénysorompók „diktálják" a járművek áthaladását. Mindez az automata műszerfalán, a forgalmi szolgálattevő szeme előtt játszódik le.

A tolató-vágányutas automata beállításával párhuzamosan *egy modern távközlő-berendezést is felszereltek,* melynek segítségével az állomás területén megoldották a hangos oda-vissza szolgálati utasítások, jelentések és parancselfogadások gyors lebonyolítását.

—ha—

Gyermekrajz-kiállítás

A Nemzetközi Gyermeknap alkalmából május 25-én gyermekrajz kiállítást rendezett a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottsága. A kiállítást, amelyre több mint 600 rajz- és festmény érkezett be a MÁV nevelőintézetekből, a vasutas napközi-otthonokból és a Vasúti Főosztályon dolgozók gyermekeitől, Gulyás János a vasutas-szakszervezet titkára nyitotta meg. A megnyitóünnepségen részt vett, s a kiállítást megtekintette Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója is.

(Szabó Mihály felvétele.)

Új teherkocsijavító műhely épült Debrecenben

A *Debreceni Járműjavító Üzem* tervfeladatát figyelembe véve a meglevő műhelycsarnokok befogadó képessége szűknek bizonyult, ezért egy újabb csarnok megépítésére került sor, amelyet az elmúlt napokban adtak át rendeltetésének.

A 81 méter hosszú és 12 méter széles csarnok két vágánya 12 teherkocsi befogadására alkalmas. A higanygőzlámpás világítással és sugárzófűtéssel ellátott épület kivitelezési költsége 2 866 000 Ft.

A kivitelező, a *Debreceni Építőipari Vállalat,* a tervezett 260 nap helyett 249 nap alatt fejezte be az építkezést.

Az új létesítmény elsősorban a dolgozók munkakörülményeinek javítását szolgálja, mert az ott foglalkoztatottak korábban, télen a meglevő csarnokokban zsúfoltan, nyáron pedig szabadban, tűző napon végezték a teherkocsik javítását.

Volosinovszki János

Előtérben a zöldség- és gyümölcsszállítás

A *szegedi igazgatóság* területén, sok más küldemény mellett, nagy felelősséggel jár a zöldség- és gyümölcsszállítás. Aki érdekelt a különleges és igényes küldemények szállításában tudja, hogy ez gondos munkát, speciális szállítást igényel.

Ezekről a közös feladatokról és a tennivalókról

előzetes tanácskozást tartottak Szegeden a MÁV és a három megye MÉK-vállalatainak vezetői.

A most megtartott előzetes tárgyaláson *a gyors rakodás és a továbbítás lehetőségeit vizsgálták és azt, hogy ebben az évben mennyi kocsimennyiséggel kell számolni.* Az elmúlt évben végzett előtanulmányok és felmérések hasznosak voltak, ezeknek birtokában ebben az évben, több olyan hiányosságot is megszüntethetnek, amely korábban jelentős népgazdasági károkat eredményezett.

Ha csak egy eseményt vizsgálunk, mégpedig azt, hogy a szállításra felkínált áruból, mennyi maradt vissza, akkor azt kell mondani, hogy a vasút a felkínált árut elszállította. *De kérdés, hogy kellő időben és minőségi romlás nélkül-e?* Őszintén meg kell mondani, hogy voltak késett kocsikiállítások és az is előfordult, hogy nem megfelelő kocsikat bocsátottak rendelkezésre. Ezen ebben az évben változtatnak.

A jelenleg folyó zöldáru-küldemények szállítása nem jelent különösebb gondot, mert van elegendő és alkalmas vasúti kocsi.

Ez nem lehet megnyugtató, mert

minden évben a legnagyobb feladatot a kajszi- és őszibarack hazai és export-forgalma jelenti.

Száraz, meleg időben egyik napról a másikra beérik.

Az 1968. évi zöldség- gyümölcsszállítás az előzetes számítások szerint, *mintegy 20—30 ezer kocsit igényel.* A közös cél, hogy a megtermelt zöldáru és gyümölcs minden kilója rendeltetésének megfelelően időben és frissen kerüljön a belföldi és külföldi piacokra.

Sziládi Sándor

Egy esztendő munkájáról adott számot

a budapesti területi bizottság küldöttértekezlete

A *budapesti területi bizottság* május 16-ra hívta össze a szakszervezeti alapszervek több mint 180 küldöttét — azokat, akik 1 évvel korábban a területi bizottságot megválasztották —, hogy beszámoljon a választás óta végzett munkáról. A küldöttértekezleten ott volt *Gulyás János*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Kozák Tibor*, az MSZMP budapesti pártbizottságának képviselője, *Kellner István* és *Kajcsa József*, a szakszervezet osztályvezetői, *Furucz János*, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának osztályvezetője és *Török János*, a budapesti igazgatóság pártbizottságának titkára.

Töretlenül fejlődik a szakszervezeti munka

A területi bizottság munkájáról szóló beszámolót *Parti József* titkár terjesztette a küldöttértekezlet elé. Bevezetőben arról szólt, hogy a magyar szakszervezetek XXI. és a vasutas-szakszervezet VII. kongresszusa óta *a területi bizottság és az alapszervek munkáját töretlen fejlődés jellemzi.* A megyei bizottsági rendszerről a vasút gazdasági szervezettségéhez igazodó területi bizottsági rendszerre való visszatérés, jól szolgálta a tagság között végzett politikai nevelő- és érdekvédelmi munkát. *A megnövekedett szakszervezeti feladatok ellátásához, a növekvő szakszervezeti hatáskör tartalmi kialakításához kellő politikai biztonságot adott az MSZMP Politikai Bizottságának 1966. május 10-i határozata.*

A szakszervezeti tagság aktivitása, lendülete a választások óta növekvőben van. A határozatok szellemében végzett politikai tevékenység javult. Ennek legfőbb bizonysága, hogy több mint 10 ezer szakszervezeti tag látogatta rendszeresen a szakszervezeti bizottságok által szervezett *„Társadalmunk időszerű kérdései"* tanfolyamokat.

Jelentősen korszerűsödött az elmúlt esztendőben a vasútigazgatóság vontatott és vontató járműparkja, műszaki berendezései. Javultak a dolgozók munkafeltételei és a szociális ellátottságban is előreléptünk. *45 korszerű vontató járművel és 260 személykocsival bővült az igazgatóság járműállománya.* Tovább korszerűsödtek a pályák, növekedett az utazási sebesség, több korszerű biztosító berendezés, távbeszélőközpont, fénysorompó létesült. Számos szolgálati helyen fejlődött, korszerűsödött a szociális létesítmény.

A személyi jövedelmek is kedvezően alakultak. *Az egy főre eső átlagkereset az 1966. évi 1770 Ft-ról 1830-ra növekedett.* A legjelentősebb előrelépés a pályafenntartási dolgozóknál történt, a kereset 1510 Ft-ról 1646 Ft-ra való növelése következtében. *1967-ben több mint 37 millió forintot fizetett ki az igazgatóság a munka anyagi ösztönzésére, jutalom és prémium címén.* Ez 10 millió forinttal volt több, mint 1966-ban. Az igazgatóság és a területén dolgozó különböző vasúti vállalatok alkalmazottai *több mint 12 millió forintot vettek fel nyereségrészesedés címén.* Nagyra értékelhető az igazgatóság vezetésének a szállítás önköltségének csökkentése érdekében végzett munkája.

A személyszállítás kulturáltságát a területi bizottság úgy ítéli meg, hogy a megfelelő színvonal biztosítása nem oldható meg, csupán a külszolgálati vezetők hatáskörével és kezdeményezésével, hanem megfelelő műszaki — szervezési — fejlesztési intézkedésekre van szükség. Annak ellenére, hogy a területi bizottság, több év óta hangsúlyozza ezt, *a vasútigazgatóság vezetése, és a vezérigazgatóság a megismétlődő bírálatok ellenére sem tett megfelelő intézkedéseket.*

Egységes szabályozást

Az elmúlt évben a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulójára kibontakozott verseny jelentős hozzájárulás volt az elért gazdasági eredményekhez. *Ezért a területi bizottság vezető testülete, valamennyi aktivistának, szocialista brigádnak, külszolgálati vezetőnek elismerését fejezte ki.* A munkaversenymozgalom fejlődése ellenére jelentős tartalékok vannak még a szolgálati helyeken, melyek igénybevételére a gazdasági vezetők nem fordítottak kellő figyelmet az ez évi vállalásoknál.

A területi bizottság és az alapszervek mozgalmi tevékenységének elemzése során kitért a beszámoló a vezető testületek irányító és ellenőrző munkájára. *Egységes cselekvés jellemezte a területi bizottság és az alapszervek tevékenységét az érdekvédelem és a politikai nevelés terén egyaránt.* A munkaidő-csökkentés lehetőségeivel és feltételeivel kapcsolatban hangsúlyozta, hogy a kezdeményezéseknek tág tere van, de az egységes szabályozás nélkülözhetetlen. Az *Északi és a Dunakeszi Járműjavítóban*, valamint a *MÁV Gépjavítóban* január 1-től kísérletképpen bevezetett heti 44 órás munkahét politikailag és gazdaságilag pozitív tapasztalatokat hozott. *Most az év második felének kezdetétől, további 10 ezer dolgozó munkaidő-csökkentésére nyílik kilátás, ha az érintett főnökségek megfelelő műszaki, szervezési és gazdasági intézkedésekkel megteremtik a kieső munkaidő termelési, szállítási teljesítményeinek biztosítását.*

A vezetés hatékonyabbá tételével összefüggő kérdéseket elemezve, *a szakszervezeti szervek és a gazdasági vezetők együttműködését megfelelőnek értékelte a beszámoló.* Ezzel szemben a szakszervezeti szervek önálló elemző és véleménykialakító tevékenysége még nem kielégítő. Éppen ezért az együttműködés jelenlegi formái mellett új, korszerű, rugalmas munkastílus meghonosítása szükséges a politikai munka és az érdekvédelmi tevékenység hatékonyabbá tétele érdekében.

Szenvedélyes vita

A beszámolót közel 3 és félórás tárgyilagos, szenvedélyes, a szakszervezeti tagság érdekeitől áthatott vita követte. A vita azt bizonyította, hogy a kerületi bizottság munkáját a küldöttek helyeslik és további határozott előrehaladásra ösztönzik. A felszólalások középpontjában a tagság közötti javuló politikai tevékenység továbbfejlesztése állott..

A vitában felszólalt Gulyás János is. Bevezetőjében a szakszervezetre háruló feladatokról, a megnövekedett felelősségről beszélt. A szociális kérdésekről szólva hangsúlyozta, hogy *az utóbbi években jelentősen javultak a vasutasok munkakörülményei. A korábbi évi 5 millió forint szociális célokra fordítható pénzösszeg az idén már 50 millióra növekedett.*

A szállítási, termelési és munkaügyi kérdésekről szólva hangsúlyozta, hogy a szakembereknek is szakítani kell a vasúti munka tervezésében a bázis szemléleten alakuló mennyiségi növekedési számítással. Számolni kell azzal a realitással, *hogy a népgazdaság ágazatai által támasztott szállítási igényeket kell maradéktalanul teljesíteni a vasútnak.* Az így jelentkező igények megoldásában kell következetesebb gazdaságosságra törekedni. Az igazgatóságok és a szolgálati főnökségek vezetőinek *rugalmas gazdálkodást kell folytatniok. A feladatok ellátásához — állapította meg —, elegendő munkaerő áll rendelkezésre.* Bátrabban kell azonban átcsoportosítani — a szükségleteknek megfelelően — a munkakörök területére a munkaerőket a szolgálati főnökségeken belül. Kezdeményezzenek bátrabban a szolgálati főnökök és a szakszervezeti bizottságok.

Ezután utalt arra, hogy a szakszervezet vezető szervei nem elégedettek az utazószemélyzet munkaidejénél elért eredményekkel, a munkaidő-csökkentésének mértékével. *A szakszervezet központi vezetősége megfelelő intézkedéseket tesz, hogy még ez évben változás következzék be az utazószemélyzet túlmunkadíjazásában.* Végül az üzemi demokrácia fejlesztésére a dolgozók vezetésbe való fokozottabb bevonására hívta fel a figyelmet.

A küldöttértekezlet Parti József válaszaival és dr. Pálmai Istvánnak, a területi bizottság elnökének zárszavával ért véget.

Kovács János

A szocialista brigádmozgalom tisztaságáért

Egy fegyelmi vizsgálat margójára

A szocialista brigád cím elnyeréséért folyó verseny gyökeret eresztett, s egyre jobban terebélyesedik a vasútnál is. Ma már aligha van olyan szolgálati hely, üzem, ahol ne lennének szocialista címért versenyző brigádok. A mozgalom fejlődése együtt járt a részvevők aktivitásának, kezdeményező készségének, felelősségének növekedésével.

A mozgalomért érzett felelőssége tudatában emelt kifogást *Nagy Miklós* Szolnok állomáson, amikor felvetette, hogy a Monostori vonatkísérő szocialista brigád munkájának értékelésekor nem vették figyelembe, hogy a brigád eredményeit nem mindig tiszta eszközökkel érte el.

Valótlan adatok az utazási naplóban

Monostori János ugyanis az értékelt időszakban saját maga és brigádja az *utazási naplót egy alkalommal nem a valóságnak megfelelően vezette*, amiért fegyelmileg felelősségre is vonták.

Amikor a szocialista brigádmozgalomban részvevő brigádok munkájának, vállalásaik teljesítésének felülvizsgálata folyt, akkor e munkát végző bizottság olyan álláspontra helyezkedett —, ha ezt annak lehet nevezni —, hogy a Monostori brigádnak *ők se nem javasolják és se nem ellenzik a cím odaítélését, hanem a termelési tanácskozáson álljon fel a brigádvezető, mondja el mi történt, s azután döntsön a kollektíva.*

Valótlan adatok utazási naplóba való bejegyzése, melyet Monostori János elkövetett, összeegyeztethetetlen egy szocialista brigádtag magatartásával és csak papíron szereplő teljesítést nem lehet elfogadni. *Miért kellett azonban a felülvizsgáló bizottságnak határozatlannak lenni?*

A mozgalom szervezését, irányítását nem szabad ilyen liberálisan kezelni, sokkal határozottabban, következetesebben kell eljárni. Az irányelvek szerint *a cím odaítélésére, megvonására vonatkozó javaslatot a gazdasági és mozgalmi szervek vezetői egyetértésben teszik meg.* Ehhez mérlegelni kell a brigád egyéves munkáját, a vállalások teljesítésének helyzetét, az elért eredményeket és mind az egyéni, mind a kollektív munka tapasztalatait is. Az előterjesztésre kerülő javaslat adjon hű és valóságos képet a brigád munkájáról, legyen határozott, megfelelően indokoljon, mert a termelési tanácskozásra összegyűlt kollektíva csak így tud reálisan dönteni.

A szocialista brigád cím odaítélésére a termelési tanácskozás jogosult. A termelési tanácskozáson történteket jegyzőkönyvbe kell foglalni. Ez nem formaság! A jegyzőkönyvnek tükröznie kell az ott elhangzottakat, s különösen a döntés eredményeit. A Monostori brigád munkáját a már leírt módon terjesztették a február 15. és 16-án megtartott termelési tanácskozás elé, de az ott lefolyt vitát, különösen az első napon megtartott tanácskozáson történteket és a döntést nem lehetett megállapítani. Azt viszont igen, hogy *a jegyzőkönyvet február 15-én készítették el, s az eredeti példányhoz utólag április 6-án vezették be a termelési tanácskozáson hozott állítólagos határozatot.* Ezért történt olyan intézkedés, hogy a Monostori brigád munkájának értékelését újból termelési tanácskozás elé kellett terjeszteni.

Nagyobb felelősséggel

A jegyzőkönyvet egyébként a szakszervezeti bizottság megkapta, de annak ellenőrzését, felülvizsgálatát elmulasztotta. *Ha a szakszervezeti bizottság és az állomásfőnök a határozatok és utasítások szerint jár el,* ha a munkaversenyt és ezen belül a szocialista cím elnyeréséért folyó versenyt nagyobb körültekintéssel és következetességgel irányítják, akkor meg lehetett volna akadályozni, hogy egy korábban jól dolgozó brigád akár tudatlanul, akár tudatosan olyan hibát kövessen el, ami sérti a szocialista brigádmozgalom elveit. *Felelős a brigád többi tagja is, akik elhallgatták és nem kifogásolták az utazási naplóba történt valótlan bejegyzést.*

A Monostori János által vezetett szocialista brigád naplója nem tükrözi az 1967. évben végzett munkát, pedig tettek egyet és mást a brigád tagjai. *A brigádnapló vezetése helyett a vállalást másolták le, s ezt aláírta az illetékes részlegvezető is,* kiegészítve azzal, hogy egy bizonyos százalékos teljesítést is igazolt. Ez nem írható a brigád rovására, mert azok mulasztása, akik nem segítették megfelelő módon a brigádot, akik nem hívták fel figyelmüket arra, hogy mit tartalmazzon a napló!

Megszívlelendő tanulságok

Tanulság ez, amelyből le kell vonni a megfelelő következtetést. A munkaverseny, s ezen belül *a szocialista cím elnyeréséért folyó verseny szervezése, irányítása, állandó, rendszeres tevékenységet követel mind a mozgalmi szervektől, mind pedig a gazdasági vezetéstől.* Ez a munka, a vezetés szerves részét kell hogy képezze, s a felelősség ezért együttesen és különkülön is fennáll.

Következetességre van szükség, s ezt várják a versenyben részvevő dolgozók. Ez biztosíthatja a verseny tisztaságát, ezzel járulhatunk hozzá a szocialista munkaverseny, s ezen belül a szocialista cím elnyeréséért folyó verseny tartalmának fejlesztéséhez.

Dr. Bordi István

Egy vasutas pedagógus emlékére

Mártonffy Ernő, az Államvasutak iskolai tanára a Tanácsköztársaság idején kimagasló munkát végzett, majd a Tanácsköztársaság bukása után a *Héjjas különítmény halálra kínozta.* Röviden így foglalhatnánk össze ennek a lassan feledésbe merülő vasutas mártírnak a portréját. Ki is volt ő tulajdonképpen?

Mártonffy Ernő 1886-ban Gyulán született. Korán árvaságra jutott, de így is volt ereje és ambíciója, hogy tanuljon, hogy emberré váljon. Első iskoláit Gyulafehérvárott végezte. *Az első világháború végéig az Államvasutak eszéki iskolájában volt tanár*, majd Szegedre menekült és a szegedi üzletvezetőség kiskunfélegyházi osztálymérnökségénél helyezkedett el.

A kiskunfélegyházi munkásmozgalmi vezetők Mártonffy Ernőben felismerték a haladó szellemű fiatal forradalmárt és *1919 elején felvették a Szociáldemokrata Pártba. 1919. február 4-én a párt vezetőségi tagja, a pedagógusok félegyházi csoportjának tagja és az ifjúmunkások helyi szervezetének ügyvezető elnöke lett.*

A Tanácsköztársaság kikiáltásának napjától Mártonffy Ernőt Kiskunfélegyháza közoktatás és közművelődésének irányításával bízta meg a direktórium. Közben a *„Félegyházi Proletár"* című hetilapot is szerkesztette.

A Tanácsköztársaság bukása után Mártonffy Ernő Budapestre utazott, de a fehérterror itt is utolérte és 1919. augusztus 19-én letartóztatták, majd visszahozták Kiskunfélegyházára, ahol a járásbíróság börtönébe zárták. *1920. június 1-én éjjel a hírhedt „Héjjas különítmény" a fiatal vasutas pedagógust halálra kínozta.*

Miklós László
Kiskunfélegyháza

Tizenkét állomás a vonali szocialista brigád címért

Dombóvár és Pusztaszabolcs között tizenkét állomás sorakozik a pécsi vasútigazgatóság legnagyobb forgalmú vonalán. Ez a tizenkét állomás *Döbrököztől Szabadegyházáig* érdekes kezdeményezéssel rukkolt ki a múlt évmásodik felében. *Minden állomásról egy-egy brigád elhatározta, hogy összefog és szocialista brigádot alkot* — a nemes mozgalom hármas jelszavának megvalósításával biztosítja a kedvezőbb teljesítmények elérését, az igazgatóság eredményeinek javítását.

Különös jelentőséget ad a kezdeményezésnek, hogy ez a vonal az igazgatóság „menetirányított" vonalai közül az egyik legjelentősebb. Itt haladnak át a főváros felé a Dél-Dunántúlról jövő szerelvények és ezen a vonalon át kell biztosítani a mecseki szénmedence üreskocsi ellátását is.

A kísérlet bevált. A vonali brigád az idei évre már részletesen kidolgozott

szerződés alapján

tette meg felajánlásait. Ebben többek között *azt vállalták, hogy a menetrend szerinti irány- és közvetlen vonatok, valamint a gyorstehervonatok utazási sebességét óránként egy kilométerrel növelik.* A brigádhoz tartozó állomások a teherkocsik tartózkodási idejének csökkentésével, a statikus terhelés növelésével előmozdítják a szállítási terv túlteljesítését. Vállalták azt is, hogy az állomás vizsgálatvonali átlaga eléri a 3,5-ös osztályzatot. Ugyanezt vállalták az időszakos forgalmi és kereskedelmi vizsgáztatások eredményeit illetően is.

A vonali brigád, melynek lelkes ügyintézője, mondhatnánk vezetője *Takács Imre* szaktechnikus főintéző, Simontornya állomás forgalmi szolgálattevője, már szép eredményeket ért el az I. negyedévben. A vonal teljesítménye a menetrend szerinti menettartamhoz viszonyítva nőtt, a forgalom zavartalanabbá vált. *A közvetlen és irányvonatok utazási sebességénél a bázisban mért 99 százalékkal szemben 104,3 százalékos eredményt értek el. A gyorstehervonatok utazási sebességét 105 százalékról 108,7 százalékra növelték.*

A vonali brigád kétszer tartott már közös megbeszélést Simontornyán, illetve Pincehelyen. *Ezek a baráti találkozók jól szolgálták a szocialista együttműködés erősítését,* hiszen végre

személyesen is találkoztak

azok a forgalmi szolgálattevők, akik évek óta csak egymás hangját ismerték... Megállapodtak abban, hogy mozgalmukat továbbfejlesztik: *bevonják a versenybe állomásaik egész kollektíváját.* Céljuk az, hogy jövőre már a *„Szocialista vonal"* cím elnyeréséért dolgozzon a tizenkét állomás kollektívája.

A kezdeményezést nagyra értékelik a pécsi vasútigazgatóságon. *Pápa Jenő* felügyelő, forgalmi osztályvezető patronálja a vonali brigádot, amely sok segítséget kap vonalbiztosától, *Dénes József* főintézőtől és *Novák Dénestől* a forgalmi osztály versenyfelelősétől is. Egy vonal átbocsátó képességének van sok technikai feltétele, de a vonali brigád tagjai jól tudják, *hogy a legfontosabb a közöttük levő összhang, a megértés, egymás segítése.* E követelmények felismerése alapján végzik munkájukat és összefogásukkal más vonalak számára is követendő példát mutatnak.

Lőrincz János

A kollektív munka eredménye

A békéscsabai pályafenntartási főnökség tótkomlósi GV. XI-es szakaszának dolgozói eredményes munkáról tettek tanubizonyságot. A kollektíva elnyerte a *szocialista üzemrész* címet. A szakasz dolgozói közül a Kossuth szocialista brigád arany, a Petőfi brigád pedig a szocialista brigádjelvény ezüst fokozatát kapta meg.

Csak az elismerés hangján szólhatunk a *Kovács András* pályamester vezette szakasz munkájáról, eredményeiről.

Boldizsár Gyula

PÁLYÁZAT

A MUNKA szerkesztősége pályázatot hirdet a lap olvasói, főként üzemi szakszervezeti vezetők számára, a következő címmel: *„Hogyan szerveztük meg a munkaidő csökkentését?"*

Arra számítunk, hogy a pályázók 100—200 sorban leírják, miként teremtette meg üzemük kollektívája az előírt feltételeket a rövidített munkaidő bevezetésére. Ismertessék kinek-kinek a szerepét és magatartását, a szakszervezet fellépését, a pártszervezet és a gazdasági vezetés oldalán, a műszakiak munkaszervező tevékenységét és a dolgozók javaslatainak felkarolását — egyszóval a közérdekű cél kollektív megvalósítását.

A pályázatokat a szerkesztőség címére 1968. augusztus 15-ig kell beküldeni. A szöveget a szerkesztő bizottság bírálja el. Az eredményt lapunk októberi száma közli.

A legjobb megoldásokat *500 Ft-tól, 2000 Ft-ig terjedő összeggel jutalmazzuk* és közlésükről gondoskodunk.

Felkérjük az üzemi és területi szakszervezeti szerveket, ismertessék és népszerűsítsék a pályázatot, bátorítsák a részvételre mindazokat, akiket képesnek tartanak hasznos tapasztalatok közvetítésére.

Munka Szerkesztősége

Mérlegjavítók között Szolnokon

Az ország szinte valamennyi csomópontján, állomásán jól ismerik a *szolnoki járműjavító* mérlegjavítóit. Kereken 40 éve annak, hogy a vasúti mérlegeket gondozzák, karbantartják. Az elmúlt négy évtized alatt hírnevet és megbecsülést szereztek a szakmának, s elismerést az üzemnek, munkájuknak.

Kevesen vannak, mindössze 35-en, de *a segítség, amelyet a vasútnak, sőt a vasúton kívüli üzemeknek adnak, szinte felbecsülhetetlen.* Télen és *nyáron,* esőben és hóban becsülettel, szorgalommal állnak helyt. Idézzünk csak néhány sort egy köszönőlevélből. A budapesti igazgatóság kereskedelmi osztálya 1968. április 10-én kelt levelében a szolnoki járműjavító vezetőinek a következőket írta:

Rászolgálnak a dícséretre

„Megköszönjük Agócs Miklós, Bosnyák László és Ecseki Lajos jó munkáját, akik évek hosszú során át fáradságot nem kímélve fegyelmezetten, tudásuk legjavát adva az időjárás viszontagságai ellenére is hasznos, becsületes munkát végeztek.'" (A köszönőlevél megírására abból az alkalomból került sor, hogy a budapesti igazgatóságnak is van már önálló mérlegjavító csoportja, s így a szolnokiaknak ezentúl nem kell a budapesti igazgatóság területét járni.)

A nem vasúti szervektől is sok köszönő levél érkezik, mert ami igaz az igaz, a mérlegjavítóknak a dicséretből, a köszönetből kijut. *Az országban egyedül ez a kollektíva javítja a vasúti mérlegeket,* s Záhonytól Zalaegerszegig, Szobtól—Kelebiáig mindenütt ők dolgoznak.

— *Ma már valamivel könnyebb a helyzetünk* — mondja *Tóth János* a mérlegosztály vezetője — *mert valamennyi igazgatóságnak van már mérlegkarbantartó csoportja, s ez azt jelenti, hogy minden kis apró munkát nem kell nekünk végezni.*

Az történt ugyanis — s ezt már *Szekeres Ernőtől,* a járműjavító főmérnökétől tudtuk meg —, hogy *minden igazgatóságnál megalakult a mérlegcsoport.* A csoport tagjai a szolnokiaktól tanulták a szakmát, több héten keresztül az üzemben dolgoztak. A szolnoki mérlegosztály dolgozói a jövőben több energiával végezhetik az új mérlegszereléseket és nagyjavításokat. Az igazgatóságok mérlegcsoportjának dolgozói ugyanis kizárólag tmk-feladatot látnak el.

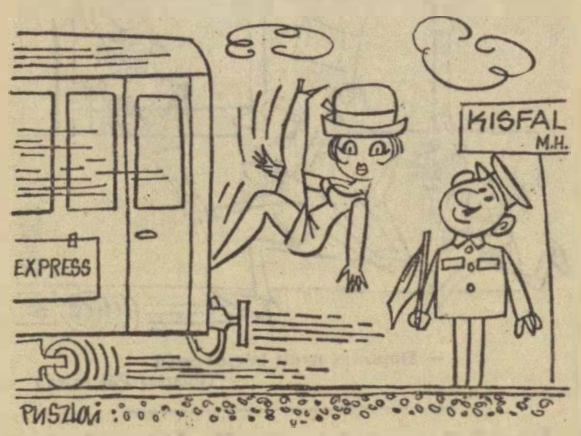
Mindig akad munkájuk

A mérlegosztályon jelenleg is sok a munka. Egy 100 tonnás új mérleget szerelnek Ferencvárosban és Cegléd-állomáson. Nemrég adták át rendeltetésének a kelebiai 120 tonnás mérleget. De nagyjavításra vár egy miskolci mérleg is. Különleges szaktudásukat és precíz munkájukat bizonyítja az is, hogy az ország legkülönbözőbb területéről megkeresik őket a nem vasúti szervek is. Állandó ügyfelük, hogy csak néhányat említsünk, *a kisvárdai szeszgyár, a nyíregyházi konzervgyár, a Lenin Kohászati Művek, a csepeli finomító.*

Nagy figyelmet és pontosságot igénylő munkájuk mellett a mérlegosztály kollektívája, fiatal szakemberek, ipari tanulók nevelésével, tanításával is foglalkozik. Olyan szakmunkásokat akarnak nevelni, akik majd hozzájuk hasonlóak lehetnek.

Ami pedig az eredményüket illeti, az is dicséretes. Az I. negyedévi tervüket 101,5 százalékra teljesítették. **Sz. J.**

KIADÓÓR



— A nemjóját! Nagy lehet az idegenforgalom, ha már itt is kiszáll egy utas.

(Pusztai Pál rajza.)

Előadás a piackutatás szerepéről

A Miskolcon megrendezett *Borsodi Műszaki Hetek* programjában május 16-án előadás hangzott el a MÁV bevételi források növelésének és önköltségcsökkentésének lehetőségeiről.

Csóti István megnyitója után *Csajka István* a miskolci igazgatóság pénzügyi osztályának vezetője előadásában hangsúlyozta, hogy az új gazdaságirányítási rendszerben *a legteljesebb összhangot kell biztosítani a népgazdaság, a vállalat és a dolgozók anyagi érdekeltsége között.* Kiemelte külön a MÁV speciális és közüzemi jellegét, majd megemlítette, hogy a vasútnak a maximális nyereségre való törekvés mellett olyan nehézségei is vannak, hogy teljesítenie kell az úgynevezett fuvarozási kényszer kötelezettségeit is.

A nyereségre való törekvés lehetőségei közül az előadó *részletesen foglalkozott a piackutatás jelentőségével.* Példaként említette, hogy a MÁV-nál is külön piackutató csoportot szerveznek és ennek a csoportnak eredményes munkájaként a miskolci igazgatóság területén *az első negyedévben 519 ezer tonna áruval többet szállíthattak el.* Az előadó foglalkozott az áruvédelemmel, az árukezeléssel, a társadalmi tulajdon védelmével is. **Bárány László**

SEGÍTENEK A NEHÉZSÉGEKEN

a kelenföldi szocialista brigádok

Kelenföld a főváros harmadik legforgalmasabb személypályaudvara. Hiszen nemcsak azok a szerelvények állnak meg és haladnak át Kelenföldön, amelyek a Déli pályaudvarról indulnak Pécs, Gyékényes, vagy a Balaton felé, hanem azok is, amelyek a Keleti pályaudvart kötik össze Győrrel, Nyugat-Európával.

A néhány napja életbelépett új menetrend még tovább növelte az állomás forgalmát, úgy tűnik: *Kelenföld áteresztő képessége immár száz százalékig kihasznált.* Küszöbön a nyár, százezrek utaznak a Balatonra, Naponta hét szerelvény indul közvetlenül a Kelenföldi pályaudvarról a Velencei-tóhoz. Diesel-mozdonyok reszketetik a földet, villanyvonatok száguldanak. Csak a pályaudvar korszerűtlen.

Kelenföld: leszállóhely!

Nyitott kapukat döngetünk, ismert témáról írunk. Lassan másfél évtizede — ha nem még régebben — tervezik Kelenföld átépítését. *Véglegesnek gondolt tervrajzok születtek, határidőket tűztek ki... aztán maradt minden a régiben.* A korszerűsítés késik, tolódik, egyszer majd csak sor kerül rá.

Kelenföldhöz hasonlítható állomás aligha akad az országban. *Itt a kijárat fontosabb, mint a bejárat. A Dunántúlról a fővárosba érkezők 80 százaléka itt száll le a vonatról.* Kelenföld villamossal, autóbusszal 15—20 percnyire van a város szívétől, s 3 autóbuszvonalnak — s ugyancsak 3 villamosvonalnak a pályaudvar előtti téren van a végállomása.

— *Igen jó a kapcsolatunk a Budapesti Közlekedési Vállalattal* — mondja *Szabó Ferenc* belső ellenőr, a szakszervezeti bizottság titkára. — *Vonatérkezéskor, a hajnali és az esti csúcsidőkben másfél-kétpercenként indulnak a villamosok és a buszok, az utasok itt üres járműveket kaphatnak. Ezért is népszerű leszállóhely a Kelenföldi pályaudvar...*

S hogy a pályaudvar korszerűtlensége sem okoz különösebb kellemetlenséget és balesetveszélyt az utazóknak, ez döntően az állomási dolgozók, a szocialista brigádok tagjainak az érdeme.

— *Gyakori eset, hogy egyidőben 5—6 szerelvény is bent áll a pályaudvaron. Hogy az utasok ne ugráljanak egyik kocsiról a másikra, a beérkező vonatokat lépcsőzetesen kell megállítanunk.* Ehhez viszont meg kellett hosszabbítani a peront. A vágányok közötti peronok korábban gyöngykaviccsal voltak felszórva, tavaly a második és harmadik vágány, valamint a negyedik és ötödik vágány közötti széles peront bitumennel borították be, a pályafenntartás szocialista brigádja pedig vállalta, hogy a használaton kívüli „csonka vágányt" felszedi.

Élüzem-szinten

Kelenföldön viszonylag későn, 1963-ban bontakozott ki a szocialista brigádmozgalom. *Jelenleg 18 szocialista brigádjuk van 201 taggal.* A héttagú „Lendület" brigád ez évben kapott bronzplakettet, hét szocialista brigád pedig a zöldkoszorús jelvényt.

— *Szocialista brigádjainknak jelentős szerepük van abban, hogy a pályaudvar évről-évre teljesíti a tervét és jól szerepel a munkaversenyben* — jegyzi meg *Darabos István,* az állomás párttitkára. — *1965-ben és 1966-ban élüzem címet kaptunk, tavaly vezérigazgatói dicséretben részesültünk. 1968. első negyedévében is teljesítettük a vállalásainkat...*

Pedig — s most térjünk vissza ismét a pályaudvar korszerűtlenségéhez —, *a dolgozóknak korántsem biztosíthatnak ideális munkakörülményeket.* Az állomás két végén lévő vágányberendezést korszerűsítették ugyan, de a váltókat még központi állítással kezelik. *A szociális létesítmények elavultak. Az öltözők olyan zsúfoltak, hogy más helyiségekben — a távirdában, a kocsirendezőknél, a felolvasó szobában — is szekrényeket kellett elhelyezni.* A 3 rózsás, 6 mosdókagylós zuhanyozó mennyezetét alá kellett támasztani, nehogy az emeleten lakó vasutasok is kényszerfürdőt vegyenek a mindössze 12 négyzetméteres helyiségben. *A pénztárak száma a hétvégi forgalomhoz elenyészően kevés,* a hosszú sorokban rágódó utasok a pénztárosokat sürgetik, hibáztatják, és sokan szállnak fel emiatt jegy nélkül a vonatra.

A dolgozók, a törzsgárda tagjai mégis kitartanak.

Komplexbrigád a tejüzemmel

A szocialista brigádok egyéni kezdeményezésekkel segítik a vonal munkáját. A ferencvárosi pályaudvar egyik forgalmi szocialista brigádja kezdeményezésére a kelenföldi forgalmi brigádok szerződést kötöttek, hogy engedélyvárás miatt a vonatok egyik állomáson se várakozzanak. *Ezzel növelték a kocsifordulók számát és a két pályaudvar átbocsátóképességét.* Ugyancsak szerződést kötöttek a Kelenföldi pályaudvar forgalmi brigádjai a torbágyi villamosalállomás felsővezeték-fenntartó brigádjával. Megegyeztek, hogy — a korábbi időszakkal ellentétben — minden vonatmentes időszakot biztosítanak a villamos karbantartási munkák ellátásához.

Most egy új szerződés előkészületeiről hallhattunk: *komplex-brigádot alakítanak a Budapest és Vidéke Tejüzemmel.* A tejüzem célja, hogy a főváros hajnali tejellátását zavartalanul biztosítsa. A forgalmi brigádokkal és a kocsivizsgáló lakatosokkal szeretnének olyan szerződést kötni, *hogy a beérkező tejet torlódásmentesen szállíthassák el — s a tejeskocsik javítását (ha azok könnyen javíthatók), a kelenföldi lakatosok végezzék el. Ezzel 5—6 napot is nyernének.*

A szocialista brigádok igent mondtak a tejüzemiek kérésére. A maguk módján és a maguk területén igyekeznek enyhíteni a nehézségeken, amíg — *talán valamikor a hetvenes években?* — a Kelenföldi pályaudvar minden téren megfelel majd a feladatának.

— Földes —

Amikor az örömbe üröm is vegyül

Diósgyőr—Vasgyár állomás kollektívája az elmúlt évben szép eredményeket ért el. Jó munkájuk jutalmaként elnyerték az élüzem címet. A jó összhangot, a kollektív szellemet bizonyítja az is, hogy *az állomáson 37 szocialista brigád dolgozik.* Közülük tíz brigád kapta meg a bronz plakettet, 15 pedig elnyerte a szocialista-brigád-zászlót. A kiváló eredmények mellett annak is örültek az állomás dolgozói, hogy hosszú várakozás után elkészült az állomáson az ebédlő és az öltöző. *Örömükbe azonban urom is vegyült, mert tervezési hiba miatt a kazánt nem építették be az épületbe és így a létesítményt rendeltetésszerűen nem tudják használni.* De nemcsak a meleg, hanem a hideg vízzel, s az ivóvízzel is zavarok vannak.

Jelző- és pályamodell-bemutató Debrecen állomáson

Több éves, nagyon aprólékos és nagy figyelmet igénylő munka után, *április 12-én Debrecen állomás oktató termében átadták az oktatás célját szolgáló jelző és pályamodell terepasztalt.* A modellek a legkorszerűbb jelzési, forgalmi biztosítóberendezési, vontatási és műszaki elvek alapján készültek. A pályamodellbe dominórendszerű vágányfoglaltságot jelző automatikus vonatbefolyásoló készüléket is beszereltek.

A terepasztal L alakú, 15 négyzetméter nagyságú. A viadukt kiképzésnél kétszintű a közlekedés, s a vágányhálózat hossza 45 méter. A 33 mm nyomtávolságú kis síneken villamos felsővezetékes vontatást képeztek ki és az „állomásra" történő be- és kijáráshoz a térközjelzők sebesség rendszerben üzemelnek.

A korszerű, szemléltető terepasztal nagy segítséget ad a forgalmi és vontatási szakemberek képzéséhez.

A terepasztal egy részlete

(Görgényi László felvétele)

Reggeltől — estig:

Életképek a szombathelyi fűtőházból

Szélcsendes napra virradt a város. Szombathelyen ritkaság számba megy ez a mozdulatlanság, melynek kiváltképp a „Vasutas utcai" asszonyok örülnek, mert az apró házak udvarain kötélre terített ruhákra a fűtőház felől nem hordja a kormot a szél...

Kora reggel van. A fűtőház „főkapujánál" ütemesen csattan a blokkoló óra. Aztan a sorban állók lassan elszéledtek: ki a motorjavítóba, ki a mozdonycsarnokba siet...

[redacted]

A három 424-es berzenkedve áll a mozdonyfordító előtt. Sistergő pöfögéssel eregetik az égre a füstpamacsokat. Három pipázó, öreg óriás...

Éles, átható hang hasít a reggelbe, mintha egyszerre tíz autóduda szólna. *A fűtőház „hetes-ikrei" közül megérkezett éjszakai útjáról az M 62 081-es. A vezető és társa olyan fürgén, ruganyosan ugrik le a piros mozdonyról, mintha ágyban töltötték volna az éjszakát.*

Néhány számítás a mozdonyon, aztán átadják napi vizsgára és haza igyekeznek. *Imre Mihály,* a „másodpilóta" a sínek mentén közeledik. Alacsony termetű, gyors járású ember. A mozdonycsarnok előtt egy szikár munkás kiált rá:

— *Hé, Miska, de iparkodsz!* Talán biz' a gyomrod kerget?

— *Hat, ami azt illeti, bizony megéheztem.* Remek étvágyam van amióta Diesel-kezelő vagyok! Legalább 10 évet fiatalodtam egy hónap alatt. Micsoda különbség! Azelőtt egy-egy fordulóban belapátoltam 150 mázsa szenet is. *Huszonkilenc évig fűtöttem. Most meg csak ülök a „bőrfotelben", kezem a jelzőgombon, bal szemem a pályán, jobb szemem a műszereken, aztán szervusz világ!* Ez az igazi vasutas élet!

Kezet ráznak. *Imre Mihály* szaporázza lépteit, siet haza, s közben *Polgár Ferenc* kazánkovács fejében még ott zsongnak az előbbi beszélgetés mondatai. *Ki tudja, hányadik tűzcsövet préseli fel 1941 óta? Szereti ezt a szakmát. Három kiváló és egy érdemes vasutas kitüntetést vitt már haza a lukácsházi otthonukba.* Megbecsülik. A kereset sem rossz. Nemrég vett egy házat itt a városban. Ő már csak kitart.

[redacted]

M 62 081 — fehér számok a fekete „névkártyán". A motorjavító csarnokban pihenő kétezer lóerős Dieselt valósággal „megszállta" *Farkas Tibor 12 tagú ifjúsági szocialista brigádja.* Együtt végzik az „erőnléti vizsgálatot".

Minden tökéletes, semmi elváltozás. Remek „kondícióban" van, meg sem érezte az ötszáz kilométert! — mondják nevetve *Némethy Gábor* művezetőnek.

A művezető jól ismeri a fiúkat, nemcsak mint főnök, hanem mint KISZ-titkár is. Van köztük egy technikus is: *Lérant István.* Persze ez ma már a Diesel-korban nem újdonság, hisz a szombathelyi fűtőháznál a fiatal motorvezetők között nem egy akad, aki elvégezte a gépipari technikumot.

Az ifjúsági brigád épp úgy lelkesedik az újért, mint „főnökük". Ami itt a csarnokban látható, az még csak a kezdet.

— *Két órára gyertek az oktató terembe, mára jelezte érkezését a három szovjet mérnök* — mondja a fiúknak *Némethy Gábor.*

Miről lesz szó? — érdeklődnek többen is.

— Az M 62-esek védelmi berendezéséről, a Diesel-villamosmozdony főberendezéséről, a generátor gerjesztéséről, automatikáról... a többit majd megtudjátok.

[redacted]

Zsúfolásig telve a terem. Budapestről érkezett a három szovjet mérnök. A központi Diesel-motor javítóban ők a szakmai tanácsadók.

A művezető jól sejtette, a szakelőadásokban szó volt azokról a témákról is, melyeket a fiúknak említett. *A tolmács alig győzte a fordítást: röpködtek a szakmai kérdések a szabályozó berendezésről, a speciális beállítási módszerekről.* Csupa jó hangzott el a vasút új „honfoglalójáról": füst-, gáz- és kormentes, higiénikus, fizikai erőkifejtése jóval nagyobb a 424-esnél, emellett az üzemeltetési költségei három és félszer kisebbek.

Késő délutánra járt már, mire elfogytak a kérdések, s a közel száz dolgozó vitatkozva, beszélgetve hagyta el a fűtőházat.

[redacted]

Az ifjúsági klubban már együtt volt a társaság, csak a fűtőházi KISZ-esekre vártak. *A program: a XIII. Vasutas, Postás és Közlekedési Ifjúsági találkozó.* Ezer fiatal utazik a szombathelyi igazgatóság területéről június 30-án Debrecenbe, a Nagyerdőben megrendezésre kerülő országos seregszemlére.

A klubfoglalkozásokon már hetek óta tart az „ötletezés". Mindenkit meghallgatnak, feljegyzik a javaslatokat. *A szervezési és a technikai bizottság már elkészítette a tervet a vonat feldíszítéséről. Az idén sokkal tökéletesebb, politikailag még kifejezőbb megjelenéssel akarnak megérkezni, mint a két évvel ezelőtti találkozóra.* Nem nyilatkoznak. Készülődésük titkos és sok meglepetést ígér. Tudják, ha a tavaly előtt elnyert vándorserleget meg akarják tartani, most felül kell múlniuk az eddigi sikert!

Horváth Anita

A munkaidőcsökkentés feltétele:

egyenletesebb, termelékenyebb munka

Az elért eredmények mellett a munkaidő-csökkentésről is sok szó esett
Hatvan állomás termelési tanácskozásain

Eredményes munkáról adhattak számot *Hatvan* állomás vezetői a második negyedévi termelési tanácskozáson. Amint azt *Kijácz József* állomásfőnöktől megtudtuk, az első negyedévben a tehervonatok menetrend szerinti indításánál a 73 százalékos tervvel szemben 74,87 százalékos eredményt értek el. Jól alakult a vonatközlekedési és az átlagos terhelési mutató is. Az előbbinél 65,44 százalékos, az utóbbinál pedig 102,42 százalékos az eredmény.

210 órás munkaidő

A jó eredmények értékelése mellett a termelési tanácskozáson szó esett a munkaidőcsökkentésről és az átlagkeresetről is. Akkor, *amikor ez év januárjában állomási szinten bevezették a 210 órás munkaidőt, sokan úgy vélték, ez az átállás jelentős bércsökkenéssel jár.* A most befejeződött termelési tanácskozás erre a vélt hiedelemre rácáfolt.

Amint az a termelési tanácskozások beszámolóiból is kiderült, *a bércsökkenés szinte minimális.* A vonatvezetőknél átlagban 120 Ft, az utazószemélyzetnél pedig mindössze 80 Ft. Ezzel szemben viszont *míg 1967-ben egy dolgozóra átlag 231 szolgálati óra és 270 távolléti óra esett, addig 1968 első negyedévében egy dolgozóra mindössze 205 szolgálati és 238 távolléti óra jutott.*

Ezek a számok világosan tükrözik, hogy a 80, illetve a 120 forintos fizetéskieséseket nem áll arányban az elmúlt év jóval magasabb, illetve az ez évi szolgálati órákkal. *A júliusban megvalósításra kerülő bérrendezéssel ez a minimális fizetésdifferencia is eltűnik, s a jól megszervezett közbeváltó rendszerrel havi 210 órás munkaidővel minden dolgozó az elmúlt évi keresetét kapja.* Egyszóval kevesebb munkaidővel, de megnövekedett termelékenységgel és fokozottabb munkaintenzitással ugyanannyi fizetést kapnak a hatvaniak, mint akkor, amikor 230—240 órát dolgoztak.

Felvilágosító és nevelő munkával

Persze nem ment minden olyan egyszerűen. Csaknem egy év kellett ahhoz — s ez az 1967-es esztendő volt —, amíg sikerült mindenki megelégedésére megszervezni a közbeváltó rendszert. Azonkívül — s ez elsősorban a szakszervezetnek, a jól felépített bizalmi hálózatnak köszönhető — megfelelő felvilágosító és nevelő munkával sikerült minden dolgozóval megértetni: *egyenletesebben, termelékenyebben kell dolgozni ahhoz, hogy a kitűzött célt, a 210 órás foglalkoztatást megvalósíthassák.* S, hogy az állomás gazdasági és mozgalmi vezetőinek fáradozása nem volt hiábavaló, arról a hatvaniak termelési tanácskozása meggyőzött bennünket. Bebizonyította azt is, hogy *érdemes és kell is a dolgozókban bízni, hasznos és eredményes becsületességükre, jobb élnikarásukra támaszkodni.* Ott ahol helyes eszközökkel, jó vezetői módszerekkel irányítják a munkát, az eredmény csak egyértelmű lehet: olyan, mint amilyent a hatvaniak mutattak fel.

Példásan dolgoztak

Azt nem állítjuk, hogy hibák és hiányosságok nem fordultak elő, hiszen az követel hibát, aki dolgozik, *de ha jó a kollektív szellem, ha kitűnő az összhang, akkor a hiányosságokat, apróbb fegyelmezetlenségeket meg lehet szüntetni.* Ez a termelési tanácskozás erre is példa volt. *Sisa Ferenc* jegyvizsgáló például a termelési tanácskozáson arra kérte a kollektívát, a szocialista brigádokat, hogy a fegyelmezetlen munkatársakat személyes beszélgetéssel igyekezzenek nevelni, jobb útra téríteni. Mint mondotta, *nincsenek rossz emberek, csak megtévedtek vannak, akiket helyes módszerrel meg lehet nyerni a kollektívának.*

A háromnapos termelési tanácskozáson sok olyan javaslat is elhangzott, ami segíti a munkát, ami a termelékenység növelését, a még jobb munkaeredményeket szolgálja. Mindent összevetve: *a hatvaniak példásan dolgoztak, s most is — mint az elmúlt időkben elég sokszor — bebizonyították, számítani lehet munkájukra, lelkiismeretes, becsületes helytállásukra.*

(Szerényi)

Szociális épületekre 200 millió forint

A vasút a vállalati beruházási tevékenységen belül a III. ötéves terv időszakában a munkakörülmények, a szociális, a munkavédelmi és az egészségügyi helyzet javítására *kétszázmillión felüli összeget tervezett.* E program keretében 1967-ben 38 millió forint értékben több jelentős szociális létesítmény készült el. Többek között május 1-én adták át a *Keszthelyen* épült mosdót, öltözőt, orvosi rendelőt, május 3-án a *szolnoki járműjavítóban* 750 személyes mosdót, öltözőt, orvosi rendelőt, a napokban adják át a *Hámán Kató* fűtőház dolgozóinak a 950 fős modernül felszerelt mosdót, öltözőt, és üzemorvosi rendelőt.

E létesítmények átadásával egyidőben a *kaposvári*, a *békéscsabai* csomópont, valamint a *miskolci* fűtőház dolgozói részére *több mint 30 millió Ft költséggel központi szociális munkavédelmi létesítmények építését kezdték meg.* Ebben az évben a vasútasok szociális körülményeinek javítására 59 millió forintot használnak fel.

Vendégek az ünnepségen

Négy esztendeje kezdődött. A *Kőbányai Porcelángyár* Trimmer üzemének kizárólag asszonyokból és lányokból álló KISZ-alapszervezete kapcsolatot keresett a közeli *MÁV Rákos motorüzem* KISZ-szervezetével. Úgy gondolták, jobban sikerülnek majd a különböző rendezvények, ha azokat közösen tartják.

Az első klubdélutánra a vasutas fiúk hívták meg a porcelángyár lányait, a rendezvényt hamarosan megismételték a gyárban. S azóta nemcsak a klubdélutánokon hanem a vállalati ünnepségeken is gyakran találkozhatunk vasutas, vagy porcelángyári küldöttséggel. Ez évben két különösen jól sikerült találkozót emlegetnek. *A nők napján, a Kőbányai Porcelángyár ebédlőjében adták át a rákosi fiúk maguk készítette ajándékukat; egy kovácsoltvas gyertyatartót.* (Korábban már egy mozdony kicsinyített másával is megörvendeztették testvér KISZ-szervezetük tagjait, akik az ajándékot üzemük jól látható helyén őrzik.)

Április 29-én — amikor a motorüzem dolgozói átvették az Élüzem kitüntetést — a lányok is bővítették ajándékaik számát. Előzőleg egy porcelánvázát adtak a fiúknak — az összes lány és asszony neve szerepel a vázán —, ekkor pedig az „Anya gyermekével" című porcelán-figurát nyújtotta át *Balka Gyuláné*, a Trimmer-üzem KISZ-alapszervezetének titkára *Erzsiák Jánosnak*, a motorüzem KISZ-szervezete titkárának.

(f. t.)

A Hivatalos Lapból

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

20. számból: 107636/1968. 3. B. Munkajogi anyagi felelősség a munkaviszony keretében okozott károkért.

21. számból: 110380/1968. 2. B. A kötelező munkaközvetítés rendje a főváros területén.

430/11/1968. 5. Fényképezési engedélyek hatálytalanítása.

20161/1968. BVKH. Jegyvizsgálók által árusított helyjegy rendszeresítése.

IBUSZ

Olcsón üdülhet a Balatonnál

KÉNYELMES, KORSZERŰ, NEMZETKÖZI SZÍNVONALÚ SZÁLLODÁKBAN

Júniusban személyenként és naponta 40—77 forintért

Jelentkezés: bármely IBUSZ-irodában, valamint a balatoni szállodai IBUSZ-kirendeltségen

HASZNÁLJA KI A KEDVEZŐ LEHETŐSÉGET!

Első a dombóvári óvoda

A MÁV gyermekintézmények között folyó *„Tegyük szebbé, otthonosabbá gyermekintézményeinket"* verseny értékelésére az elmúlt napokban került sor. Mint minden évben, úgy most is egyéves időszakot vett figyelembe az értékelő bizottság. *A verseny, melyben 13 intézmény vett részt, 1967. május 1-től 1968. május 1-ig tartott.*

A verseny célja az volt, hogy e mozgalom keretében is *még otthonosabbak, még lakályosabbak legyenek a gyermekintézmények*, hogy a gyermekek szórakoztatását, nevelését szolgáló berendezéseket óvják. Egyszóval olyan légkör legyen az intézetekben, ahol nyugodt körülmények között kultúráltan tanulhatnak a gyermekek.

Az értékelő bizottság két alkalommal vizsgálta felül az intézmények munkáját, s ennek eredményeként a következő helyezést állapította meg:

1. Dombóvári óvoda	**2800 Ft**
2. Debreceni igazgatóság óvodája	**2100 Ft**
3. Nagykanizsai óvoda	**1400 Ft**

— Hosszúra nyúlt búcsúbeszéd.
(Pusztai Pál rajza.)

„Turistavasút" a Bakonyban

Híre van annak az erdei vasútnak, amelyik a Bakony legszebb tájain, a Gerence patak völgyében viszi végig az utazót. A *Pápa—Veszprémvarsány* közötti vonalon *Franciavágás* állomáson csatlakozik az erdei vasút a nagyvasúthoz. Az erdei vasút, amelyen az erdőgazdaság szállítja áruit, utasforgalomra is alkalmas.

Már Franciavágás is emlékezetes, történelmi hely a kirándulók, az érdeklődők szempontjából. 1809-ben itt ütköztek meg a magyar hadak *Napóleon* csapataival. A huszárok a közelben fekvő *Huszárokelő pusztáról* törtek rá a franciákra és nagy kaszabolást, „vágást" vittek véghez közöttük.

A Gerence völgye a Bakony legszebb vidéke, nem véletlenül nevezik a pápai járásbeliek magyar Svájcnak. Hangulatában, erdős, hegyes völgyes vidéke nagyon emlékeztet az Alpokra. Ezért sok turista keresi fel.

A kis vasút a Német-ugrató völgye mellett halad el és elviszi a turistákat *Odvaskőre, Móriczházára* és *Királykapuhoz*. Valamennyi történelmi nevezetesség.

Királykapu — például — Mátyás királynak volt egykoron igen kedvelt vadászterülete. Itt találjuk *Bakonyújvárt* is, ahol a Podmaniczkiak rablólovagvára állt és amit Mátyás feketeserege rombolt le.

Különösen kedvelik az úttörők a bakonyi kisvasútat, apró vagonjaival, sípoló mozdonyával, amikor végigszalad a Gerence völgyében. A pajtások nem véletlenül éppen itt, az Odvaskői csárda mellett rendezik meg minden év májusában hagyományos majálisukat. Az idén erre május 19-én került sor.

— gáldonyi —

Ki a felelős?

Devecser állomáson az egyik termelőszövetkezet április 18-án a 12553062081—8 sz. kocsiban vetőburgonyát adott fel a kál-kápolnai *Károlyi Mihály Tsz* címére. A vetőburgonya rendeltetési állomására, *Kál-Kápolnára* május 3-án 16 napos *utazás után érkezett meg.* A címzett, a Károlyi Mihály Termelőszövetkezet az átvételt megtagadta. Egyrészt mert későn érkezett, s már nem volt rá szükség, másrészt pedig a hosszú utazás alatt a burgonya megromlott.

A megromlott vetőburgonyát a vasút ugyan tudta értékesíteni, — természetesen jóval alacsonyabb áron — de így is *jelentős kártérítést kellett fizetni.* A fuvarlevelek vizsgálatánál kiderült, hogy a vetőburgonyát *Budapest—Ferencváros* állomáson átrakták a 21551471239—1 sz. kocsiba, de hogy az átrakás meddig tartott és hogy Devecser, illetve Kál-Kápolna között hol történt a késés azt a fuvarlevélből sajnos nem tudtuk megállapítani.

Az utóbbi időben a vasút elég sokat fizet fuvarozási idő túllépés miatt. Minden ilyen összeget az évvégi nyereségből kell fedezni. *Ha sok az ilyen feleslegesen utaztatott áru, ha hanyag munkát végzünk és ezért a vasútnak fizetni kell, a károkra kifizetett összeggel kevesebb kerül majd a tartékba.*

Bakó János
Miskolc

Hangosbemondót kérnek

Gyula állomás forgalma az utóbbi időben jelentősen megnövekedett. Különösen azóta, amióta rendszeressé váltak a gyulai várjátékok. De nemcsak ez a rendezvény, hanem a város fürdője is vonzza a látogatókat. A nyári idényben, vasár- és ünnepnapokon sokszor 10 000-nél több utas érkezik Gyulára. Ezzel a forgalommal azonban az állomás technikai felszerelése nem tart lépést. *Sürgősen szükség lenne egy hangosbemondóra, pontosabban egy korszerű utastájékoztatóra.*

Boldizsár Gyula

Eredményes oktatási évet zártak

Szeged állomás pártalapszervezete május 17-én a *Petőfi Sándor* vasutas kultúrotthonban ünnepélyes pártoktatási évadzárót tartott. A szép számmal megjelent hallgatóság előtt *Dombóvári Ferenc* oktatási felelős beszámolt a végzett munkáról. Elmondotta többek között, hogy míg az 1966/67-es oktatási évben 320 hallgató volt, addig ebben az évben ez a szám 100-zal megnövekedett. A 420 hallgatónak hat csoportban tartottak szemináriumot.

Az ünnepélyes évzáró alkalmából *Schéner András* az állomás pártalapszervezetének titkára a legjobbaiknak könyvjutalmat adott át.

Dr. Bánkfalvy Gyula

Névadó ünnepség Debrecen állomáson

Az ünnepeltek

Debrecen állomáson a vasutas dolgozók között rendszeressé vált a névadó ünnepség. A napokban 4 vasutas gyermeknek *Gulyás Sanyikának, Halmos Mariannának, Dombos Évának, és Deme Mónikának* adtak nevet.

Az ünnepségen az I. ker Tanács anyakönyvvezetője után a szakszervezeti bizottság nőbizottságának tagja köszöntötte az újszülötteket, szülőket, névadó szülőket és az ünnepségre érkezett több mint 100 dolgozót, majd az állomásfőnök-helyettes beszéde után a szakszervezeti bizottság titkára átnyújtotta az igazgatóság, az állomás pártszervezetének és szakszervezeti bizottságának ajándékait.

Czeglédi Sándor

Baleseti krónika

Május 7-én a *Kisvárda* állomásról kijáró 2316 sz. vonatból kiesett *Lakatos Sándor*, a Bp. Déli Utaselláló dolgozója. Nevezett a kiesés következtében könnyebb sérüléseket szenvedett. A baleset azért történt, mert Lakatos Sándor a vonat ívben érkezésekor az egyébként is hibás kifelé nyíló kocsiajtónak esett.

★

Április 29-én Karád állomáson kerékpárral egy vezetéktartó oszlopnak ütközött Kovács István állomási málházó, aki súlyos fejsérülései következtében május 5-én életét vesztette. Megállapították, hogy nevezett erősen ittas volt.

★

Május 8-án *Székesfehérvár* állomáson a III. sz. tartalékmozdony előtt *Kövesi János* fűtőházi lakatost, aki a kezén súlyos sérüléses balesetet szenvedett. A balesetet az okozta, hogy a nevezett *körültekintés nélkül a közeledő tartalék úrszelvényébe lépett.*

★

Május 8-án *Veszprém-külső* I. pályamesteri szakaszán. körfűrész okozta ujjcsonkulásos üzemi balesetet szenvedett *Treiber István* pályamunkás. A baleset azért történt, mert Treiber István, a gépkezelő távollétében a működő gép veszélyzónájába nyúlt.

Május 20-án Várpalota állomáson a IV. vágányról végzett kihúzásnál Burszán Dezső kocsirendező megkísérelt felugrás közben visszaesett és ballába a mozgó kerekek elé vágódott. Nevezett lábcsonkulásos sérülést szenvedett.

★

Május 23-án *Vác* és *Szokolya* állomások között közlekedő 1143 sz. tvg. összeütközött a vele szemben közlekedő 151 sz. motoros kiskocsival. Az összeütközés következtében *Fekete János*, a 151 sz. kiskocsit vezető pályamester, súlyos fej- és lábsérülést szenvedett. *A balesetet az okozta, hogy a 151 sz. kiskocsi engedély nélkül a nyílt vonalon közlekedett* és egy erős ív miatt a szemben közlekedő tvg. csak féktávolságon belül vette észre.

★

Május 24-én az 1276 sz. tvg. menet Tápszentmiklós megállóhelyen sorompó nélküli útátjáróban összeütközött egy áthaladó traktorral. Az összeütközés következtében a tvg. kisiklott és oldalára dőlt, közben maga alá temette Szántó László 26 éves tvg-vezetőt, aki a baleset következtében életét vesztette. A tvg-n utazó három pályamunkás könnyebb sérülést szenvedett.

A vietnami nép hallatlan erőfeszítésekre képes

Kiss Dezső miniszterhelyettes beszámolója a közlekedési küldöttség észak-vietnami látogatásáról

Pártnapot tartottak a KPM-ben. Ennek során a Vietnamban járt magyar közlekedési delegáció munkájáról, az ott tapasztalt élményekről számolt be *Kiss Dezső* miniszterhelyettes. *Rimaszombathy Géza*, a szakszervezeti bizottság titkára ünnepi megnyitója után a küldöttség útjáról és az ott szerzett különleges élményekről a miniszterhelyettes elvtárs — a többi között — így beszélt:

— *Utunk célja az volt, hogy felélénkítsük a két állam közlekedési minisztériumának kapcsolatát. A tárgyalások eredményeként 30 millió forintos egyezményt írtunk alá, amelynek értelmében közlekedési eszközöket szállítunk a vietnami népnek.* A delegáció két tartományt látogatott meg. Voltunk a haiphongi kikötőben, amely egyik közlekedési gócpontja az országnak. Általában: a közlekedés viszonyait tanulmányoztuk a háborús körülmények között.

Kegyetlen pusztítás

— *Alkalmunk volt látni* — folytatta Kiss Dezső — *a szinte teljesen elpusztított vasúti közlekedést, javitóműhelyeket. Megtudtuk, hogy a vasút 50 százaléka elpusztult a bombázások folyamán. Csaknem másfél millió tonna bomba hullott a megsanyargatott országra és ebből a mennyiségből 80 százalék éppen a közlekedést sújtotta. A kegyetlen és kíméletlen bombázás hallatlan kárt okozott Észak-Vietnam közlekedésében.*

Utazásunk folyamán tapasztalhattuk, hogy az amerikai bombázók milyen rafinált módon végzik a rombolást. A célpontokra nemcsak robbanó, hanem időzített bombákat is dobnak, amelyeknek az a szerepük, hogy például egy híd helyreállítása folyamán munka közben érje meglepetés a helyreállítással foglalkozó vietnamiakat.

A vietnami vasúti és közúti közlekedés a nagyarányú károk ellenére sem rendült meg annyira, hogy ne legyen képes a stratégiai feladatok ellátására. *A közlekedés dolgozói különleges módszerekkel látnak hozzá a bombázások következtében elpusztult közlekedési útvonalak helyreállításához.* Amikor a bombázások területének kiterjesztését észlelték, a javítóműhelyeket kitelepítették a dzsungelekbe, sziklabarlangokba. Ennek a tervnek végrehajtása révén Észak-Vietnam megnyerte a csata első futamát. *A szállítások zavartalanul folynak, sőt utánpótlást tudnak küldeni Dél-Vietnamnak.*

Egy emberként

Útunk folyamán több alkalommal tanúi voltunk annak, hogy a *lakosság egy emberként vesz részt a közlekedés útjába támasztott akadályok elhárításában. Utakat építenek, szükségátkelőhelyeket létesítenek a folyókon*, olyanokat is, amelyek csupán megtévesztő célpontokat jelentenek az amerikai bombázók számára. A delegáció látott olyan jelenetet is, amikor a bombázástól felszaggatott vasútvonalon megtorpant egy rendkívül fontos stratégiai anyagokat szállító szerelvény. *A környékbeli lakosság, igen rövid időn belül, mintegy kétezer kerékpárral jelent meg a a helyszínen, s a megtorvant vasúti szerelvénytől a bambuszrudakkal felszerelt kerékpárokon szállították tovább a vagonok tartalmát az épen maradt pályarészen várakozó szerelvényhez.* Egyként is a vasút dolgozói előre felhalmozzák a helyszínen a helyreállításához szükséges előre gyártott elemeket s amint elvonult a tamadó hullám, a környékbeli lakosok — öregektől a legfiatalabbakig — hozzálátnak a helyreállításhoz.

Kiss Dezső elvtárs befejezésül hangsúlyozta:

— Vietnamot közelről kell látni, hogy az ember megértse: *miért nem bír ezzel a néppel az ellenség. A nép rendkívül hősi lelkülete hallatlan erőfeszítésekre képes.* A törékeny alkatú vietnami nép a megpróbáltatások ellenére mosolyogva végzi a munkáját, amely rá hárul. Tudni kell azt is, hogy a pártnak óriási tekintélye van a nép körében, hiszen vezetői közül számosan a franciák elleni háború hősei voltak, ahol sok stratégiai tapasztalatot szereztek.

V. J.

Egy kép, amely önmagáért beszél

Vasutas békenagygyűlést tartottak Kálban

A szolidaritási hónap keretében *vasutas békenagygyűlést tartottak a Heves megyei Kál községben.* Ez alkalomból a miskolci vasútigazgatóság területéről több száz vasutas dolgozó kereste fel a káli művelődési otthont.

Ferencz Antal, Kál állomásfőnöke megnyitójában megemlékezett a győzelem napjáról, majd *Urbán Sándor* a 9. szakosztály vezetője mondott ünnepi beszédet.

A nagygyűlés szónoka elítélte az amerikaiak vietnami háborúját és az arab államok elleni izraeli agressziót. Ezután a vasútasok sikereiről, feladataikról, életszínvonal emelkedésükről és a vasút korszerűsítéséről beszélt.

A káli iskolák és KISZ-alapszervezetek virágcsokorral kedveskedtek az ünnepi nagygyűlés elnökségének, amelyben helyett foglaltak a miskolci igazgatóság, a füzesabonyi járási tanács és a pártbizottság, valamint a helyi szervek képviselői.

A forró hangulatú nagygyűlés több száz fónyi részvevője táviratban fejezte ki szolidaritását a hős vietnami néppel és további küzdelemre buzdította a szabadságharcosokat, az amerikai agresszorokkal szemben. Az amerikaiak budapesti nagykövetségére pedig tiltakozó táviratot juttatott el a nagygyűlés.

(szigetvári)

Veled vagyunk, Vietnam!

Szolidaritási nagygyűlés a Törekvés Művelődési Házban

Május 21-én több mint 50 ezer fővárosi vasutas dolgozó képviselői szolidaritási nagygyűlésre gyűltek össze az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házában, hogy támogatásukról biztosítsák a hazájukért harcoló vietnami hazafiakat, hogy követeljék az amerikai kormánytól: *feltétel nélkül és haladéktalanul szüntessék meg a Vietnami Demokratikus Köztársaság bombázását.*

A nagygyűlés elnökségében ott volt a hős vietnami nép képviseletében *Le Hu Van*, a Dél-vietnami Nemzeti Felszabadítási Front magyarországi képviseletének titkára, *Kellner István*, a vasutas-szakszervezet szervezési és nevelési osztályának vezetője, *Csamangó Henrik* főigazgató, a budapesti vasútigazgatóság vezetője.

A nagygyűlés szónoka *Parti József*, a budapesti területi bizottság titkára beszédében hangsúlyozta, hogy *Európában béke van, de ez csak úgy teljes és háborítatlan, ha a föld más részén is rettegés nélkül élhetnek az emberek.* A vietnami nép melletti szolidaritásnak azért is van különös jelentősége, mert

közös összefogással elő lehet segíteni az igazságos béke megteremtését Vietnam földjén.

A budapesti igazgatóság területén levő vasúti szolgálati helyek, üzemek, hivatalok kollektívái mélységes egyetértéssel fogadták a *Szakszervezeti Világszövetség* moszkvai főtanácsának április 8—10-én hozott felhívását.

A budapesti vasutasok nem csupán aggódnak Vietnam békéjéért, hanem határozottan cselekszenek az ország vasutasaival együtt a béke elősegítéséért is. Még a Szakszervezeti Világszövetség rendkívüli főtanácsi ülése előtt *fokozott rokonszenvüket nyilvánították a vietnami hazafiak katonai és politikai sikerei láttán*, s minden korábbi szolidaritási akciót felülmúlva erkölcsi és anyagi támogatásukról biztosították a szabadságukért, hazájukért harcoló vietnami népet. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy

a nagygyűlés napjáig 1 millió 350 ezer forint összeget fizettek be a K—95-ös csekkszámlára.

Felszólalt a gyűlésen Le Hu Van, a Dél-vietnami Nemzeti Felszabadítási Front magyarországi képviseletének titkára. *Köszönetet mondott a meleg fogadtatásért, azért a jelentős erkölcsi, politikai és anyagi támogatásért, melyet a magyar vasutasoktól élvez a harcoló vietnami nép.* A dél-vietnami nép küzdelméről és az amerikai expedíciós csapatok helyzetéről szólva elmondotta, hogy

a felszabadítási front offenzívája alapjaiban ingatta meg az amerikai kormány dél-vietnami politikáját

és Vietnam földjén levő csapatainak morális, erkölcsi, politikai és katonai helyzetét. A népi erők Dél-Vietnamban az offenzíva során *200 ezer ellenséges katonát semmisítettek meg és tettek harcképtelenné, ebből 60 ezer amerikai.* Ez a létszám az 1967-es expedíciós haderő egyharmada. A hazafiaknak az amerikai csapatok ellen intézett támadása nyomán, naponta egy-egy amerikai zászlóaljat újjá kell szervezni.

A lelkes hangulatú nagygyűlés kultúrműsorral ért véget.

K. J.

A szolidaritási hónap keretében kiállítással egybekötött békegyűlést rendezett a Budapesti Építési Főnökség szakszervezeti bizottsága. A nagygyűlésen résztvett és a kiállítást megtekintette a Vietnami Demokratikus Köztársaság budapesti nagykövetségének képviselője is.

„Budapest Hanoiért"

Kiállítás a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségen

Országszerte fokozódik az Országos Béketanács ünnepi ülésével megnyitott szolidaritási akció. A harcoló Vietnam támogatására indított szolidaritási hónap eseménysorozatában a *Budapest Hanoiért* jelszó jegyében társadalmi és tömegszervezetek békenagygyűléseket, ünnepségeket, kiállításokat rendeznek.

A május 8—június 8 között tartó program keretében került sor a *MÁV Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* kultúrtermében megrendezett vietnami kiállítás megnyitására, amelyen részt vett *Nguyen Van Phuc* a Dél-vietnami Nemzeti Felszabadítási Front budapesti állandó képviseletének kiküldötte is.

Az ünnepség alkalmával *Osztertág István*, a főnökség szakszervezeti bizottságának titkára a következőket mondta:

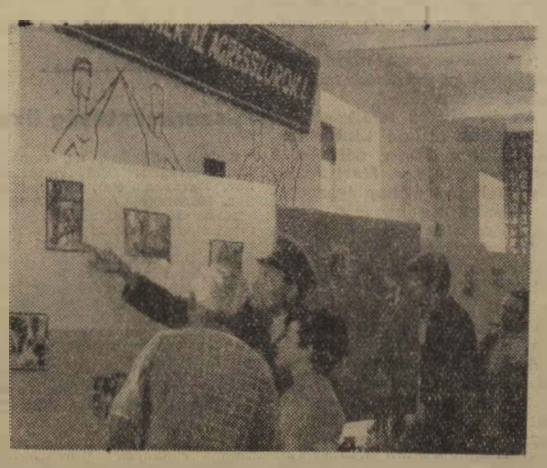
— *A kiállítás megrendezésével az volt a célunk, hogy e demonstratív országos megmozduláshoz kapcsolódva mi is kinyilvánítsuk együttérzésünket a hős vietnami néppel és bemutassuk e nép súlyos szenvedéseinek megdöbbentő bizonyítékát. Ezt a kiállítást főnökségünkön kívül több szolgálati helyen is bemutatjuk. A rendezés közös feladatot képezett a budapesti területi bizottsággal. A gazdag fényképanyagot a területi bizottság bocsátotta rendelkezésre, a 10 nagyméretű tablót mi készítettük.*

A vándorkiállítás három naponként változtatta helyét. Bemutató körútja során a budapesti területi bizottsághoz tartozó több szolgálati hely dolgozói tekinthették meg. Látható volt többek között a Keleti Fűtőházban, a Keleti és Nyugati pályaudvaron, a Számviteli Főnökségen, bemutatták a BVKH-ban is. Utolsó állomása a MÁV Kórház lesz, ahol a szolidaritási hónap utolsó napjaiban tekinthető meg.

A kiállítás mondanivalójának mélyebb megismerését segítette elő, hogy a látogatási idő alatt naponta más és más — a vietnami nép életét és harcát bemutató — filmeket is vetítettek.

A szolidaritási hónap eddig eltelt ideje alatt a kiállítást többszáz látogató tekintette meg.

Szőnyi Lajos



Részlet a kiállításból.

Tört magyarsággal

A *MÁV Tisztképző Intézet* szakszervezeti bizottsága május 24-én az intézet dísztermében szolidaritási tiltakozó nagygyűlést szervezett, amelyen megjelent *Luu Kiem*, a DNFF budapesti képviseletének tagja is. A tiltakozó nagygyűlésen *Bálint János* őrnagy, az Egyesített Tisztiiskola főtanára mondott ünnepi beszédet. A nagygyűlésen felszólalt *Luu Kiem és tört magyarsággal köszönte meg az intézet hallgatóinak együttérzését, szolidaritását.*

189 698 forintot gyűjtöttek

Záhony körzet üzemi pártbizottsága, szakszervezeti bizottsága és KISZ-bizottsága vietnami szolidaritási akciót szervezett. Az akció keretében *Záhony körzet dolgozói összesen 189 698 forintot gyüjtöttek össze.* Az akció szervezése során kimagasló munkát végzett *Csősz Ferenc* vezénylőtiszt, *Ujvári Sándor* kereskedelmi hivatalnok és *Szücs Gyula* számviteli vezető.

Az akció során összegyűlt pénzt már be is fizették a K—95-ös csekkszámlára a vietnami nép megsegítésére.

Vietnami műszak

A május 8-tól június 8-ig tartó vietnami szolidaritási hónap keretében a *dunakeszi járműjavító* művelődési házának nagytermében több mint 500 dolgozó részvételével békenagygyűlést tartottak, amelyen részt vettek a járás, a község párt, állami és társadalmi szervezeteinek képviselői is.

A békenagygyűlés részvevői *szolidaritási táviratot küldtek a Vietnami Demokratikus Köztársaság budapesti nagykövetségéhez, valamint a Vietnami Felszabadítási Front budapesti képviseletéhez*, amelyben kifejezték együttérzésüket a hős vietnami néppel. A nagygyűlés részvevői ugyanakkor tiltakozó táviratot juttattak el az Egyesült Államok budapesti nagykövetségéhez.

A nagygyűlés örömmel vette tudomásul, hogy a dunakeszi járműjavító dolgozói a vietnami műszak alatt elért alapkeresetük 2 százalékát a vietnami nép megsegítésére ajánlották fel.

Kényelmesen utazik, pihenten érkezik az
UTASELLÁTÓ
hálókocsijában!
HÁLÓKOCSI KÖZLEKEDIK:
- Szombathely—Szentgotthárdra
- Nyíregyháza—Záhonyba
- Debrecenbe, Szegedre
- Nagykanizsára és Pécsre

HÁLÓKOCSIJEGYET MÁR ELŐRE BIZTOSITSA HÁLÓKOCSI JEGYET

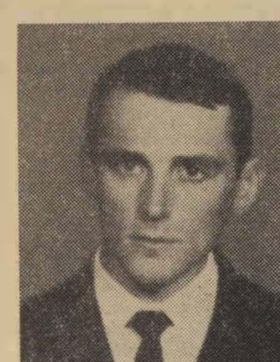
Elővétel az IBUSZ-irodákban
Menettérti jegy is váltható

Magyar siker Wiesbadenben

Egyéniben az első, csapatban pedig a negyedik helyet szereztük meg az USIC IV. tekebajnokságán

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) megbízásából a Német Vasutas Sport Egyesületek Szövetsége 1968. május 22-től 26-ig a Német Szövetségi Köztársaságban *(Wiesbaden)* rendezte meg a legjobb vasutas tekézők versenyét. A festői szépségű környezetben a *magyar vasutas válogatottat 4 szegedi, 2 kecskeméti és egy szombathelyi versenyző képviselte.* A versenyen hét ország 42 versenyzője indult, míg az egyéni versenyben 49-en vettek részt.

A csapatbajnokságot az osztrák vasutas válogatott nyerte 4941 fával. Második Románia csapata 4809 fával, míg a harharmadik helyet az NSZK versenyzői szerezték meg 4737 fával. A magyar vasutas válogatott az előző évekhez hasonlóan *4713 fával a negyedik helyet szerezte meg.*



Mozsár József

A magyar versenyzők közül az egyéni versenyben 857 fával egyedül *Mozsár József* került be. A csapatbajnokság során *Malacek Herbert* osztrák versenyző előzte meg 11 fával. Az egyéni verseny döntőjébe 5 osztrák, 2 német, 3 román, 1 csehszlovák és 1 magyar versenyző, Mozsár József jutott.

Már a csapatbajnokság során is látni lehetett, hogy a magyar versenyző nyugodtsága és jó formája alapján egyik esélyese lehet az egyéni versenynek. Mozsár maga is úgy nyilatkozott, hogy jó formában érzi magát és az első két hely közül az egyiket megszerzi. Ez a magabiztosság jellemezte az egész verseny alatt is. A magyar csapat és a nézők lelkes buzdítása mellett *pályacsúcscsal az első helyet szerezte meg.*

Az egyéni versenyben első Mozsár József Magyarország 1752 fával, s ezzel az eredménnyel a 10 éve fennálló pályacsúcsot is megdöntötte. A versenyen részt vevő csapatok és a közönség lelkesen és hosszan ünnepelte a magyar versenyző nem mindennapi sikerét. Második helyezett *Geppel Leopold* Ausztria 1718 fával, harmadik *Malecek Herbert* Ausztria 1698 fával.

Az 1967. évi jugoszláviai Celjeben megrendezett női vasutas Európa-bajnokságon elért első helyezés után a férfi bajnokságon is sikerült az első helyet megszerezni.

Új sportpályát avattak Záhonyban

Az egyre jobban népesedő határmenti faluban, *Záhonyban* május 1-én új sporttelepet avattak. Ebből az alkalomból Záhonyba látogatott a *Diósgyőri VTK* NB I-es csapata. A pályán 1000—1500 személy befogadására alkalmas lelátót is építettek.

A labdarúgáson kívül — *a Záhonyi VSC-nek ugyanis, NB III-as csapata van* — népszerű a tömegsport, a természetjárás, azonkívül sakk, asztalitenisz, röplabda és a kézilabda. A KISZ sokat tesz a sportért, külön kispályás labdarúgó-bajnokságokat is szerveznek. *A közeljövő tervei között szerepel, hogy az MHSZ-szel közösen megrendezik a fiatalok lövészbajnokságát.* Ami talán hibának róható fel a záhonyiak sportmunkájában az, hogy Záhonyban kizárólag a férfiak sportolnak, női sportoló nincs.

Külön dicséretet érdemel viszont a természetbarát szakosztály. Minden évben sok embert mozgatnak és rendszeres rendezvényekkel, kirándulásokkal, versenyekkel nagyon népszerűvé tették ezt a sportágat.

Egressi Zsigmond
Záhony

Fellendülőben a sport Pusztaszabolcson

A 15 éves múltra visszatekintő *Pusztaszabolcsi Haladás Sportklub* vezetői örömmel újságolták, hogy a sport az utóbbi években fellendülőben van. A Pusztaszabolcson létesült szakközépiskola valósággal „ontja" az utánpótlást. S mert nagyon sok a sportolni vágyó fiatal, a sportvezetők azon fáradoznak, hogy 6—14 éves korig sportiskolát terveznek, ahol kosárlabdát, labdarúgást, teniszt, kézilabdát tanítanának.

Pusztaszabolcson erre megvan a lehetőség. Rendelkeznek egy nagyon szép sportpályával, most építettek egy kézilabda, egy kosárlabda és egy minikosárlabdapályát, valamint elkészült a teniszpályájuk is. A Haladás sportegyesület vezetői *Kiss Pál* elnök és *Nagy Károly* vezetőségi tag elmondották, hogy az említett kis pályákat úgy készítették el, hogy azok a téli időszakban vízzel elárasztva korcsolyapályának is használhatók legyenek.

A Pusztaszabolcsi Haladás Sportklub létesítményeinek értéke *mintegy 141 000 forint, amelyben 70 000 forint társadalmi munka van.* A sportkombinát építésében nagyon sokat segítettek az állomáson dolgozó szocialista brigádok.

Molnár Árpád

Családi összejövetelt szervezett a debreceni járműjavító rugókovács szocialista üzemrésze

A debreceni járműjavító 38 fős *Germán Tyitov* ötszörös szocialista üzemrészének dolgozói az elmúlt vasárnap közös családi összejövetelt szerveztek a guti turistaházban. *Az összejövetelen csaknem 100 családtag vett részt.*

A családi összejövetel egyik szép eseménye *Nagy József* gázkemence kezelő búcsúztatása volt. Az idős dolgozót 28 éves szolgálati idő után *Szabó Sándor* művezető köszöntötte. Méltatta munkásságát, s megemlítette, hogy mint gázkemence kezelő igen nagy körültekintéssel és felelősséggel végezte munkáját.

A rugókovácsok családi összejövetele igen jó hangulatban ért véget.

(vo—)

Postagalamb verseny

A kiskunfélegyházi vasutas sportkör postagalamb szakosztálya a szolidaritási békehónap jegyében május 12-én rendezte meg első idei külföldi versenyét. Hetvennyolc válogatott postagalambot küldtek a csehszlovákiai Brnóba, ahol vasárnap reggel a népek barátsága jegyében bocsátották útra őket. A viharos oldalszél ellenére is, a galambok többsége hazatalált. A Hazafias Népfront városi bizottságának vándorserlegét az elsőként megérkezett *Tóth Miklós* postagalambja nyerte el.

Sport

Natasa barátokat keres

A napokban a Szovjetunió távolkeleti városából, *Vlagyivosztokból* érkezett levél szerkesztőségünkhöz. Egy szovjet kislány, *Natasa Pljaszunovoj* arra kéri szerkesztőségünket, keressünk részére egy levelező partner magyar kisfiút vagy kislányt. Natasa kérését továbbítjuk olvasóinkhoz, mert bizonyára akadnak olyan vasutas gyerekek, akik az orosz nyelvtudás gyarapítására, jó alkalomnak tartják majd a baráti levelezést. Cím: Natasa Pljaszunovoj, Vlagyivosztok 49. Ruszkaja utca 90. 11 sz. Szovjetunió.

Szikrák tüzes útja

Sustorgó tűzek mellé sosem ültem,
mint a pásztorok hűvös esteken.
Hogyha kedvem volt messze-barangolni,
sok vidám csillag útra kelt velem.

Oly messzire, mint én, senki se vágyott.
— befogadtak kéményes városok.
S most kis örömökért futkosok haza;
a kosaramban gyümölcsöt hozok.

Az esti mezők felé kikönyöklök
az ablakból, mint régi öregek.
Szikrák tüzes útja ragyog a tájon;
egy szúró, kis fény szemembe esett.

Fazekas Lajos

Különleges nászajándék

Ifj. Kádár László, a MÁV Kitérőgyártó Üzemének fiatal dolgozója május 4-én tartott esküvőjére nem mindennapi „nászajándékot" kapott édesapjától, *id. Kádár Lászlótól,* a világversenyek sokszorosan győztes fogathajtójától, a tavalyi hamburgi derby-nyertestől: *Gyöngyös főutcáján kocsizhatott végig fényes lakodalma előtt.*

Felvételünk a híressé vált lipicai méneket dirigáló világbajnokot, lovastársát és a hintó vendéghelyén ülő boldog párt örökítette meg.

Gyóni Gyula

Könyvismertetés

R. Lazarek—M. Lazarek: A lengyel tengerpart

A Panorama külföldi utikönyvek sorozatban eddig két kis kötet jelent meg Lengyelországról. *Ezek Varsót és környékét, illetve Krakkót és a lengyel Tátrát mutatták be.* Ezúttal a magyar turisták és olvasók a tőlünk távolabb fekvő és így sokkal kevésbé ismert *lengyel tengerpart szépségeivel kápráztatják el a szerzők az olvasót.*

A hosszú festői partszakasznak általában csak egy kicsinyke részét, a „Hármasváros"-t, *Gdanskot, Sopotot* és *Gdyniát* ismerik és keresik fel. Csak elvétve és ritkán vetődik magyar turista a Gdansktól keletre húzódó Borostyánpart fürdőhelyeire, vagy látogatja meg a nyugatabbra fekvő Világos partot, a hányatott történelmű *Szczecint,* a *Pomorzei-öböl* nyaralóhelyeit, vagy a távolabbi Mazury tavak regényes világát, ahová e kötet kalauzolja el a kíváncsi olvasót. Ódon várfalak, időlepte kövű székesegyházak, hangulatos halászházak, tengerostromolta sziklás partok, selymes homokú, dűnés fürdőhelyek között vezet az oda látogató külföldi útja. A régi lengyel történelem titkai, érdekes históriák, regényes alakok elevenednek meg az emlékek bemutatásával kapcsolatban.

A kötet megismerteti e változatos, szép táj látnivalóit az utazásra készülővel, ugyanakkor hasznos gyakorlati tanácsokat is ad, hozzájárul az utazásszerezte élmény maradandóvá tételéhez.

Író-olvasó találkozó Debrecenben

Az ünnepi könyvhét alkalmából a debreceni járműjavító üzem *Rózsa Ferenc* gőzmozdonylakatos szocialista üzemrész dolgozói író-olvasó találkozón látták vendégül *Thurzó Gábor* József Attila-díjas írót.

Az író ellátogatott a Rózsa Ferenc szocialista üzemrészbe is, ahol *megtekintette az 1967-ben létrehozott 200 kötetes letéti kiskönyvtárat,* majd elbeszélgetett az üzemrész munkásaival és vezetőivel.

Az író-olvasó találkozóra a művelődési otthon klubtermében május 24-én délután 5 órakor került sor. *Husi József* a művelődési otthon igazgatója köszöntötte az írót, majd *Cs. Nagy Miklós* tanár méltatta Thurzó Gábor munkásságát. *Téby Katalin* és *Bángyörgyi Károly* a debreceni Csokonai Színház művészei részleteket, illetve szemelvényeket adtak elő az író műveiből.

A találkozó kedves eseménye volt az, amikor *Balogh* Antal a szocialista üzemrész hajtórúdlakatos brigádjának egyik tagja *felkérte az írót arra, legyen a brigád tiszteletbeli tagja. Thurzó Gábor örömmel tett eleget a kérésnek és tiszteletbeli tagsága jeléül átvette a szocialista brigád oklevelet és a zöldkoszorús brigádjelvényt.*

A találkozó végén a kultúrotthon előcsarnokában könyvvásárt is rendeztek, ahol Thurzó Gábor dedikálta műveit.

(Volosinovszki)

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged; Volosinovszki János, Marosán Pál, Czeglédi Sándor, Bánszegi József Debrecen; Markos József Zalaegerszeg; Pintér Lajos Vácrátót; Szücs Ferenc Hatvan; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Pál István, Sárvári Károlyné, Bakó János Miskolc; Palotai Lajos Szombathely; Bognár Károly Tapolca; Felvégi István, Révfalvi Sándorné. Bp.: Molnár Árpád Bp. Ferencváros; Zs. Molnár Dezső Diósgyőr-Vasgyár áll.; Földvári Lajos, Egressi Zsigmond Záhony: Révay Sándor Dunakeszi; Miklós László Kiskunfélegyháza: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Márton Klára Abony; Gubisi Margit Csongrád; Körmendi Ferenc Záhony; Szabó Sándor Vác: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Tavasztól őszig nagyüzem

Kiskundorozsma állomás Szeged északi iparnegyedét szolgálja ki. Itt épült meg a MÉK hatalmas raktárháza és tárolója. A szegedi *Felszabadulás* és a *Haladás* tsz hőforrással fűtött üvegházai már kora tavasszal ontják a külföldön is keresett korai retket, fejes salátát. Ebből az igen keresett *primőr áruból csak április hónapban több mint 200 hűtőkocsi árut* indítottak külföldre Kiskundorozsma állomásról.

S alighogy befejeződött a saláta és a retek szezonja, május végén megkezdődött a földieper és a korai uborka szállítása. Kiskundorozsmán tavasztól őszig nagyüzem van.

Dr. Bánkfalvy Gyula

Szellemi vetélkedő

Zalaegerszeg állomáson, *Veszprém, Tapolca, Celldömölk, Szombathely, Pápa, Sopron* és *Zalaegerszeg* vasutas fiataljainak részvételével szellemi vetélkedőt rendeztek. A versenyből a zalaegerszegi fiatalok kerültek ki győztesen. Második helyen a tapolcaiak, harmadik helyen pedig a veszprémi fiatalok végeztek.

A csapatverseny után sor került egyéni *Ki mit tud?* versenyre is, s itt szintén zalaegerszegi győzelem született. Az első helyen *Tóth Andor* jegyvizsgáló végzett.

Markos József

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** Miskolc, I. Hadirokkant u. 4. sz. alatti 1 szoba konyha, mellékhelyiségekből álló lakásomat hasonló budapestiért I. emeletig. Érdeklődni lehet: 56—98-as telefon, 8—16 óra között.

— **Mezőberényi** 2 szoba, előszoba, konyha, éléskamra, veranda, fáskamra, külön udvarral rendelkező, 41 forint lakbérű, a város központjában, tanácsi bérházban levő lakásomat elcserélném dunántúlira. Cím: Budai József, Mezőberény, Eötvös utca 1.

HÍREK

— **Gyermekeket köszöntöttek.** A Hámán Kató fűtőház szakszervezeti bizottsága és nőtanácsa a gyermeknap alkalmából vendégül látta a fűtőház dolgozóinak gyermekeit. A délelőtti órákban sportversenyt és tréfás vetélkedőt rendeztek, majd közben kakaóból és fonott kalácsból álló tízóraival és a verseny végén közös ebéddel jutalmazták a legifjabbakat. Délután a bábszínház műsorának tapsolhattak a kicsinyek.

— NYUGDÍJAS TALÁLKOZÓ. *Tapolca állomás nyugdíjas csoportja találkozót szervezett a Batsányi János Kultúrotthonban. A résztvevők előbb megtekintették a tiszteletükre rendezett kultúrműsort, majd a csomópont szakszervezeti bizottságának vendégszeretetét élvezték.*

— **Brigádok vetélkedője.** A szombathelyi járműjavítóban jólsikerült vetélkedőt rendeztek a szocialista brigádok részvételével. A versenyen 25 szocialista brigád indult.

— TÉRÍTÉSMENTES VÉRADÁS. *A debreceni fűtőház vöröskereszt alapszervezete az elmúlt napokban térítésmentes véradónapot szervezett. A megjelent 75 vasutas összesen 26 liter vért adott.*

— **Eszperantó nyelvvizsga.** A miskolci igazgatóság kultúrtermében május 18-án és 19-én alapfokú eszperantó nyelvvizsgát tartottak. A két vasutas eszperantó szakcsoport az igazgatóság és a járműjavító hallgatói eredményesen vizsgáztak.

— TEJIVÓ. Az Utasellátó Vállalat tejivót nyitott a Békéscsaba állomás előtti téren a régi italmérés helyén.

— **Eredményes munkát végeztek** áprilisban a balassagyarmati vonalfőnökség dolgozói. A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedését 101,7 százalékra, az átlagos terhelést pedig 119,8 százalékra teljesítették. Növekedett az átlagos utazási sebesség is. A tervben meghatározott 23,25 km/óra helyett az eredmény 25,7 km/óra.

— **Városszépítés társadalmi munkában.** A zalaegerszegi városi tanács felhívására Zalaegerszeg állomás vasutasai is csatlakoztak ahhoz a társadalmi munka akcióhoz, amelynek keretében parkosítanak, játszótereket építenek. Az állomás dolgozói felajánlották, hogy a játszóterekre hintát építenek és a Juhász Gyula utcában a fűtőházig lerakják a járdalapokat.

— **Önkéntes véradónapot tartottak** a miskolci fűtőháznál. 205 vasutas mintegy 70 liter vért adott. Miskolc város vöröskereszt szervezetének vezetői levélben mondtak köszönetet a fűtőház dolgozóinak az eredményes önkéntes véradásért.

— **Több mint 100 ezer virágpalántát ültettek** ki a Kőbányai MÁV Kertészet dolgozói az elmúlt héten Budapest és Aszód között. A kertészet dolgozói Kánai Pál főkertész vezetésével nagyon sokat fáradoznak a kulturált utazás feltételeinek megteremtéséért.

— **Új ipari tanuló tanműhelyt épít a pécsi igazgatóság.** A több mint két és fél millió forintos beruházással készülő tanműhelyben a diesellakatos, a járműlakatos, esztergályos, kazánkovács és hegesztő tanulók kapnak helyt.

— **Eredményes vizsga után** 25 fiatalnak adták át a Szakma Ifjú Mestere elismerő oklevelet és jelvényt az Ómiskolci Pályafenntartási Főnökségen. 7 fiatal arany, 8 ezüst, 3 pedig bronz fokozatot ért el. Az arany fokozatot nyert fiatalok 10 fillér órabéremelést és 3 nap jutalomszabadságot is kaptak.

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—319.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915 001—K 90
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM Ára 40 fillér 1968. JÚNIUS 17.

Napirenden
a 44 órás munkahét kiterjesztése
ÜLÉST TARTOTT A SZAKSZERVEZET ELNÖKSÉGE

A szakszervezet elnöksége június 7-én ülést tartott. A napirend első pontja a 44 órás munkahét kísérletképpeni bevezetésének tapasztalatairól és további kiterjesztéséről szóló előterjesztés volt.

Az elnökség kielégítőnek tartja a munkaidő-csökkentés végrehajtása érdekében eddig tett intézkedéseket. Hozzájárul a következőkhöz:

1. Az üzemek, vontatási műhelyek, egyéb érintett szerveknél a 44 órás munkahét bevezetéséhez kéthetenkénti szabad szombatos munkáltatás mellett.

2. Az építési- és pályafenntartási munkásoknál, valamint a közvetlen felügyeletet gyakorló alkalmazottaknál *a 44 órás rövidített munkaidő bevezetéséhez az idénymunkarend alkalmazásával.* Az évi 2288 órás munkaidő kereten belül hat (őszi—téli) hónapra 40, hat (tavaszi—nyári) hónapra pedig 48 órás munkahét bevezetéséhez, azzal a megszorítással, hogy a jelenlegihez képest havonta két szabadnapnál több nem engedélyezhető.

3. Az építési- és pályafenntartás nem közvetlen felügyeletet gyakorló (központi dolgozóinál) az 1. pont alatti munkarend engedélyezéséhez.

4. A 44 órás munkahét engedélyezésére vonatkozó végrehajtási utasítás kiadásához.

Az elnökség értékelte a január 1-től rövidített munkaidővel dolgozó vállalatok tapasztalatait. Az *Északi* és a *Dunakeszi Járműjavító* az év első négy hónapjában túlteljesítette a termelési tervét, a *MÁV Gépjavító* azonban ettől elmaradt. Éppen ezért

a két előbbi üzemnél véglegesen engedélyezi a 44 órás munkahetet,

a Gépjavító-üzemnél továbbra is a munkaidő-csökkentés kísérleti fenntartását javasolja az év végéig.

Az elnökség felhívja a gazdasági- és szakszervezeti tisztségviselők figyelmét, hogy *elsőrendű feladatuknak tekintsék a munkaidő-csökkentés tervének végrehajtását.* A végrehajtás ütemét a feltételek biztosításával kell növelni.

A munkaidő-csökkentéssel párhuzamosan *a termelékenységet és a vasút nyereségét is növelni kell.* Ez az új technológia, a gépek, berendezések jobb kihasználásával, az üzemvitel szervezettebbé tételével megvalósítható.

A régi szemléletet is meg kell változtatni,

tudomásul kell venni, hogy a vasút folyamatos üzem,

és ennek figyelembevételével kell a feladatokat meghatározni és végrehajtani.

A szállítás ütemét vizsgálva megállapítást nyert, hogy az négy-öt napra tömörül. *Vizsgálat tárgyát képezi a hét többi napján a forgalmi szolgálat leterheltsége,* melynek eredménye segítséget nyújthat a forgalmi szolgálat munkaidő-csökkentés tervének végrehajtásához.

Az elnökség úgy határozott, hogy a javított előterjesztést *a központi vezetőség június 28-i ülése elé terjeszti.*

Ezután a szociális létesítmények fejlesztésére vonatkozó tervezet vitájára került sor.

A jelentést az elnökség módosításokkal elfogadta. Kimondotta, hogy

a szociális beruházásokra tervezett összegből üdülők rekonstrukciójára fordítani nem lehet. A lakásokra ütemezett összegből nem finanszírozhatók a szolgálati lakások építkezései.

A rendelkezésre álló beruházási keret felhasználását koncentráltan és a helyi szervekkel koordinálva kell minden esetben eszközölni. Az elnökség határozata szerint ezt a jelentést is a központi vezetőség elé kell terjeszteni.

A harmadik napirendi pont a járműjavítók technológiai fejlesztéséről, a munkavédelmi követelmények érvényre juttatásáról, a baleseti helyzet alakulásáról készített jelentés volt.

Az elnökség úgy értékelte az előterjesztést, hogy az valós képet ad a járműjavító üzemek balesetmegelőző tevékenységéről, a *Munka Törvénykönyvében,* valamint az *Általános Balesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabályban* előírt rendelkezések miként végrehajtásáról.

Szükségesnek tartja biztosítani a járműjavító iparban a műszaki megelőzés módozatainak, módszereinek egységes értelmezését és végrehajtását, gyorsítani a műszaki berendezések fejlesztési ütemét. Minden géphez, berendezéshez, kidolgozni a biztonságos munkamódozatokat is tartalmazó kezelési utasításokat.

Sürgős intézkedés szükséges a fokozott hatóképességű veszélyforrást jelentő gépeknél, berendezéseknél a jelenleginél magasabb hatásfokú megelőzés biztosítására. Biztosítandó, hogy

az utasítások tartalmazzák a vonatkozó biztonsági előírásokat is. El kell érni, hogy minden vezetőben fokozódjon a felelősségérzet,

a balesetek műszaki megelőzése iránt. A munka során felléphető ártalmak műszaki megelőzéséért, az üzemek vezetőit és főmérnökeit kell felelőssé tenni.

Az elnökség felkéri a járműjavító szakosztály vezetőjét, hogy igazgatói értekezleten tárgyalják meg a jelentésben feltárt hiányosságok megszüntetésére szolgáló teendőket.

A továbbiakban az elnökség elfogadta a *Társadalmunk időszerű kérdései* politikai tömegoktatás 1968/69. oktatási évre szóló irányelveit, valamint a második féléves munkatervet.

Lelkiismeretes munkát, kiváló minőséget
Széleskörű munkaverseny bontakozik ki a KMP megalakulásának 50. évfordulójára

A *Szakszervezetek Országos Tanácsa* és a *KISZ Központi Bizottsága felhívására* a vasúti üzemekben és szolgálati helyeken is széles körű munkaverseny bontakozott ki a KMP megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére. A vasutasok, mint az a vállalásokból is kitűnik — a felhívásnak megfelelően —, az eredmények fokozását, a minőség növelését tűzték célul.

A *debreceni járműjavítóban* a Dózsa György négyszeres szocialista üzemrész dolgozói kezdeményezték a versenyt és felhívásukhoz több mint 2500-an csatlakoztak.

Az üzem igazgatósága és szakszervezeti bizottsága rendszeresen értékeli és ellenőrzi a versenyt. A legutóbbi értékelés azt bizonyítja, hogy az üzemrészekben a dolgozók magukévá tették a célkitűzéseket. A kocsijavító osztályon

a versenyt kezdeményező famegmunkáló üzemrész dolgozói az első negyedévben 38 köbméter faanyagot takarítottak meg,

amelynek értéke 76 000 forint. Rajtuk kívül *Berki Mihály* személykocsi lakatos, *Kovács II. Sándor* teherkocsi lakatos, *Nagy V. József* alvázlakatos, *Faragó Lajos* villanyhegesztő és *Gergely Miklós*, személykocsi lakatos ifjúsági brigádja tűnt ki.

A megmunkáló osztályban a *November 7.* tűzikovács szocialista üzemrész, a *Germán Tyitov* rugókovács szocialista üzemrész, továbbá *Kovács Lajos* kerékesztergályos szocialista brigádja, *Püspök György* gyártáslakatos brigádja volt a legjobb.

Az üzem önköltsége az első negyedévben a tervezetthez viszonyítva, 0,5 százalékkal csökkent. A munka- és balesetvédelemben is javulás tapasztalható.

A verseny során növekedett a szocialista brigádok és üzemrészek száma is. *Jelenleg az üzemben 171 brigád 2039 fővel vesz részt a szocialista brigád versenyben.* A szocialista üzemrészek száma is növekedett. Jelenleg 20 üzemrész 1333 fővel versenyez a cím elnyeréséért, illetve annak további megtartásáért.

Csatlakoztak a felhíváshoz a *Ferencváros csomópont* szolgálati helyei is. Az állomás vállalta, hogy a tehervonatok menetrendszerinti indítását 77, a vonatközlekedési terv d/a tényezőjét 62, a tehervonatok terhelését pedig 101 százalékra teljesítik. A fűtőház felajánlotta, hogy az 1 dolgozó mozdonyra eső 100 etkm tervnél 102 százalékos, az utazószemélyzet 1 szolgálati órájára eső kilométer-tervnél pedig 101 százalékos eredményt érnek el. Vállalták továbbá, hogy

az energiahordozó anyagok megtakarításával, fémgyűjtéssel és újítások bevezetésével mintegy 8,5 millió forintot takarítanak meg.

A pályafenntartási főnökség kollektívája az évforduló tiszteletére vállalta, hogy *a Bereznai-féle méréseknél 5 százalékos hibaponti-javulást, a tmk-munkák keretében pedig 100 százalékos eredményt érnek el.* A gazdaságos munkáltatás és az önköltségi terv érdekében az átlagbér tervszámot betartják, a felépítmény fenntartási munkákhoz fokozott mértékben használnak fel kisebb értékű bontott, illetve használt anyagot és a beruházási kitérőcserénél csökkentik a beolvasztásra küldendő vasanyag mennyiségét.

A jubileumi évforduló tiszteletére a *ferencvárosi szertárfőnökség* kollektívája vállalta, hogy a szertár hibájából anyaghiány nem fordul elő, továbbá, a tervezett önköltséget 0,10 forinttal csökkentik.

A *Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* dolgozói a korábbi vállalásaikat kiegészítve a főnökség hibájából eredő vonatkésések további csökkentését vállalták. A kazánházi dolgozók elhatározták, *hogy 3 tonna ócskavasat és 50 kg színes fémet gyűjtenek össze.* A vontatási műhely dolgozói a személykocsi-javítások átfutási idejének 1 tizeddel történő csökkentésével csatlakoztak a jubileumi évforduló megünnepléséhez. A műszaki kocsiszolgálat rákosrendezői javítóműhelyének kollektívája vállalta, hogy *a még használható anyagok újra beépítésével 165 000 forintot takarít meg.*

850 személyes öltözőt avattak a Hámán Kató fűtőházban

A *Hámán Kató fűtőház* rekonstrukciója során — a fűtőház területén — elkészült a kétemeletes, modern,

850 személyes 6,7 millió forintos költséggel

létesített fekete-fehér öltöző.

A hivatalos átadási ünnepségen, amelyre június 8-án került sor, megjelent *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár és *Csamangó Henrik* főigazgató, a budapesti igazgatóság vezetője. A fűtőház dolgozói előtt Rödönyi Károly miniszterhelyettes mondott beszédet.

A rövid háziünnepség után *Tóth Géza*, a Vasúti Főosztály 3. szakosztályának helyettes vezetője és *Varjú Pál*, a Hámán Kató fűtőház szakszervezeti bizottságának szervező titkára elmondotta, hogy az építkezést még 1966-ban kezdték el, s a kivitelező,

az ÉVM 23-as Állami Építőipari Vállalat minőségi munkával határidő előtt készítette el

a szociális létesítményt. Az emeletes öltöző épületében helyet kapott egy jól felszerelt üzemorvosi rendelő és fogászat. A létesítmény optimális, belső hőmérsékletéről, légkondicionáló berendezés és hőelosztó „gondoskodik".

Az öltöző építésével egyidőben *a szertár dolgozóinak elkészült egy 70 személyes melegedő is.* Ennek az építési költsége mintegy 1,7 millió forint volt. A kiviteli terveket a MÁV Tervező Intézet kollektívája készítette Takács András tervező irányításával.

Varsóban ülésezett az SZVSZ közlekedési szakmai tagozatának adminisztratív bizottsága

Az SZVSZ közlekedési, szakmai tagozata *május 22 és 25 között Varsóban tartotta évi adminisztratív bizottsági ülését* a lengyel vasutasszakszervezet rendezésében. Az ülésen, amelynek napirendjén a titkárság éves beszámolója, az új alapszabály-tervezet és különböző szolidaritási határozatok megvitatása, illetve elfogadása szerepelt, a francia küldöttség kivételével — az ismert franciaországi események miatt maradtak távol — az adminisztratív bizottság valamennyi rendes tagja, közöttük szakszervezetünk főtitkára, *Szabó Antal* elvtárs is részt vett.

Az adminisztratív bizottság határozatot fogadott el, mely szerint *az 1969-ben esedékes szakmai konferenciát az NDK vasutasszakszervezetének rendezésében Berlinben tartják.* A berlini konferenciának különös jelentőséget ad, hogy egybeesik a szakmai szövetség 20 éves fennállásával.

A vietnami helyzettel és az izraeli agressziót elítélő felhívással kapcsolatban az adminisztratív bizottság jegyzőkönyvben foglalt állást.

Hatvanéves a pécsi vasutasénekkar

Hatvan esztendővel ezelőtt, 1908-ban az akkori pécsi járműjavító műhely dolgozóiból megalakult az *Ébredés Dalkör.* Ez az akkor csak férfiakból álló dalkör képezte a későbbi MÁV-énekkar törzsgárdáját. Az alapító tagok közül *Batári István* nyugdíjas még ma is tagja az énekkarnak. Az elmúlt hat évtized alatt a pécsi dalosok sokfelé szerepeltek, és sikereiket bizonyítják a csaknem egy egész szekrényt kitevő, értékes díjak és oklevelek.

Osztrák vasutas delegáció járt hazánkban

A múlt évben Ausztriában járt magyar vasutas szakszervezeti küldöttség látogatásának viszonzásaként június 7-e és 13-a között *Ernst Ulbrichnak,* az Osztrák Vasutas Szakszervezet Központi titkárának vezetésével négytagú osztrák delegáció tartózkodott hazánkban. A küldöttség tagjai *Franz Lehner,* az Osztrák Vasutak Alkalmazottai Központi Bizottságának elnöke, *Karl Hiesmayr* a bécsi személyzeti bizottság elnöke, az Osztrák Vasutak Biztosító Intézetének elnöke és *Josef Leitner* az innsbrucki személyzeti bizottság elnöke voltak.

Az osztrák vendégek itt tartózkodásuk alatt megtekintették többek között a *Dunakeszi Járműjavító Üzemet,* ellátogattak a *szolnoki MÁV Kórházba, Miskolcra, Egerbe* és a *Balatonra.*

Itt-tartózkodásuk alatt több ízben találkoztak és baráti beszélgetést folytattak *Szabó Antal* főtitkárral. Megegyeztek abban, hogy a jövőben a kétoldalú megbeszéléseket és a — mindkét fél számára hasznos — tapasztalatcseréket folytatni fogják. *A küldöttség tagjai elismerően nyilatkoztak a hazánkban látottakról, az üzemekben, a vasútnál, illetve a szolnoki MÁV Kórházban tapasztaltakról.*

Az osztrák szakszervezeti delegáció itt tartózkodása a két szakszervezet közötti barátság elmélyítése érdekében eredményes volt.

A küldöttség június 13-án utazott el Budapestről.

Szabó Antal főtitkár megbeszélést folytat az osztrák delegációval. (Hemző Károly felvétele)

JÚNIUS 28-ÁN

összeül a központi vezetőség

A szakszervezet elnöksége június 7-én megtartott ülésén úgy határozott, hogy június 28-ra összehívja a központi vezetőséget. Az ülés napirendje:

1. Előterjesztés a 44 órás munkahét kísérletképpeni bevezetésének tapasztalatairól, és javaslat a 44 órás munkahét kiterjesztésére. 2. Beszámoló a dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi ellátása érdekében végzett munkáról. Az első napirend előadója *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója lesz, a második napirendet *Gulyás János* titkár terjeszti a központi vezetőség elé.

Az új szabályok szerint

TÖBB DOLGOZÓ RÉSZESÜLHET JUBILEUMI JUTALOMBAN

A korábbi munkaügyi jogszabályok szerint jubileumi jutalomra azok a dolgozók voltak jogosultak, akik 25, 40, illetve 50 évet, vagy legalább annak jelentős részét folyamatos munkaviszonyként tudták igazolni. E szabályok alapján elsődlegesen a munkaviszony folyamatosságát kellett figyelembe venni. Később a munkaviszony folyamatosságának jelentősége csökkent, s a részidők összeszámítására is volt már nagyon korlátozott, majd pedig tágabb lehetőség.

Megszűnt a munkaviszony folyamatosságának jelentősége

Az új Munka Törvénykönyve hatálybalépésétől — 1968. január 1-től a jubileumi jutalom szempontjából is — megszűnt a munkaviszony folyamatosságának eddigi jelentősége. Az új szabályok szerint függetlenül az egyes munkaviszony időtartamától és a közöttük lévő megszakításoktól, minden munkaviszonyban töltött időt össze kell számítani, és a jubileumi jutalom alapjául szolgáló időként figyelembe kell venni. Így a jubileumi jutalmat nem az egy helyen — egy munkaadónál —, eltöltött idő után, hanem a 25, 40, illetve 50 évet bárhol munkaviszonyban töltött idők alapján kapják meg a dolgozók, s így sokkal kedvezőbb előfeltételek mellett, sokkal több dolgozó részesülhet jubileumi jutalomban.

A munkaviszonyban töltött idők figyelembe vétele és összeszámítása a *munkaadó feladata, mivel a munkaadónak kell gondoskodni a jubileumi jutalom kifizetéséről.* Az összeszámíthatóságnak akkor van jelentősége, ha a 25, 40 vagy 50 éves munkaviszonyt a dolgozó nem azonos vállalatnál, hanem más-más munkaadónál töltötte el. A munkaadó viszont csak olyan időket számíthat össze, amelyekről tudja, hogy a dolgozó munkaviszonyban töltötte, illetve, amelyeket a dolgozó igazolásai alapján munkaviszonyként elismerhet. Az idők bejelentését, igazolását tehát a dolgozónak kell eszközölni.

A munkaviszonyban töltött idők bizonyítására leggyakrabban *a munkakönyvi bejegyzések, ennek hiányában az SZTK által kiadott igazolások szolgálnak,* melyek bemutatása esetén az igazolt időket össze kell számítani, s jubileumi jutalom alapjául szolgáló időként figyelembe kell venni.

A jubileumi jutalom összege a dolgozó egyhavi alapbére, amely a havibéres dolgozóknál — az államvasúti bérrendszerben — a rangfokozati bér és a munkaköri bér együttes összege. *A Kollektív Szerződés 61. §-a 1. bek. szerint ezt az összeget 300 Ft-tal fel kell emelni a mozdonyvezetőknél, mozdony segédkezelőknél, a mozdonyfűtőknél, a mozdonykezelőknél, kazánkocsi fűtőknél, a vonatvezetőknél, a vonatkezelői, jegyvizsgáló, vonatfékező, zárfékező és a kirakó beosztású dolgozóknál.* Ezt a speciális vasúti intézkedést a felsorolt munkakörökben alkalmazott változó illetmények jelenlegi ugyancsak speciális rendszere tette szükségessé.

További kedvezmények

Az új munkaügyi szabályok nemcsak a munkaviszonyban töltött idők összeszámításánál adnak kedvezőbb lehetőséget, hanem további kedvezményeket is előírnak, vagy lehetővé tesznek.

Az Mt. V. 66. §-a szerint a dolgozó nyugdíjazásának évében esedékessé váló jubileumi jutalmat a nyugdíjazáskor ki kell fizetni. E rendelkezés szerint *a nyugdíjba vonuló dolgozó akkor is jogosult a jubileumi jutalomra, ha a jubileumot csak a munkaviszony megszűnése után éri el.* Ez a kedvezmény lehetővé teszi, hogy a december hóban esedékes jubileumi jutalmat előre, pl. január hóban történt nyugdíjazás esetén kifizessék, noha a jubileumot a dolgozó már el sem érheti.

A negyven, illetve ötven éves munkaviszony utáni jubileumi jutalomnál pedig 5 évig terjedő, de annál nem hosszabb kedvezményt kapnak a nyugdíjba vonulók, mert *„A negyven, illetőleg ötven éves munkaviszonnyal járó jubileumi jutalmat akkor is ki kell fizetni, ha a dolgozónak nyugdíjazásakor legalább harminc öt, illetőleg negyvenöt évi munkaviszonya van."* (Mt. V. 60. § (2 bek.) Ebben az esetben szigorú előfeltétel, hogy a dolgozó a 35, vagy a 45 éves munkaviszonyt —, mint leróvidített jubileumi időt — a nyugdíjazáskor elérje, illetve, hogy a nyugdíjazása előtt annyi munkaviszonyban töltött idővel rendelkezzék. *Az időket nem a felmondás közléséig, vagy a munka alóli felmentés időpontjáig, hanem a munkaviszony megszűnéséig kell figyelembe venni.*

Korlátozó rendelkezés

Ismeretes, hogy a korábbi munkaügyi szabályok, ha lehetővé tették is az egyes munkaviszonyokból származó idők összeszámítását, *a jubileumi jutalom kifizethetőségét, időbeni eltolódásokkal — korlátozta a 33/1964. (XII. 18.) Korm. sz. rendelet 18. §-a.* Ez a korlátozó rendelkezés hatályba maradt, s így azok a dolgozók, akiknél az egyes munkaviszonyokból származó időket 1965. január 1 és 1967. december 31-e között — az akkori szabályok alapján — számították össze, 1970-ig folyamatosan, némi késéssel kaphatták, vagy kaphatják meg jubileumi jutalmukat.

E korlátozó rendelkezés szerint az összeszámított időket 1968-ban akkor lehet figyelembe venni és a jubileumi jutalmat kifizetni, ha a dolgozónak 1965. január 1 napján legalább 15 éves folyamatos munkaviszonya volt. Ha 1965. január elsején csak 10 éves folyamatos munkaviszonnyal rendelkezett a dolgozó akkor csak 1969-ben lesz lehetőség az összeszámított idők figyelembevételére, és a jubileumi jutalom kifizetésére, ha viszont a folyamatos munkaviszony 1965 január elsején a 10 évet sem érte el, akkor csak 1970-ben kerülhet sor az összeszámított idők figyelembevételére, és természetesen a kifizetésre is. *Ezek a korlátozások csak a korábban kért időbeszámításokra vonatkoznak.*

Az új munkaügyi szabályok még azt a korlátozást is fenntartották a régiekből, hogy aki korábban jubileumi jutalomban, vagy helvette, annak megfelelő összegű jutalomban részesült — az összeszámított idők alapján — *újabb jubileumi jutalmat csak bizonyos idő elteltével kaphat.* Nevezetesen a 25 éves jubileumi jutalom esedékességétől, vagy kifizetésétől eltelt 15 év után kaphatja meg a 40 éves, ha pedig 40 éves jubileumi jutalmat kapott, akkor 10 év eltelte után kaphatja meg az 50 éves jubileumi jutalmat.

Az idős dolgozók megbecsülése jeléül és hosszú szolgálatuk elismerésének kifejezéseként *a kollektív szerződés 61. § 2—3. bekezdése úgy rendelkezik, hogy ezeket a korlátozásokat a nyugdíjba vonuló dolgozóknál nem kell alkalmazni,* s részükre az egyébként esedékes jubileumi jutalmat a nyugdíjazáskor ki kell fizetni.

Kizáró ok

Az új szabályok a jubileumi jutalom alapjául szolgáló idők összeszámíthatóságát egy esetben zárják ki. *Az Mt. V. 88. § (3.) bek. rendelkezése az elbocsátás, fegyelmi büntetés hatálya alatt álló (3 év) dolgozóknál nem engedi meg az idők összeszámítását.* Megjegyezzük, hogy azon dolgozókat is, ilyennek kell tekinteni, akik munkaviszonyukat jogszabályellenesen, így felmondás nélkül, vagy a felmondási idő letelte előtt szüntették meg. (Mt. 31. § (2.) bek. „Kilépett" munkakönyvi bejegyzés.)

Az ilyen dolgozóknál csak az elbocsátás, büntetés hatályának elteltével — a büntetés kiszabásától, vagy a „kilépés" időpontjától eltelt 3 év — lehet az időket összeszámítani, és a jubileumi jutalom alapjául szolgáló időként figyelembe venni, s természetesen a jubileumi jutalmat is csak akkor lehet kifizetni.

37 ÉV UTÁN...

Varjas Lajos Veszprém állomás kapusa 37 évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult. Munkáját mindig lelkiismeretesen és pontosan látta el. Udvarias magatartásáért, készséges felvilágosításaiért az utazóközönség is megszerette. Vasúti szolgálata alatt többször kapott soronkívüli előléptetést és Kiváló dolgozó oklevelet.

Az elmúlt napokban megtartott kis házi ünnepségen *Lesz János* állomásfőnök méltatta az idős vasutas több évtizedes munkásságát, majd átadta a szakszervezeti bizottság és az igazgatóság ajándékait.

Kiss Lajos

A barátság jegyében

A MÁV *Gépjavító* Üzem egyik KISZ alapszervezete és a *debreceni járműjavító* KISZ-bizottsága már évek óta baráti kapcsolatot tart egymással.

A budapesti vasutas fiatalok 30 fős csoportja májusban a debreceni járműjavító KISZ-bizottságnak meghívására két napos látogatásra, Debrecenbe érkezett. Délután a DVSC pályán a két KISZ-szervezet között futballmérkőzésre is sor került, amelyet a budapestiek 3:2 arányban megnyertek.

A debreceni fiatalok júliusban viszonozzák a budapestiek baráti látogatását, de még addig találkoznak egymással, mert június 30-án a Debrecenben megrendezésre kerülő vasutas, postás és közlekedési ifjúsági találkozón a budapestiek is résztvesznek.

Volosinovszki János

Túl vannak a kezdeti nehézségeken

Beszélgetés Hercegi Istvánnal, a gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem szakszervezeti bizottságának titkárával

„A szakszervezeti tanács választott testület. Feladata működési területén a szakszervezeti tevékenység irányítása, a dolgozók, a tagság érdekképviseletében a szakszervezeti jogok és kötelességek gyakorlása, a dolgozóknak a vállalatok irányításába való bevonása." (Idézet a SZOT Elnökségének 1967. január 28-án kelt irányelveiből.)

A *gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem* azok közé a vasúti üzemek közé tartozik, ahol a szakszervezeti munkát a szakszervezeti tanács segíti és irányítja. S, hogy milyen eredménnyel, arról *Hercegi Istvántól,* az üzem függetlenített szb-titkárától érdeklődtünk.

— Ahhoz, hogy a szakszervezeti tanács munkájáról képet kapjunk — kezdi a beszélgetést az szb-titkár, — *talán végig kellene nézni azokat a jegyzőkönyveket, amelyek egy-egy ülésről készültek. Hiszen ezek hű képei a munkának, a dolgozók érdekképviseletének. Nyugodt lelkiismerettel mondhatom: a szakszervezeti tanács jól dolgozik és megfontolt határozataival eredményesen segíti a szakszervezeti bizottság munkáját.*

A szakszervezeti tanácsnak 25 tagja van. Ez a testület jogosult az üzem dolgozóit érintő kérdésekben határozni. S, hogy a tanács tagjai mennyire együtt éreznek a dolgozókkal, mennyire szívükön viselnek egy-egy döntést, bizonyítják azt *a mindig „hangos és heves" tanácsülések, okos érvelések,* de bizonyítja megfontoltságukat az is, hogy döntésüket az üzem dolgozói elfogadják.

Közben előkerülnek a jegyzőkönyvek is, s az ott leírtak alapján felelevenítjük az üzemi tanács egyik legviharosabb ülését.

— Még az elmúlt évben történt — meséli az szb-titkár, aki egyébként a szakszervezeti tanács titkára is, — *hogy a szakszervezeti tanács a vállalat gazdasági vezetőinek előzetes felmérése alapján határozatot hozott a bérek emelésére.* A határozat szerint ez év január 2-től mindenki a felemelt fizetését kapta. Aztán egyik napról a másikra „robbant a bomba", mert kiderült, hogy a kalkulációba hiba csúszott és béralaptúllépés keletkezett. A vállalat vezetői a szakszervezeti tanácshoz fordultak ismét és kérték: *járuljanak hozzá ahhoz, hogy visszaálljanak az elmúlt év decemberi bérszintre, mert ellenkező esetben a béralaptúllépés az üzem nyereségét veszélyezteti.* A szakszervezeti tanács hosszas vita után és alapos mérlegeléssel úgy döntött, vissza kell állni a decemberi bérszintre. A döntést — bár mindenkinek a zsebére ment — megértették a dolgozók.

A szakszervezeti tanács egyébként átfogón az üzem dolgozóinak akaratát tolmácsolja, az üzem dolgozóinak érdekeit képviseli és véleményének szószólója. Munkájában legmesszebbmenőkig érvényesül a demokratikus centralizmus elve.

— Véleménye szerint a szakszervezeti tanács jól végzi-e a munkáját — tettük fel az utolsó kérdést.

— *A kérdésre határozott igennel felelhetek. A szakszervezeti tanács már túl jutott a kezdeti nehézségeken. Feladatát egyre eredményesebben végzi. Ebben nagy része van annak is, hogy jó a kapcsolat, gyümölcsöző az együttműködés a párt- és KISZ-szervezettel, továbbá az üzem gazdasági vezetőivel.*

Szerényi József

100 éves a Bőripari Dolgozók Szakszervezete

Megalakulásának 100 esztendős évfordulóját ünnepelte június 8-án az Építők Rózsa Ferenc Művelődési Otthonában a Bőripari Dolgozók Szakszervezete. A jubileumi évforduló alkalmából *Turzó László,* a szakszervezet főtitkára sajtótájékoztatón ismertette a gazdag hagyományokkal, gazdag munkásmozgalmi múlttal rendelkező szakszervezet évszázados történetét. Elmondotta többek között, hogy *1868. június 12-én Pesten a Dob utca és a Hársfa utca sarkán lévő vendéglőben alakult meg az Általános Cipész Egylet. Ettől az időponttól számítják a későbbi cipész, illetve a mai Bőripari Dolgozók Szakszervezete létrejöttét.*

A csaknem valamennyi bőrös szakma dolgozóit egyesítő szakszervezetnek 40 000 tagja van.

A szakszervezet központi vezetősége a centenárium alkalmából az *Építők Rózsa Ferenc Művelődési Otthonában* kibővített ülést tartott, ahol külön is köszöntötték azokat az idős szakszervezeti munkásokat, akik 60. illetve 65 évvel ezelőtt léptek be a szakszervezetbe.

Az ünnepségsorozat június utolsó vasárnapján Gödön, a régi illegális találkozóhelyen rendezendő országos bőrös találkozóval zárul.

POLDI

Poldi, Déri Károly, a fiatalabbaknak már Poldi bácsi, mosolygós, zömök, csupaizom férfi. Látszik, hogy sosem kényeztette a testét. Mozgása árulja: szívesebben futott, mint sétált, s ma is inkább serénykedik, mint pihen.

A közönség kedvence

Ha igaz a mondás, hogy az élet jót-rosszat egyaránt mér, akkor Poldi esetében kétszeresen igaz. *Kevesen részesültek annyi sikerben és örömben, mint ő... de keveset ért annyi tragédia is, mint őt.* S amikor minden a legjobban ment, akkor jöttek a bajok...

Tizenhat éves korában jelentkezett géplakatos tanoncnak az *Északi Főműhelyben.* Harmadéves inasként már az — akkoriban neves — Törekvés labdarúgócsapatában játszott. Fél esztendő sem múlt el, s tagja lett a vasutas válogatottnak, majd a magyar amatőr labdarúgó-válogatottnak. *A Törekvés 1929—30—31-ben megnyerte az amatőrbajnokságot, s a csapat lelke-motorja, a közönség kedvence Poldi volt.* Abban az időben még nem ismerték az „aranylábú" kifejezést, de Déri Karcsit úgy emlegették:

— Aranyat ér ez a gyerek!

Az arany pedig akkortájt nagyon sokat ért! Aranyért, pénzért még futballistát is lehetett vásárolni. Akinek viszont nem kellett a pénz, az nem érvényesülhetett. *(A magyar labdarúgásban a harmincas években vezették be a professzionizmust és minden valamire való játékos profiklubban szerepelt.)*

Poldi nem tagadia: két okból szerződött a Töriből, az Újpesthez. Egyrészt, hogy továbbra is az élvonalban maradhasson, másrészt hogy édesapjának — az ötgyermekes vasutasnak — sok évtizedes vágya valóra válhasson.

Profiválogatott

Déri Károly az Újpest lilafehér mezét öltötte fel, az édesapa pedig — apránként kuporgatott pénzét is erre szánva — megvehette a kis családi házat.

— A szakmát mindig többre tartottam a focinál. Tudtam, hogy a labdarúgók csillaga előbb-utóbb lehanyatlik. Mint géplakatos aranyéremmel szabadultam, szerettem is a mestersémet... Amíg a többi profijátékos tisztviselő volt, én a Megyeri úti pályához közel levő Egyesült Izzóba szerződtem lakatosnak. Öt évig dolgoztam a gépműhelyben. Nem szívesen fogadtak be. Mit keres a melósok között egy profi? — kérdezgették. Aztán megbarátkoztunk. Az Izzóban lettem szervezett munkás, a Vas- és Fémmunkások Szakszervezete tagja.

Már a magyar profiválogatottban — a magyar labdarúgást akkor reprezentáló csapatban — is helyet kapott, amikor a *Róma—Budapest* mérkőzésen súlyosan megsérült a jobb térde. Két esztendeig nem játszhatott. Aztán ismét feltűnt az edzéseken, újra helyet kapott az Újpest csatársorában — lehet, hogy korán. A jobb lába nem gyógyult meg teljesen, s a nagyobb terhelés miatt a bal combja sérült meg, ugyancsak súlyosan. Újabb két esztendei kezelés következett, lassan a nevét is elfeledtették.

— Amikor rendbejöttem végre, búcsút mondtam a balszerencsét hozó újpesti egyesületnek és a Kispest játékosa lettem. A Kispest gyenge csapat volt, de hamarosan feljutott az élmezőnybe.

Hallgatnak szavára

S négyéves szünet után Déri Károly ismét tagja lett a magyar labdarúgó-válogatottnak. Harcosságát, tudását megint csodálhatták és tapsolhatták a szurkolók. *Először szerepelt az A-válogatottban, többször a B-csapatban.* S 1939-ben, amikor a Törekvés is bekerült az NB I-be, Poldi visszatért anyaegyesületéhez és elfoglalta a régi helyét — nemcsak a csatársorban, hanem az üzemben is, motorszerelőként.

1948-ig játszott a Törekvésben, még 38 évesen is ő volt a magyar vasutasválogatott legbiztosabb tagja.

Egyetlen percre sem feledte, hogy a szakmájában is képezze magát. *1943-ban művezető-helyettes lett a motorkocsi osztályon, 1947-ben nevezték ki művezetőnek.* (Közben különböző tanfolyamokon vett részt.) A felszabadulás után nyomban jelentkezett a kommunista pártba és a vasutas szakszervezetbe.

Munkáscsaládból indult, munkásnak vallotta magát „fénykorában" is. Már 1945-ben őt választották a szakszervezeti bizottság gazdasági felelősévé, azóta látja el — megszakítás nélkül — ezt a tisztségét. 1953-ban alakult meg a kismotorosztály, azóta ott részortvezető.

Mos-főz

Emberekkel bánni, munkájukat irányítani nem könnyű feladat. Ám a sport sok mindenre megtanít. Poldi a Kispestben is, a Töriben is csapatkapitány volt, megszokta, hogy mindenkor határozottan és egyben emberségesen irányítsa a társait. Ha a futballpályán a keveseknek adott tehetséggel szerzett tekintélyt, *az üzemben szaktudása biztosítja, hogy hallgatnak a szavára.* Az üzem kétszer tüntette ki a *kiváló dolgozó* címmel, *négy esztendeje érdemes vasutas,* birtokosa a *szakszervezeti munkáért* jelvény ezüst fokozatának. 1967. november 7-én pedig — az Északi Járműjavító 100. születésnapján — magas kormánykitüntetésben részesült.

Az igazi, a labdarúgó pályafutás derekába törésénél súlyosabb tragédiák később érték. *Kétszer maradt özvegyen, két gyermeke édesanyját temette el. Öt esztendeje maga neveli 20 esztendős, a XII-es osztályon motorszerelőként dolgozó, jelenleg katona fiát és a 14 éves lányát. Munkatársai azt mondják, Poldi ha végez a munkájával, siet haza, s mosfőz a gyermekeire.* A fiát egyszer baleset érte, hetekig életveszély fenyegette, akkoriban szavát sem lehetett venni. Amikor a fiú meggyógyult, Poldi ismét mindenkihez kedves, közvetlen, mosolygós lett. Az osztályon a fiatal szakembereket nevelte, a szakszervezetben a kezdő bizalmiakat istápolta, s részt vett a Törekvés edzésein: egy ideig az ezző teendőit is ellátta.

Munkásságának, egész életének kiemelkedő napja volt 1967. november 7. Heten kaptak kormánykitüntetést az Északi Járműjavítóban, *Déri Károlyt a Munka Érdemrend bronz fokozatával tüntették ki.* Hatan vették át a kitüntetést a minisztertől, Déri Károlynak csupán a nevét említették. Félórával az ünnepély előtt értesítették, hogy siessen haza — a kislánya rosszul lett.

Az édesanyát is helvettesítő édesapa a beteg gyermeke mellett állt sápadtan, élete legboldogabbnak remélt órájában...

Földes Tamás

Nemcsak a cégtábla változott...

Egy év alatt kétszeresére emelkedett a Szak- és Szerelőipari Főnökség termelése

A múlt esztendőben új név tűnt fel a vasút építési szolgálatánál: *MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség.* A név új, a főnökség azonban régi, közel egy évtizedes múltra tekint vissza. A MÁV épületelemgyártó Főnökség nevét változtatták meg. *Kőbányán, a Kőér utca 3/d alatt azonban nemcsak a cégtábla változott,* jóllehet a főnökség továbbra is általános építőipari tevékenységet folytat.

A tervszerű munka megérlelte gyümölcsét

Az építőipar általános átalakulását követve, a főnökség egykori szerény asztalos-, lakatos- és betonműhelyei ma már minden szakmai igényt kielégítenek. Folyamatosan kialakult szerteágazó, de alapjában összefüggő tevékenységi körük. Amikor pedig az új gazdaságirányítási rendszer körvonalai kezdtek kibontakozni, *az új feladatok sem érték felkészületlenül a főnökséget.* Viszonylag rövid átszervező és előkészítő időszak után a korszerűbb, önállóbb gazdálkodás több elemét már 1967-ben alkalmazni lehetett.

Az előrelátó, tervszerű munka eredménye: *a főnökség termelése egy év alatt közel kétszeresére növekedett.*

Ismerkedjünk meg közelebbről a Szak- és Szerelőipari Főnökséggel. A szakipari üzemekben az épülettartozékokon kívül nagyméretű fémtetőszerkezeteket, fából készült korszerű, műanyagragasztású és szegezett födémelemeket, az állomási peronok előregyártott betonszegélyeit állítják elő. Ott készülnek a jól ismert „zöld" vagonok, *a vonali dolgozók szociális ellátását biztosító lakó-, konyha-, fürdő- és öltözőkocsik, egész szerelvények.*

A szerelőipart a változatos profilú, országszerte dolgozó építésvezetőségek, szerelésvezetőségek képviselik. Központi fűtés és szellőzés, állomási térvilágítás és elektromos energiaellátás, víz- és csatornahálózat építése, kútak fúrása ma már a főnökség megszokott tevékenységébe tartozik. Ez évben *megkezdték működésüket a gázszerelő, a talajvízszint-süllyesztő, valamint a talajmechanikai vizsgálatokat végző új részlegek is. A műszaki tervezés ma még viszonylag hosszú időtartamának csökkentése érdekében a főnökség tervezést is végez,* meggyorsítva ezzel az új létesítmények üzembe helyezését. Ugyanezt a célt szolgálja az is, hogy a főnökség ipari üzemei egyre inkább kiveszik részüket az építésvezetőségek munkájához szükséges alkatrészek, berendezések előállításából, sőt a nagyfeszültású tetőszerkezetek különleges technológiát igénylő elhelyezését, beemelését a gyártó üzem az építés helyszínén maga végzi.

Új gyártmányok

A fejlődést azonban nemcsak a mennyiségi növekedés, hanem a tevékenységi kör bővítése is jellemzi. *Új gyártmányok korszerű technológiák alkalmazásától, kísérletezésétől sem riadnak vissza,* vállalva az ezzel járó kockázatot. Természetesen elsősorban az építési szolgálat munkáját elősegítő kísérleteket végzik. Jelenleg a vasúti kocsira rögzített önszerelő víztorony prototípusán dolgoznak. *Számos termékük kivívta a vasúton kívüli szervek elismerését.* A főnökség Kőér utcai üzemében készültek a budapesti utcai „zebrák" fehér és sárga kockakövei, hogy csak egy példát említsünk.

Az építőiparral kapcsolatos tevékenységi ágazatok igényszerűsége hazánk földrajzi helyzete miatt elkerülhetetlen. Ezért a rendelkezésre álló időszakot kell fokozottan hasznosítani, vagyis gyakorlatilag a termékeket az építők rendelkezésére bocsátani, a szerelési munkák zömét elvégezni. Az egyre inkább tért hódító észszerű gazdasági szemlélet nem nyugodhat bele azonban a csúcsidőszakok közé eső „üres" járatokba. *Mind az értékes munkaerő, mind a korszerű gépek a kihasználás megfelelő fokát kívánják meg.* A főnökségnél ezt szolgálja a szabad kapacitások rugalmas és jövedelmező értékesítése.

Bővítették az öltözőket

A műszaki-gazdasági tényezők érvényesítésével párhuzamosan, eszközeikhez mérten a dolgozók szociális körülményeit is igyekszenek javítani. *A létszám felfutásával arányban bővítették és korszerűsítették az öltözőket, mosdókat. A termelés-szervezés lehetőségeinek felhasználásával, minimális beruházási költséggel folyamatosan átcsoportosítják a műhelyeket, irodákat, raktárakat, úgy, hogy a munkakörülmények kedvezőbbé váljanak.* Ezt szolgálja a fokozott gépesítés is, melynek mérőszáma, az egy főre eső LE-teljesítmény, az átlagot felülmúlja.

A főnökség távolabbi céljait változatlanul a szükségletek gazdaságos kielégítésére való törekvés szabja meg. Annak tudatában, hogy a többi építési szerv munkalehetősége jelentős mértékben a főnökség tevékenységétől függ, *a fejlesztési terv az igényekkel lépést tartó kapacitásbővítést, az eszközök koncentrálását, az építés-szerelés további iparosítását tartja szem előtt.* Nem feledkeznek meg az országos iparfejlesztés elveiről sem, amikor például egyes üzemrészek vidékre telepítésével tervezik a már esedékessé vált bővítést, a szűkös területek felszabadítását, a vasút ma még szétszórt betonelemgyártásának központosítását.

Az utóbbi években elért eredmények és a jövő perspektívái ellenére a fejlődés nem mentes néhány, — egyáltalán nem kiküszöbölhetetlen — ellentmondástól. Az összvasúti érdekek szempontjából érthetően központi elbírálás alá vont igények konkretizálásának esetleges késedelme például a közvetlen termelés-programozást nehezíti, az eszközök előteremtését késlelteti. Az ilyen helyzet ma még a termelés menetének felborulásához vezet. Másszóval *nem az készül az adott időszakban, amire szükség van, hanem az, amire éppen rendelkezésre állnak az eszközök.* Különösen a közvetlen felhasználású anyagokat nehéz ilyenkor beszerezni. Annál is inkább, mivel a még fennálló adminisztrációs kötöttségek gyakran hátráltatják a gyors és eredményes intézkedést.

A termelés, a gazdálkodás új lehetőségeinek kiaknázása még számos megoldandó feladatot rejt magában. Ezekkel a lehetőségekkel, mint azt a tapasztalatok is bizonyítják, bátran élnek a Szak- és Szerelőipari Főnökségnél.

(or—)

Bontott anyag vásárlása jutányos áron

A *Kohászati Alapanyagellátó Vállalat* és az *Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság* szerződésben rögzítették a bontásból, illetve selejtezésből származó vasúti hulladék és haszonanyagok értékesítésének feltételeit, módját. A szerződés értelmében — amelyet egyébként a két szerv vezetője írt alá — a Kohászati Alapanyagellátó Vállalat kötelezi magát, hogy a MÁV-tól származó hulladék- és haszonvasakat a mindenkori hivatalos áron, illetve a szerződésben rögzített áron megvásárolja, *s az így megvásárolt anyagok egy részét a helyszínen a MÁV dolgozóinak 5—30 százalékos árengedménnyel viszont eladja.* Az árengedmény egyébként csak meghatározott anyagokra vonatkozik.

A bontott anyagok vásárlására vonatkozóan egyéb felvilágosítást a szertárvezető, illetve az Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság ad.

És még egy jó hír: *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatójának 1968. IV. 12-én kelt 1221/T. sz. határozata szerint *továbbra is fizethető a vas- és fémgyűjtésben résztvevő vasutasoknak jutalom.* A jutalom mértékének kiszámításánál az eddig is érvényben volt 5/1959. O. T. sz. utasítást kell alapul venni. A jutalomban azonban csak azok részesülhetnek, akik a vas- és fémgyűjtésben ténylegesen részt vesznek.

„Házhoz jött" a telepállomás

Sikerrel mutatkoztak be a barcsi vonatkísérők

Az utazó, vonatkísérő szolgálat nem tartozik a könnyű beosztások közé. Különösen akkor nem, ha a dolgozó távoli lakóhelyről jár szolgálatba. — Saját tapasztalataikból jól tudják, ismerik ezt a problémát a vasutasok. *Sok fiatal, akiknek egyébként lett volna kedve a vasúti szolgálathoz, éppen a magas távolléti óraszám miatt mondott le arról és nézett kevesebb lekötöttséget, több szabad időt biztosító foglalkozás után.*

Máris a témánál vagyunk. Kell az utánpótlás! De honnan, hogyan toborozzuk a fiatalokat? Hogyan veheti fel a versenyt a vasút a munkaerő szervezésében a ma már legalább kéthetenkénti szabad szombatot ígérő ipari üzemekkel?

Új telepállomás

A pécsi vasútigazgatóság a múlt év végén — elméleti síkon — igyekezett válaszolni erre a nehéz kérdésre. Úgy számították: *ha a telepállomást közelebb visszük a bejáró dolgozók lakhelyéhez, az olyan községekhez, ahol számítani lehet a vasutashivatás iránt érdeklődő fiatalokra, jelentősen csökkenthetők a szolgálattal járó nehézségek.* Helyzete, vonatközlekedés alapján kedvező lehetőségeket kínált új telepállomás létesítésére *Barcs* állomás.

Szabó József állomásfőnök a közvetlen szervezője, irányítója a barcsi vonatkísérő telepállomásnak, amely ma már nemcsak létezik, hanem jól is funkcionál.

— *Tudunk-e segíteni a vonatkísérői létszámgondok megoldásában?* Decemberben tették fel nekem ezt a kérdést az igazgatóságon — mondta a szervezés kezdetére emlékezve Szabó József. — Vállaltam a megbízást január 1-én már meg is kezdtem 14 barcsi és a környező községekben lakó fiatal képzését. Telepállomásunktól indulásként mindössze azt várták, hogy május 26-tól, az új menetrend életbe lépésétől két vonat átvételével csökkentsük a pécsi vonatkísérők terheit.

— Hány vonatot vettek át eddig?

— *Tizenkettőt, de már április végén. Jelöltjeink ugyanis határidő előtt, sikerrel vizsgáztak. Fiatal vonatkísérőink már az első munkával töltött hónapban megalálták a számításukat. A keresetük 2100—2200 forint volt, sőt, a 30 éves Kimpf István jobb teljesítménye révén 2400 forintot vitt haza májusban.*

Megszűnt a hosszú távollét

Tíz Barcs környékén lakó vonatvezető áthelyezéssel került az új telepállomásra. Szívesen jöttek. A Babócsán lakó *Horváth József* hosszú ideje Nagykanizsára járt szolgálatba. Mindig 71 kilométert kellett utaznia, hogy telepállomására, vagy onnan haza érjen. Most 13 kilométerre rövidült ez az út. A Barcstól öt kilométerre lakó *Kovács Sándor* vonatvezető korábban Siklósra járt szolgálatába.

Könnyebb, jobb így. Az új telepállomás dolgozóinál a távollét csaknem minden esetben egyenlő a szolgálattal és — legalábbis ezideig —, nem ismerik a havi 210 órát meghaladó szolgálatot.

Az új telepállomásra már számítanak a területen. *Pécs, Siklós, Somogyszob* mind gyakrabban kér soron kívüli besegítést is a barcsiaktól. Kell az ember, nagyon kell a forgalomnak. Szabó József állomásfőnök jól tudja ezt —, most újabb tíz barcsi fiatalt oktat a vonatfékezői és a jegyvizsgálói ismeretekre.

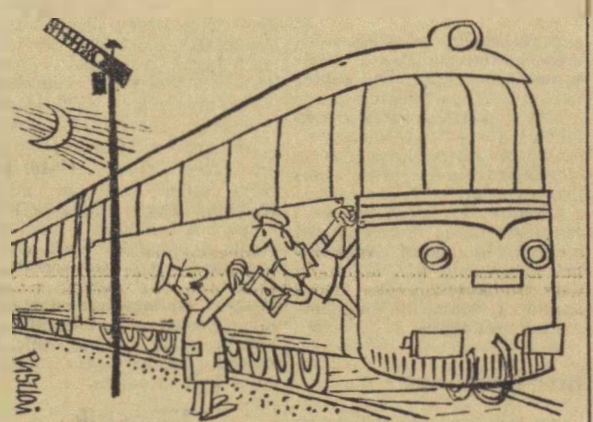
— *Telepállomásunk már 37 fővel dolgozik, de az év végére ötvenen lesznek* — mondotta bizakodással.

Nem is alaptalan Szabó József optimizmusa, hiszen példájuk bizonyítja, hogy a vonatkísérői szolgálat sem „mumus" a fiatalok számára ott, *ahol „házhoz jött" a telepállomás.*

Úgy véljük, a kedvező barcsi tapasztalatok alapján másutt is érdemes lenne foglalkozni a telepállomások decentralizálásában rejlő lehetőségek kiaknázásával.

Z. S.

MEGÁLLÁS MŰSZAKI OKBÓL



— Adjon már egy kis tűzet. A gőzmozdonyon sose volt ilyen problémám!

Pusztai Pál rajza

József város — személypályaudvar

1968. május 26-án 0 óra 20 perckor kigördült Budapest negyedik „fejállomásáról", a Józsefvárosi pályaudvarról az első menetrend szerinti személyszállító vonat. Józsefváros, mint személypályaudvar átmenetileg már hónapokkal ezelőtt bemutatkozott, de ez a hivatalos menetrendben nem szerepelt. A Baross téri aluljáró és a *Keleti pályaudvar* építkezése miatt fogadott néhány munkásvonatott. Az egyik vágányon tehervagonok álltak, a másikon a *Kunszentmiklós—Tass* felől érkező személyvonat.

Május vége óta kizárólag a személyszállítását a józsefvárosi pályaudvar Mező Imre út felé eső hat vágánya.

Korszerűsített épületek

— *Örülünk, hogy pályaudvarunk a teherforgalom mellett a személyszállításból is végképp részt kapott* — mondja *Samu Jenő* állomásfőnök. — *Ez az állomás remélhető fejlesztése miatt is biztató, de szükség volt a személyforgalomra a létszám foglalkoztatása miatt is. Amikor a darabáru szállítást központosították, belső munkanélküliség keletkezett nálunk. Mindenki tudta persze, hogy ez csak átmeneti jelenség...*

Március 1-én szűn meg Józsefvárosban a darabáru-szállítás, s ezen a napon jelentek meg az állomáson a *józsefváros pályafenntartási főnökség* szakemberei, hogy a régi épületben a lehetőségekhez képest korszerű pályaudvart képezzenek ki. A várótermet már tavaly kifestették, most a kétszeresénél is nagyobbra növelték az utasteret. A korábbi egy személypénztár mellé négy új pénztárt építettek; *mind az öt pénztár tágas, világos, elektromos fűtéssel és hideg-meleg vizes mosdóval szerelték fel.*

A műszaki személyzet részére ebédlőt, tartózkodó-helyiséget, állandó meleg vizes fürdő-öltözőt alakítottak ki. A mosdóban öt zuhanyrózsa működik.

A vonatkísérők elégedettek. A józsefvárosi laktanyában *kétágyas, barátságos szobákban helyezik el őket.* A mintegy másfél évtizede épült laktanyában korszerű fürdők vannak, kulturált az ebédlő, tv és könyvtár áll az átmenetileg ott-tartózkodók rendelkezésére.

Lelkiismeretes munka

— *A személyszállítás kényesebb feladat, mint a teherszállítás* — véli az állomásfőnök. — *Mások a követelmények. Kulturáltabbak az igények, a kocsikat és az utasteret mindenkor tisztán kell tartani... s ennek zömében a régi dolgozóinkkal teszünk eleget. Meg kellett változtatni a pályaudvar technológiáját, más vágányokra tereltük a teherforgalom egy részét. Eddig nem volt fennakadás. Egyetlen személyszállító vonat sem indult késéssel Józsefvárosból.*

Naponta 12 személyszállító-vonat indul és ugyanannyi érkezik Budapest „új" személypályaudvarára, de ha *a hétrégi, a vasárnap esti és a hétfő hajnali munkásvonatokat is figyelembe vesszük, átlagosan naponta 24 vonat érkezik Józsefvárosba, illetve indul onnan.* Utasszámlálást eddig még nem végeztek, de úgy tűnik, hétköznapokon is 5—6 ezer ember fordul meg az állomáson.

— *A Keleti műszaki kocsiszolgálat dolgozói is igen lelkiismeretesen végzik a munkájukat...*

S mintha az állomásfőnök fenti kijelentését akarná alátámasztani *Nagy Imre* jegyvizsgáló, a Kunszentmiklós—Tassra 16 óra 28 perckor induló 926-os számú vonat jegyvizsgálója, miközben az állomáson nézelődöm, hozzámlép és megkérdi: melyik vonatra szeretnék felszállni?

— *Néhány hónap alatt jelentősen megváltozott a pályaudvar, aki többször járt itt, az elégedett lehet* — mondja, immár nem a „tétovázó utasnak", hanem az újságírónak.

Ám hogy egy indokolt panaszt is szóvá tegyük: *a zárlámpákat ma is a Keleti pályaudvaron vehetik át és ott is kell leadni.* A Baross tér és az Orczy tér között villamoson futvarozzák a lámpákat, amelyek így részint megsérülhetnek, részint eltéphetik az utasok ruháját. Lámpaház kellene a Józsefvárosba is.

A felújított személypályaudvar a következő években valószínűleg további vonatoktól tehermentesíti a Keleti és a Nyugati pályaudvart — s ez bizonnyal újabb korszerűsítést is jelent.

F. T.

A virágok szerelmesei

450 ezer palántát ültettek ki a hatvani kertészek

Az üvegházak felől rózsaillatot hoz a szél, s ez a bódító illat át meg átjárja a tízholdas telek minden zegét-zugát. A rózsák és virágok közt járni nagyon kellemes, felüdítő érzés. S aki naponta ezt teszi, aki évek óta virágok között él, az vajon érzi-e ugyanezt?

Ring Lajos, a hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség XV-ös kertészeti szakaszának vezetője igennel felel. A virágok megszépítik napjaikat. *Sokat, nagyon sokat dolgoznak a virágokkal.* A 3800 négyzetméter felületű üvegház télen és nyáron gondos és fáradtságos munkát igényel. A palántázás, az öntözés, a virágpermetezés pedig nem éppen a legkellemesebb munkák közé tartozik. *A 42 kertészeti dolgozó — akik egyébként 5 szocialista brigádot alkotnak — mégis szívesen végzik a legnehezebb, a legkényesebb munkát is.* Szerelmesei a virágoknak, az üvegházaknak. Úgy gondoznak mindenegyes rózsatövet, muskátlit, mintha csak egy lenne, s nem több belőlük.

A virágoknak lelke van — mondták —, s még beszélni is tudnak s csak érteni kell a nyelvükön. A hatvani kertészet dolgozói értenek is a virágok nyelvén, s talán azért is van az, hogy reggeltől estig a virágok közt vannak. Különösen most ezekben a hetekben. *Összesen 345 szolgálati helynek adnak virágot, dísznövényt. Közülük 42 állomást ők virágosítanak. Május végén és június elején 450 000 palántát ültettek ki.*

A kertészet dolgozói, akik ebben az évben kapták meg — több éves eredményes munkájuk elismeréseként — *a szocialista munkahely* címet, vállalták, hogy a virágosítást határidő előtt négy nappal befejezik. Vállalásukat teljesítették.

Kereken 530 kilométeres vonalszakasz tartozik hozzájuk. Hatvan körzetében a virágos állomások mind-mind a hatvani kertészet dolgozóinak virágszeretetéről, jó munkájáról mesélnek.

(szerényi)

VIRÁGOSÍTOTTAK

Alsóőrs állomáson a badacsonytördemici kertészet dolgozói, *Békefi József* kertész irányításával nagyon szép parkot létesítettek. Az új parkban a kertészet dolgozói többféle virágot ültettek.

A most létesített park nagyon kedves színfoltja Alsóőrs állomásnak.

Működésük a vasút egészére kiterjed

Évente mintegy 30 millióval növeli a vasút bevételét a MÁV Jogügyi Hivatal

A vasútnál a jogügyi szolgálat éppoly nélkülözhetetlen, mint bármely más népgazdasági ágban. A bíróságok, a döntőbizottságok és a különböző hatóságok előtt a MÁV jogi képviseletének jelentős részét a *Jogügyi Hivatal* dolgozói látják el.

Erről a vasút számára nélkülözhetetlen munkáról, ennek szépségeiről és gondjairól beszélgettünk *dr. Nagy Elemérrel*, a Jogügyi Hivatal vezetőjével, és *dr. Varga Józseffel* a hivatal szakszervezeti bizottságának titkárával.

Érdekes feladatok

— *Szervezetileg a KPM Vasúti Főosztály, a MÁV Vezérigazgatósága közvetlen felügyelete alá tartozunk,* — kezdte a beszélgetést dr. **Nagy Elemér.** — *A hivatal működése a vasút egészére kiterjed.* Peres ügyekben a MÁV Vezérigazgatóságot is képviseljük. Szervezetileg két osztály működik a Jogügyi Hivatalban, az I. osztály feladata a vállalati, kisajátítási és végrehajtási ügyekben képviselni a vasutat. A II. osztály ugyanezeket a feladatokat látja el polgári, munkaügyi és büntető ügyekben.

— *Sok érdekes feladatot oldanak meg az itt dolgozó jogászok* — kapcsolódott a beszélgetésbe dr. Varga József — *Hivatalunk dolgozói részt vettek például az új gazdaságirányítási rendszerből adódó feladatok meghatározásában, új jogszabályok elkészítésében.*

— Milyen összefüggés van a MÁV gazdasági feladatai és a jogügyi szolgálat között, például a gazdaságosság tükrében? — tettük fel a kérdést a hivatal vezetőinek.

— *A MÁV Jogügyi Hivatal tevékenysége szorosan összefügg a vasút bevételeinek alakulásával, személy- és áruszállítási gazdasági eredményeivel,* — mondotta dr. Nagy Elemér. — *A MÁV ellen indított kereseti követelések és a ténylegesen megítélt követelések különbözeteként a Jogügyi Hivatal az elmúlt öt év átlagát tekintve a vasút számára évente több mint 30 millió forintot takarított meg. A vitás követelésekből pedig a MÁV által indított perekkel évi több mint 12 millió forint bevételt ért el.*

Milliós kártérítési perek

Nagyobb balesetek esetén a MÁV ellen támasztott kártérítési igényeknél is a Jogügyi Hivatal képviseli a MÁV-ot és védi a vasutasok érdekeit is.

Várpalota állomáson például a levegő szennyezettsége miatt a MÁV kénytelen volt az ott szolgálatot teljesítő vasutasoknak veszélyességi pótlékot fizetni. *A Jogügyi Hivatalnak hosszas pereskedés után sikerült ezt a jelentős anyagi terhet a szennyezettséget okozó vállalatokra áthárítani.* Néha olyan perek is előfordulnak, amikor a MÁV-ot perlő fél nemhogy pervertes nem lesz, hanem még fizetni is kényszerül.

A kiskunhalasi orvosi rendelő megépítéséhez szükséges terület kisajátításával kapcsolatban a volt tulajdonos a M. által kifizetett kártalanításon felül további 80 ezer forint kár megtérítéséért perelte be a vasutat. A per eredménye: *a bíróság a keresetet elutasította és a volt tulajdonos a már kifizetett összegből kénytelen volt 8 ezer forintot a MÁV-nak visszafizetni.*

A hivatal nemzetközi ügyekben is ellát jogi képviseletet. Jelenleg egy csehszlovák cég elleni *kb. 1 millió forintot kitevő kártérítési per van folyamatban,* melynek alapja az, hogy a nem előírásszerű berakás miatt a rakomány megcsúszott, emiatt több kocsi felborult és jelentős anyagi kár keletkezett.

Számottevő a hivatal preventiv — megelőző — jogi szolgálata, amikor a perekben tapasztalt rendszerbeli hibákra hívja fel a szakszolgálatok figyelmét, melyek kiküszöbölése a jövőre nézve anyagi károktól óvja meg a MÁV-ot.

A vasutasok érdekében

— A Jogügyi Hivatal a vasutas dolgozóknak is nyújt büntetőjogi védelmet? — tettük fel a kérdést.

— Ha munkakörükkel kapcsolatban indítanak ellenük büntető eljárást és az eljárás alóli mentesítésük a MÁV érdekeivel egyezik, vállaljuk a védelmet — kaptuk a választ. — Például egy távolról kezelt előcsengős sorompó kezelőjét, *akit az alsóbb bíróságok szabadságvesztésre ítéltek, a Legfőbb Ügyészségnél kezdeményezett törvényességi óvás nyomán sikerült felmenteni.* Ez egyben azt is jelentette, hogy a MÁV mentesült a sorompónál bekövetkezett baleset miatt keletkezett kár megfizetése alól.

A Jogügyi Hivatalra a MÁV vállalati önállósága folytán a jövőben még nagyobb feladat hárul. Gazdasági életünk sokrétűbbé válásából adódóan újabb és újabb jogesetek szakszerű ellátására kell felkészülniök. A hivatal jogászai a legkorszerűbb irodalomból növelik tudásukat és felkészültségüket, hogy mindennapi életünk joggyakorlatában egyre magasabb színvonalon helytállhassanak.

B. I.

68 kollégától búcsúztak

Hagyomány már az Utasellátónál, hogy a nyugalomba vonulókat központi ünnepségen búcsúztatják. Legutóbb május 30-án a *Déli pályaudvar* oktatótermében 68 kollégától, munkatárstól vettek búcsút a vállalat gazdasági és mozgalmi vezetői.

A meghitt, családias ünnepséget *Kovács László*, az Utasellátó Vállalat szakszervezeti tanácsának titkára nyitotta meg, majd *Urbán Szabó Béla* főigazgató méltatta a nyugalomba vonulók munkásságát. Beszéde végén megköszönte eredményes munkájukat, majd kitüntetéseket és jutalmakat nyújtott át. Kiváló dolgozó kitüntetést 11, főigazgatói dicséretet 9 dolgozó kapott. Ezenkívül 33-an részesültek pénz-, 15-en pedig tárgyjutalomban.

A vállalat központjának szakszervezeti bizottsága külön is megjutalmazta két nyugalomba vonuló aktíváját, *Hollós Gézánét* és *Németh Bélánét*. Mindketten 10 évig tevékenykedtek a szakszervezeti bizottság aktívájaként.

Feltételes megálló

— Ha a szép Pirike van szolgálatban a megállón, akkor kiszállok...

(Pusztai Pál rajza)

Új vasúti telefonkönyv jelenik meg a nyár végén

Napjainkban a vasút — a növekvő áru- és személyforgalom gyorsabb, biztonságosabb és kulturáltabb lebonyolítása érdekében — forradalmi változásokon megy át. A pályakorszerűsítés, az új, gazdaságosabb vonóerő, a modern vasútbiztosítás alkalmazása mellett a távbeszélő-hálózat fejlesztése is folyik. *Egyre több helyen épül olyan telefonközpont, mely kezelő nélküli hívásfelépítésekre képes.* A hívásfelépítés ideje a kezelők kiiktatásával csökken, így a rendelkezésre álló összeköttetései kihasználása a kézikapcsolású rendszerhez képest nagymértékben megnő.

Míg a kézikapcsolás esetén lehetőség volt a viszonylag fontosabb hívások soronkívüli kapcsolására — a hívás előjegyzés miatt — addig az automatikus forgalomban erre nincs lehetőség. *A soronkívüli hívásokat a kapcsológépek kiválasztani nem tudják,* így az operatív intézkedések részére általában különcélú összeköttetések létesülnek.

Ismerni kell a hívószámokat

A kézi kapcsolás esetén a hívónak nem kellett tudni más igazgatósági területre vonatkozó hívószámokat, mert a bejelentkező kezelőktől név szerint kérhette a hívás felépítését. Automatizált hálózatban természetesen ez lehetetlen. *A hívónak tehát szüksége tudni a hívni kívánt készülék hívószámát.* Ez pedig csak telefonkönyvből tudható meg. Szükséges tehát egy új *„Vasútüzemi telefonkönyv”* megjelentetése. E telefonkönyvnek lehetőleg olyannak kell lennie, hogy az jó kezelhető és könnyen kiismerhető legyen.

Az új „Vasútüzemi telefonkönyv” az eddig megjelentektől teljesen eltérő lesz. Éppen ezért szükségesnek látszik, hogy a telefonkönyv felépítéséről, használatáról az olvasó tájékozódjék.

Az igazgatósági területeken olyan telefonközpontok kerültek építésre, melyek négyszámjegyes hívások felépítésére alkalmasak. Igy minden igazgatóság területén belül találhatók azonos hívószámok, például 31—00, amely a telefonközpont hibabejelentője. Az egyes igazgatósági területek közötti hívásokat automatikusan építik fel, és így a *Szombathelyen* tárcázott 31—00 a zalaegerszegi központban fog jelentkezni. Ahhoz, hogy a hívó szombathelyi igazgatóság területéről Záhonyba jusson el, a kívánt négy számjegy előtt valami más számot — OT — is kell, hogy tárcázzon. *Az „OT” minden igazgatósági területre más és más.* Az igazgatósági területekre jellemző számok:

01 Budapest (Ap)
02 Budapesti igazgatóság és vidéke (Bp)
03 Debreceni igazgatóság és vidéke (Db)
04 Miskolci igazgatóság és vidéke (Ms)
05 Pécsi igazgatóság és vidéke (Ps)
06 Szegedi igazgatóság és vidéke (Sg)
07 Szombathelyi igazgatóság és vidéke. (Sm)

A budapesti igazgatóság területe, mint látható, két részre van osztva. A szétválasztást a budapesti igazgatóság területén levő gócközpontok — nagyobb vasúti csomópontokon levő telefonközpontok — valamint a készülékek viszonylagos nagyobb száma indokolja. *A két területre való szétosztásra a telefonkönyv megjelenésekor kerül sor.* A többi igazgatósági területek OT-val való jellemzésére már korábban sor került.

Tipizált hívószámok

Az előző felsorolásban az igazgatóságok rövidítése is fel van tüntetve. A 01 terület Ap-vel, a 02 terület Bp-vel van jelölve. *A 0 szám az országos hívást jelenti. Ennek tárcázására csak akkor kerülhet sor, ha más igazgatóság területe felé kezdeményezik a hívást.* Ellenkező esetben — a saját igazgatóság területén belül — csak a négy számjegyet kell tárcázni. A saját igazgatósági terület OT számát tárcázva — a végső hálózat kialakításáig — a telefonközpontokban zavarok lépnek fel, melyek a távbeszélő-forgalom lebonyolítását akadályozzák.

A telefonkönyv megjelenésével az egyes helyeken számváltozások lesznek. *A számváltozásokra azért kerül sor, hogy valamennyi igazgatósági területen levő, lehetőleg azonos funkciót betöltő szervek, szolgálati helyek négyszámjegyes hívószámai is azonosak vagy közel azonosak legyenek. Tehát tipizált hívószámok bevezetésére kerül sor.* Tipizált hívószámot kap például valamennyi igazgatóság III. osztályvezetője. 15—03, valamenynyi igazgatóság osztálykezelősége (III. o. 15—73). Tipizálásra kerül valamennyi pályafenntartási vagy vontatási főnök hívószáma is. E tipizálás csak az utolsó három számjegyre vonatkozik, például: *.1—85, illetve .1—80.* Az ezres szám változhat attól függően, hogy a főnökség helyileg hol található. Konkrét példa: a vontatási főnök *Hatvanban* 21—80, *Komáromban* 51—80 és *Kiskunhalason* is 51—80. *Budapestről* történő hívás esetén a komáromi hívószám előtt a 02-t, míg a kiskunhalasi hívószám előtt a 06-ot kell tárcázni.

Kibővítik a központokat

Az új telefonkönyv megjelenéséig — amelyre a nyár végén kerül sor — egyes telefonközpontokban bővítési és átalakítási munkák folynak, melyeket a Beloiannisz Híradástechnikai Gyár végez. A bővítési és átalakítási munkák során a központok jellegénél fogva hibák — tévesztés, bontás stb. — előfordulhatnak. A központok bővítése, átalakítása hasonlítható a vasútvonalak felújításához, ahol a vonatok kénytelenek lelassítani, mert műtárgyat építenek, vagy vágányokat cserélnek.

Az új *„Vasúti telefonkönyv”* megjelenése előtt a rendszerbeni felépítésre, a használatra, a formára, a számváltozások gyakorlati megvalósítására és egyéb tudnivalókra lapunkban még visszatérünk.

A GYSEV is felkészült a soproni ünnepi hetekre

A hagyományos *soproni ünnepi heteket* ez évben tizedszer rendezik meg. A június 28-tól, július 15-ig tartó ünnepi eseménysorozatra *mintegy 100 ezer hazai és külföldi vendéget várnak az ország legszebb műemlék városában.* A vendéglátók ennek megfelelően készültek fel. Részt vállalt a felkészülésből a GYSEV is, hiszen mint minden évben az idén is sokan érkeznek Sopronba vonattal. A GYSEV *Győr—Sopron* közötti vonalának korszerűsítésével már eddig is rövidült a menetidő. Ebben az évben — egyelőre csak a hét végén — tovább javul az összeköttetés a főváros és Sopron között. A 104-es számú gyorsvonat, amely a nyári főidényben közlekedik, 3 és fél óra alatt teszi meg Budapesttől Sopronig az utat. *A kulturált utazást szolgálja az az intézkedés is, mely szerint a GYSEV a gyorsvonatokon fokozatosan bevezeti az utastájékoztatást.* A Sopronba gyorsvonattal utazó turisták a város és környékének nevezetességeivel is megismerkedhetnek a vonaton kapott tájékoztatóból.

Ami pedig az ünnepi hetek gazdag programját illeti, kiemelkedő eseménynek igérkezik a *Sopronban* és *Fertődön* sorra kerülő hangversenysorozat. Ezenkívül ipari és kereskedelmi bemutatók, kiállítások egész sorát láthatják majd a vendégek. Nem hiányzik a programból a sport sem.

Útmutató a verseny értékeléséhez

A *Magasépítési Főnökségnél* a szocialista brigádmozgalom gazdag múltra és még gazdagabb eredményekre tekinthet vissza. A brigádmozgalom népszerűségét bizonyítja az is, hogy a főnökség ebben az évben célul tűzte a *Szocialista főnökség* cím elnyerését, s ennek a feltételeit elsősorban a főnökség területén dolgozó szocialista brigádok jó munkájával kívánják megteremteni.

A főnökség szakszervezeti bizottsága egyébként a szocialista brigádmozgalom népszerűsítésére stencilezett híradót is ad ki. Újabban pedig *elkészítették a szocialista brigádmozgalom egységes értékelési szabályzatát.* Ebben részletesen leírták, hogy mikor és milyen feltételek szerint kell értékelni a teljesítést, melyek a kizárás feltételei és 100 százalékos teljesítés után szocialista brigádok hány pontot kaphatnak. Az egységes értékelési szabályzat segítségével maguk a szocialista brigád tagok is kiszámíthatják eredményüket.

Szocialista brigádvezetők tanácskoztak az Utasellátónál

Az Utasellátó Vállalat szakszervezeti bizottsága országos szocialista brigádvezetői értekezletet tartott, melyre azokat a brigádvezetőket hívták meg, akiknek irányításával a brigádok elnyerték a szocialista brigád címet. Részt vettek a megbeszélésen — tapasztalatszerzés céljából — azok a brigádvezetők is, akik még nem büszkélkedhetnek a szocialista brigád címmel.

Az értekezleten *Szabó József* üzemgazdasági igazgató tartott beszámolót. Értékelte a vállalat és a szocialista brigádok munkáját. Megemlítette többek között, hogy *a vállalatnál 112 szocialista, illetve szocialista címért küzdő brigád van. Közülük tavaly 75 brigád nyerte el a címet.* Ezek közül négy brigád ezüst plakettet, 17 brigád bronz plakettet, 14 brigád pedig szocialista brigádzászlót kapott. A vállalat jó gazdasági eredményei is összefüggésben állnak a szocialista brigádok eredményes munkájával.

Az igazgató beszámolója után *Kovács László*, a vállalati szakszervezeti bizottság titkára hozzászólásában megemlítette, hogy a jövőben a szocialista brigádoknál *nem a számszerűség növekedésére, hanem a minőségi fejlődésre kell gondot fordítani.* Ehhez kérte a gazdasági vezetést és a szakszervezeti bizottságok segítségét.

Az új menetrend életbelépésétől a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozóinak is megnőtt a feladata. Hazai és nemzetközi viszonylatban egyaránt megsokasodott a közlekedő vonatok száma. Képünkön: munkában az akkumulátoros brigád.
(Szabó Mihály felvétele)

A második arcvonal őrei

A második arcvonal őrei. Találóan így nevezik a határsáv lakóit, akik valóban felbecsülhetetlen segítséget nyújtottak és nyújtanak a határőröknek. A szovjet vasutasok között is szép számmal akadnak őrei a második arcvonalnak. Róluk lesz most szó, abból az alkalomból, hogy a szovjet határőrség május 28-án ünnepelte születésének 50. évfordulóját.

Éjjeli vendég

Körös-körül erdő. Sötét van és hideg. Egy ember lopakodik a vasútvonal mentén. Óvatosan viselkedik: *nem messze a határ.* A Diesel-mozdony távoli füttye, egy fa reccsenése vagy a közeli tó vizének csobbanása mind arra késztetik, hogy beugorjon a sűrű lucfenyők alá.

Sok kilométer van a háta mögött. Egyelőre minden jól megy. Ám késő este közbejön egy váratlan találkozás. Egy vízért menő vasutaslány. *Nagyezsda Prolova* észrevette, hogy a sínek mentén egy ember halad. Letette a vödröt és elhatározta, hogy megvárja. Az ismeretlen is észrevette a lányt és vissza akart fordulni, de azután meggondolta. Odament hozzá és megkérdezte:

— Messze van az állomás?

— *Hát elég messze!* — felelte Nagyezsda. — *Késő jár, nem ártana kicsit kipihenni, ha akarja, betérhet a házamba.*

Az ismeretlen mormogott valamit a fogai között és meggyorsította lépteit. A fák sötét körvonalai hamarosan elrejtették. Négya otthagyta a vödröt és *Iván Ivanovicshoz*, a vasutasok brigádvezetőjéhez sietett.

— *Hogy lehet, hogy nem kérted az igazolványát?* — csodálkozott Ivanov és azonnal jelentette az esetet a szomszéd körzetnek:

A vasúti kitérő irányában gyanús ember halad. Tisztázni kell, ki az.

Alekszander Taraszov munkás elfutott *Vaszilij Prusszú* mesterhez. Vaszilij nem sokat gondolkozott, fogta a vadászpuskáját és Taraszovval együtt elindult az ismeretlen irányába és amikor az közeledett, az éjszaka csendjét kiáltás verte föl: *„Állj! Hová mész?"*

Az ismeretlen el akart futni, de a vasutasok feltartóztatták, bekísérték a vasutasszállóba és ellenőrizték papírjait. Első pillanatra minden rendben volt: *személyi igazolvány, bizonyítványok, kiküldetési papirok.* De az ember ruhája és hátizsákjának tartalma arról tanúskodott, hogy rossz szándékkal jött erre a vidékre. A vasutasok azonnal felhívták a határőröket, akik hamarosan megérkeztek. *Kiderült, hogy a vasutas önkéntesek veszélyes kémet tartóztattak föl.* A határőrök melegen megköszönték Vaszilij Prusszú és Alekszander Taraszov segítségét és kérték őket, mutassák meg azt az utat, amerre az ellenség haladt. A vasutasok éberségét, bátor és határozott cselekedetét nagyra értékelte a parancsnokság. Köszönetüket fejezték ki a segítőknek és pénzjutalomban részesítették őket.

Az ingoványban

Az egyik kis állomáson a személyvonat peronjára felszállt egy ember. A vonat elindult, de az új utas nem ietett leülni foglalt helyére. Észrevette, hogy a kalauznak azonnal szemet szúrt. Nemcsak a menetjegyét fogja kérni, hanem határsáv-engedélyét is... Menekülni... A peronról a kocsi lépcsőjére, majd menet közben legurulni a töltésről... A gyanús utas váratlan ugrása nyugtalanítani kezdte *Ara Kocsanovszka* kalauznőt és társait. A riasztó hír bejárta a munkástelepüléseket, a határ menti állomásokat, vasúti kitérőket...

Kora reggel *Vaszilij Mihajlov* brigádjának pályamunkásai munkába indultak. Már messziről észrevettek a síneken egy emberi alakot. *Amikor közelebb értek hozzá, az ember a bokrok mögé húzódott.*

A vasutasok odamentek hozzá, köszöntek neki, beszélgetni kezdtek. Mellékesen azt is megérdeklődték, honnan jön és hová megy. Az ember igen kellemetlenül, szűkszavúan válaszolt.

— *Nem mutatná meg nekünk a papirjait?* — kérdezte Mihajlov.

— Semmi közük hozzá! — jelentette ki a „vendég" és az erdő sűrűje felé futott.

Mocsaras részre került, nem sikerült elmenekülnie. Mikor kihúzták az ingoványból, egyetlen szót sem tudott mondani.

— *Fel a kezekkel!* — vezényelt Mihailov.

A közelből mozdonyfütty hallatszott. A vasutasok jelzésére *Zsabrov* mozdonyvezető leállította a szerelvényt. A kémet a mozdony fülkéjében a határőrállomásra vitték.

A „hídügyi" szakember

Az osztálymérnökség technikusa, *Olag Kors* komszomolista nem vette le szemét az ismeretlenről, aki kora reggel jelent meg a vasúti hidak mellett. *Az ismeretlen körülnézett, gyorsan ledobta a tarisznyáját és lement a töltés oldalán.* Oleg látta, hogy a jövevényt nemcsak a híd szerkezete, hanem a híd alatt csobogó folyó mélysége is érdekli. A „turista", miután zsebéből jegyzetfüzetet vett elő, feljegyzett valamit, majd a következő hídhoz indult. Ott ugyanez a jelenet megismétlődött. Kors és a többi vasutas most már kitartóan figyelte az idegen minden mozdulatát.

— *Magunk is képesek vagyunk arra, hogy feltartóztassuk ezt a fickót és bekísérjük, ahová kell!* — mondta Oleg —, és az a fő, hogy ne tévesszük szem elől.

De a határőröket figyelmeztetni kell és Kors egy Diesel-mozdonyon a faluba sietett.

Minden jel arra mutatott, hogy az ismeretlen számításának nem felelt meg a szovjet emberekkel való találkozás. A harmadik hídhoz kúszott, és hirtelen visszafordult. *Amikor meghallotta a Diesel-mozdony motorjának zaját, hanyatthomlok az erdőbe rohant.* A munkások, amikor bekerítették, jobbra-balra futkosott, fenvegetőzött, de üldözői átadták a határőröknek, akiket a Diesel-mozdonyon Oleg Kors szállított a helyszínre.

A. Nyesztyerov (APN)

Miniszteri utasítás szabályozza

a közlekedési, postai és távközlési műemlékek védelmét

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter egyetértésben a művelődésügyi miniszterrel utasításban szabályozta a közlekedési, postai és távközlési műemlékek védelmét. A 28/1968 (Közlekedési Ért. 11.) KPM számú utasításban a többi között a következőket olvashattuk:

„Közlekedéstörténeti emléknek kell tekinteni a közlekedési ágazatok működési területét és az ágazatot építő, fenntartó és javító tevékenységét érintő minden olyan tárgyi, írásos, vagy egyéb anyagot és gyűjteményt, amely a közlekedési műszaki berendezésekre, létesítményekre és azok tartozékaira vonatkozik.

Az írásos és egyéb emlékek fogalmi körébe tartoznak a **muzeális értékű hatósági rendeletek** eredeti példányai, alapítások, üzemi és személyi okmányok, számadások és nyilvántartások, feljegyzések, leírások, utasítások, menetrendek, továbbá jelentősebb közlekedési, postai és távközlési létesítmények, berendezések műszaki leírásai, képzőművészeti vagy egyéb ábrázolási, ilyen vonatkozású foto, film, vagy emléket rögzítő felvételek, közlemények, kiadványok, amelyek nem tartoznak a levéltári anyagok védelméről szóló jogszabályok hatálya alá. *A tárgyi emlékek fogalmi körében az eredeti létesítmények, ezek részei vagy maradványai, illetve modelljei tartoznak.*

A muzeális tárgyakra és gyűjteményekre vonatkozó bejelentéseket a múzeumok — elsősorban a *Közlekedési Múzeum* — nyilvántartásba veszik, szükség szerint a helyszínen megvizsgálják, elbírálják. *A védetté nyilvánított közlekedési, postai és távközlési muzeális emlékekről, gyűjteményekről a múzeumok nyilvántartási naplót és leíró kartonokat vezetnek.* Ellátják továbbá a tárgyak kezelésére, tárolására, konzerválására, restaurálására irányuló vagy tulajdonosváltozás kapcsán felmerülő ellenőrzési és igazgatási feladatokat.

Minden olyan selejtezési eljárásról, amely előreláthatólag közlekedési, postai vagy távközlési emlékeknek minősíthető vagy múzeum gyűjteményében használható tárgyakat vagy egyéb anyagokat érint, a selejtező szerv köteles a selejtezésre kerülő anyag jegyzékét megküldeni az illetékes szakmúzeumnak.

A szervek kötelesek minden jelentősebb és fejlődésükre jellemző beruházás, létesítmény, berendezés, gép, új műszaki fejlődési szakaszt nyitó prototípus vagy első és utolsó műszaki dokumentációját, illetve fotomásolatát vagy modelljét — amennyiben arra a múzeum igényt tart — az illetékes múzeumnak átadni.

Fegyelmi vétséget követ el a szervnek az a dolgozója, aki a közlekedési, postai és távközlési emlékek védelmére vonatkozó rendelkezéseknek nem tesz eleget. A fegyelmi eljárás megindítására az illetékes múzeum vezetője is javaslatot tehet."

Kitüntetés

A társadalmi tulajdon védelme terén kifejtett eredményes munkájukért, továbbá a rendőri szervekkel való jó együttműködésért a belügyminiszter a *Közbiztonsági Érdemérem* arany fokozata kitüntetést adományozta *Rátskai Pál* főtisztnek, az Északi Járműjavító vasútőrparancsnokának. *Nagy Mihály* vezető főellenőr a Nyugati pályaudvar vasútőrparancsnoka a *Közbiztonsági Érdemérem* ezüst fokozatát kapta.

A kitüntetést a két szolgálati hely gazdasági és mozgalmi vezetőinek jelenlétében *dr. Györök Ferenc* rendőralezredes, a Budapesti Rendőrfőkapitányság helyettes vezetője, illetve *dr. Somlai Ferenc* rendőralezredes, a Budapesti Rendőrfőkapitányság társadalmi tulajdonvédelmi osztály vezetője adta át a két vasútőrparancsnoknak.

Szoborkiállítás Dunakeszin

A *Dunakeszi Járműjavító Művelődési Házában* színvonalas képzőművészeti kiállítást mutattak be az érdeklődőknek. A Szakszervezetek Pest megyei Tanácsa és a Magyar Ifjúság szerkesztőbizottsága által kezdeményezett kiállításon *Rózsa Péter* szobrászművésznek a Képzőművészeti Alap tagjának műveit láthatta a közönség.

A bemutatott szobrok a fiatal művész eddigi munkásságának kiemelkedő alkotásai közül valók. Látható volt többek között a Zalaegerszegen felállított szobrának mintája is.

A kiállítást, amely egyheti nyitvatartása alatt nagy tetszést aratott, a járműjavító dolgozói közül mintegy 1500 látogató tekintett meg.

TISZTA ÁLLOMÁS

Nagyszénás a kisállomások közé tartozik. A gyógyfürdője miatt az utóbbi években a forgalma jelentősen megnövekedett. Az állomás dolgozói mindent megtesznek a rend, a tisztaság, a kulturált útazás érdekében. Szívesen állnak rendelkezésre az utasoknak is. A fürdőhelyre érkező vendégek között ma már szóbeszéd tárgya, hogy milyen udvariasak, milyen rendesek az állomás dolgozói.

Boldizsár Gyula

Elítéljük az agressziót!

A szolidaritási hónap alatt a vasutasok tízezrei emelték fel tiltakozó szavukat

Május 8-tól június 8-ig országszerte, így a vasút üzemeinél, szolgálati helyeinél is a vietnami szolidaritás jegyében dolgoztak, röpgyűléseken és tömegmegmozdulásokon a vietnami nép hősi harca mellett foglaltak állást a magyar dolgozók százezres tömegei. Szerkesztőségünkhöz még ma is érkeznek levelek, amelyekben a szolidaritási hónap eredményeiről számolnak be levelezőink.

Az *Utasellátó Vállalat* dolgozói is csatlakoztak a szolidaritási mozgalomhoz, s szinte valamennyi kirendeltségen röpgyűlést tartottak, ahol nyilvánosan is elítélték az amerikai agressziót. A vietnami nép megsegítésére indított akció során *89 558 forintot gyűjtöttek össze.*

A vietnami nép hősi harcát és mérhetetlen szenvedését átérezték a *sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség* dolgozói is, és 9437 forintot ajánlottak fel a vietnami nép megsegítésére.

Nagykanizsa állomás dolgozói fizetésük egy százalékát ajánlották fel, s ennek eredményeként 9359 forinttal segítették a vietnami nép igazságos harcát. Az összeget már május 25-én befizették a 10.147—43 sz. szolidaritási számlára.

A *veszprémvarsányi* szakszervezeti bizottság területéről a vasutasok összesen 3500 forintot gyűjtöttek össze, és fizették be a SZOT szolidaritási számlájára. Külön dicséretet érdemelnek *Pannonhalma* állomás dolgozói, akik személyenként 53 forintot ajánlottak fel a vietnami nép megsegítésére.

A szolidaritási hónap keretében *Gyula* állomás öt szocialista brigádja vállalta, hogy munkaidejükön kívül vagonokat raknak ki, s a vagonok kirakásáért járó összeget, összesen 1500 forintot szolidaritási számlára fizetnek be.

Békéscsaba csomópont dolgozói szolgálati helyei, a kis és nagy fűtőház, a szertár, a pályafenntartás és az építési főnökség vasutasai a szolidaritási hónap keretében röpgyűlésen vitatták meg az amerikaiak embertelen háborúját és ezeken a röpgyűléseken nyilvánították szolidaritásukat a hős vietnami néppel. Az egyhónapos akció során gyűjtést is indítottak, s több tízezer forinttal növelték a szolidaritási alapot.

Pedagógusokat köszöntöttek

Szinte hagyomány már, hogy a pedagógusnap alkalmából a budapesti területi bizottság meghitt ünnepségen köszönti azokat a pedagógusokat, akik a kihelyezett általános iskolákban hosszú évek óta oktatják, tanítják a vasutas dolgozókat.

A XVII. pedagógusnap alkalmából az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Otthonának klubszobájában *Vigh Jánosné*, a budapesti területi bizottság kultúrnevelési bizottságának vezetője *méltatta annak a több mint 40 pedagógusnak a munkásságát, akik 8 szolgálati helyen, mintegy 20 kihelyezett általános iskolában tanítanak.*

A beszámolóból megtudtuk, hogy *a budapesti területi bizottsághoz tartozó szolgálati helyeken 653 vasutasdolgozó jár iskolába.* Örvendetes az is, hogy a lemorzsolódás ebben az évben jóval kevesebb, mint az elmúlt évben volt. Ez elsősorban a munkahely, a szolgálati hely szakszervezeti bizottságának, az aktívák és a pedagógusok lelkiismeretes, áldozatos munkájának köszönhető.

Az ünnepség alkalmával a budapesti területi bizottság fehér asztalnál is vendégül látta a pedagógusokat, majd az est keretében a *Thália Színház* művészei szórakoztatták a mintegy 40 meghívott vendéget.

Eszperantó kongresszus az Aranyparton

A KÖZELMÚLTBAN fejeződött be *Várnában* a 20. nemzetközi vasutas eszperantó kongresszus. Az egy hétig tartó eseménysorozat színhelye a város közelében fekvő *Aranypart volt, ahol 20 országból hétszázötvenen vettek részt.* Hazánkból mintegy nyolcvanan látogattak el a jubileumi kongresszusra.

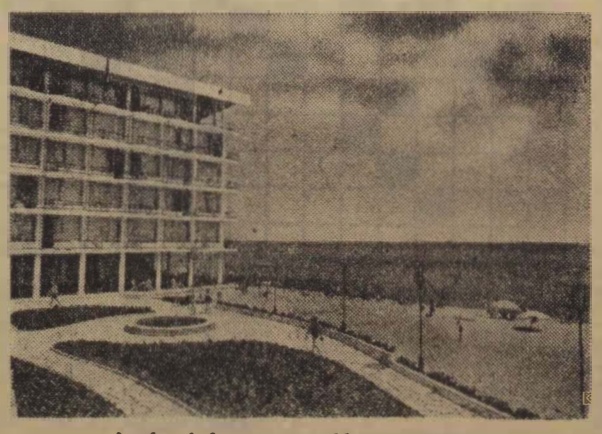
A kongresszus megnyitóját a várnai színházban tartották meg. Az ünnepségen megjelent *Marin Vacskov* bolgár közlekedésügyi miniszter is, mint a kongresszus fővédnöke. *Üdvözlő beszédében rámutatott arra, hogy a bolgár nép nagy érdeklődéssel kíséri a kongresszus munkáját és a vasutas eszperantisták tevékenységét.* Ezután kellemes élményeket, sikeres kongresszust kívánt a részvevőknek. *Atanas Nikolov*, Várna város tanácsának elnöke is felszólalt. Elmondotta, hogy e tengerparti város az utóbbi években állandó színhelye lett a különböző nemzetközi konferenciáknak és kongresszusoknak. A város gyorsan fejlődik és az Aranypart már nemzetközileg is ismert és kedvelt fürdőhellyé vált.

A magyar vasutas eszperantisták üdvözletét *dr. Bácskai István* MÁV főtanácsos tolmácsolta a megjelenteknek.

JÓL SIKERÜLTEK a kongresszus szakmai előadásai és filmbemutatói. Két téma szerepelt: *egyik a bolgár vasutaknál történő villamos és Diesel-vontatás, a másik a bulgáriai vagongyártás.* Két év múlva a személy- és áruszállítás 82 százalékban már villamos-, illetve Diesel vontatással történik majd. Rövidesen befejeződik a villamosítás a *Szófia—Karlovó* közötti vonalon. A vagongyártásban új technológiát alkalmaznak s gyártmányaik több országba is eljutnak. A kongresszuson több más eredményről is beszámoltak. Örömmel vették a részvevők, hogy több ország hivatalos vasúti menetrendkönyvében, így hazánkban is eszperantó nyelvű tájékoztató jelenik meg. Ez évben Spanyolország is adott ki eszperantó nyelvű menetrendi tájékoztatót. A *Vasútegészségügy* című lap eszperantó nyelvű összefoglalásai ugyancsak nagy elismerést váltottak ki.

A kulturális rendezvények sorából a *folklór-est*, valamint a *Bolgár Eszperantó Színház* előadásai emelkedtek ki. A hagyományos kongresa balo (kongresszusi bál) ugyancsak jól sikerült. Említésre méltó esemény volt az a fogadás is, amelyet Várna város tanácsának elnöke adott a kongresszus valamennyi részvevőjének a *Havanna Étterem* összes helyiségében.

A hivatalos tanácskozások és munkaülések keretében a kongresszus új vezetőséget választott. A Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség új elnöke *Joachim Giessner* (NSZK) lett, alelnökké *Gvozden Szredicset* (Jugoszlávia) választották meg. A tanácskozások során elismeréssel nyilatkoztak az ifjúsági munkáról is.



A várnai Aranypart a Glarusz Hotellal.

A KONGRESSZUSON részt vett fiatalok találkoztak Várna város vasutas ifjúságával. Az ifjúsági munkaülés elhatározta, hogy az eddigi és *évenként megrendezett hagyományos nemzetközi sítáborozásokat a jövőben még nagyobb számú részvevővel fogja megrendezni.* Jövőre Ausztria, majd 1970-ben Csehszlovákia vasutas eszperantista fiataljai szervezik és rendezik a sítáborozást. A sporthoz és a baráti kapcsolatok ápolásához tartozik még a kongresszus egyik érdekes rendezvénye: *a nyolc országból összeállított kongresszusi csapat labdarúgó-mérkőzése a várnai Lokomotiv jó képességű csapata ellen, amelyen a vendéglátó hazaiak győztek 10:4 arányban.*

Valamennyi külföldi részvevő az egész országra érvényes vasúti szabadjegyet kapott és így alkalom nyílt arra, hogy a külföldiek Bulgária más szép vidékeit is megismerjék. A kongresszusi könyv hasznos tájékoztatást nyújtott Bulgáriáról, a bolgár vasutakról, a népszokásokról. A filatélisták nagy örömére alkalmi postahivatal is működött, amely különleges bélyegzést használt *„20-a Jubilea IFEF-Kongreso"* felirattal. Számos kiadvány, könyv, prospektus jelent meg a kongresszus alkalmából.

A RÉSZVEVŐK kellemes emlékekkel távoztak a *fekete tengeri Aranypartról.* A jól sikerült kongresszus méltó volt a jubileumhoz. Jövőre a franciaországi *Avignonban*, majd két év múlva Olaszországban *Bologna* városában kerül megrendezésre a vasutas eszperantisták nemzetközi találkozója.

Dr. Ferenczy Imre

VASUTASVÍVÓK AZ ÉLEN

az országos bajnokság küzdelemsorozatán

— *Az országos vívóbajnokságnak már a félideje is nagyon örvendetes a számunkra* — mondja a vasutasvívók sikereiről *Nedeczy László dr.* a BVSC vívószakosztályának vezetője. — Majdnem az történt, hogy teljesen átvettük a tőrvívó-hegemóniát a kitűnő szakosztállyal rendelkező *Újpesti Dózsától.* A női tőrcsapat és *dr. Kamuti Jenő* egyéni győzelme mellett, a férfi tőrcsapat-bajnokság küzdelmei során csak azért nem érhettünk el teljes sikert, mert a *Kamuti-fivérek az egyéniben nagyon kivívták magukat, s Fenyvesi Csaba értékes győzelmei mellé nem szegődtek megfelelő számban a testvérpár sikerei.*

Nagy meglepetést keltett egyébként vívókörökben

a BVSC női együttesének győzelme.

E siker titka elsősorban a reaktivált *Mendelényiné, Ágoston Judit* nagyszerű szereplésében keresendő. Ő és a világbajnoki helyezett *Bóbis Ildikó* mellett a 3—4. helyen álló *Károlyfi* és *Fodor* önmagukat múlták felül, s ha a két „nagy" visszaesett egy kissé, ezek a leányok *nagyszerű virásukkal előre lendítették a BVSC-t a nagyszerű csapatgyőzelemhez.*

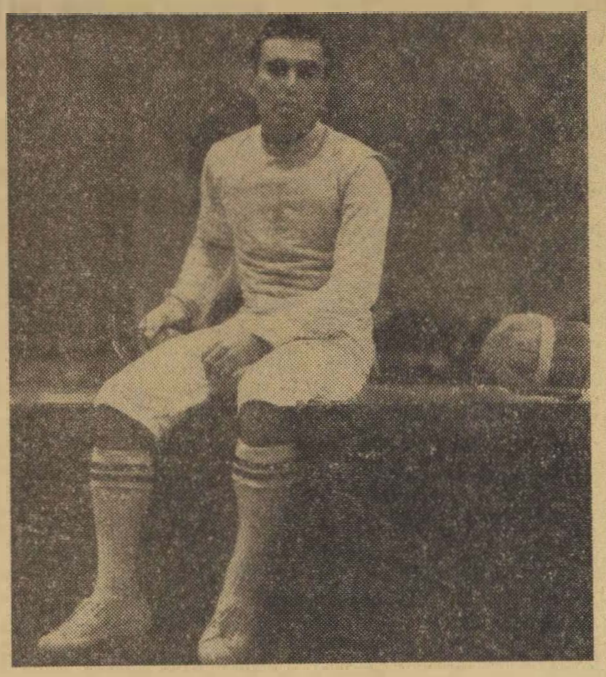
— *Külön említést érdemel dr. Kamuti Jenő újabb bajnoki címe* — mondja a szakosztályvezető — amely

most már sorrendben az ötödik ilyen országra szóló siker.

A MÁV Kórház nagyszerű küzdőszellemű sebészorvosa ismét azt nyújtotta, amit most már mindenki elvár a vívósportban ettől a kitűnő sportembertől. *Kamuti László* harmadik, „dobogós" helye is nagyon értékes teljesítmény. Ami különösen figyelemreméltó, a sikereket mind-mind vasutasdolgozó-sportolók érték el, s *Kamuti László*, aki az AKÖV előadója, szintén a KPM fennhatósága alatt álló vállalat alkalmazottjaként dolgozik.

Egyéni párbajtőrben *Fenyvesi Csaba* szép sikere a negyedik hely kivívása volt, s a dicséret hangján lehet csak szólni *B. Nagyról*, a Szolnoki MÁV kitűnő párbajtőrvívójáról, aki

a Budapest-bajnokságot csak azért nem nyerhette meg, mert nem fővárosi vívó.



Dr. Kamuti Jenő, az 1968. évi férfi egyéni tőrvívóbajnokság győztese
(Hemző Károly felvétele.)

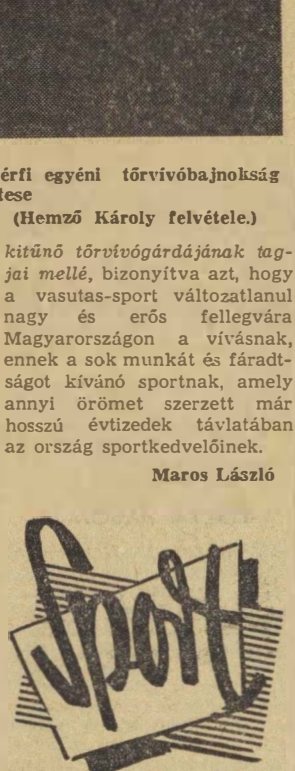
s az országos egyéni verseny végküzdelmében csak nagy harc nyomán szorult a kitűnő mezőnyben *Schmitt* és *Nemere* mögé.

Pénteken a párbajtőrcsapatok versenyével folytatódott a vívóbajnokság. A játékcsarnok pástjain nyolc együttes szerepelt, s az első fordulóból a BVSC és a Bp. Vörös Meteor könnyen, a Bp. Honvéd és az OSC a vártnál nehezebben jutott tovább.

A négyes döntőben végül is a kevesebb találat döntött a BVSC javára. Ezzel a vasutascsapat megvédte tavalyi elsőségét.

Kiváló BVSC-vívók szerepeltek a *kardvívók* viadalán is, vívásuk méltán keltett megelégedést a Játékcsarnok pástjai körül. Küzdőszellemben, harci erényekben *méltán csatlakoztak ők is a BVSC kitűnő tőrvívógárdájának tagjai mellé*, bizonyítva azt, hogy a vasutas-sport változatlanul nagy és erős fellegvára Magyarországon a vívásnak, ennek a sok munkát és fáradtságot kívánó sportnak, amely annyi örömet szerzett már hosszú évtizedek távlatában az ország sportkedvelőinek.

Maros László



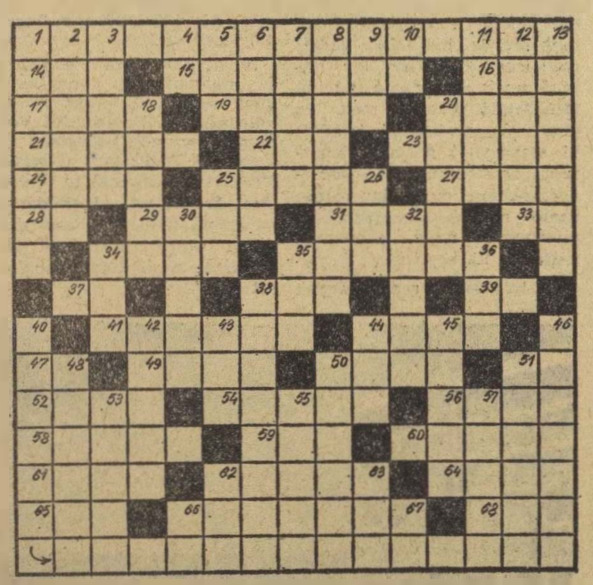
Öltözőépítés társadalmi munkában

Gyékényes állomás sportszerető dolgozói társadalmi munkában vállalták, hogy a labdarúgócsapat öltözőjét a munkavédelmi és egészségügyi szabályoknak megfelelően modernizálják. *A kollektíva eddig 600 munkaórát dolgozott. A társadalmi munka értéke 25 000 forint.* Az öltöző korszerűsítése befejezéshez közeleg, mindössze a vízvezeték szerelése van hátra.

Az állomás kollektívája ezzel a munkával is sporszeretetét bizonyította.

Várfalvi Gyula

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Az idén július 14-én ünnepeljük. 14. Eszme. 15. Római pápai palota. 16. Kápolnában található. 17. ... kodonozor, babiloni király. Jeruzsálem elpusztítója. 19. Szobában, utcán egyaránt megtalálható. 20. Torzszülött. 21. Európai határfolyó. 22. Mezőgazdasági és Élelmiszeripari Minisztérium. 23. Vissza: beleegyezés, jókívánság. 24. Farsangi sütemény. 25. A Csepel futballkapusa. 27. Semmirekelő alak. 28. Orosz Rezső. 29. Gyakran emlegetett érc. 31. Nem nyári. 33. Tíz! 34. Ilyen fogó is van. 35. Római filozófus és drámaíró. Néró nevelője. 37. Európai nép. 38. A sav teszi. 39. Skálahang. 41. Élénk, gyors, serény. 44. 1.e. 2100 és 1100 között Egyiptom fővárosa (fon.) 47. A fluor vegyjele. 49. Pozitív elektród. 50. Férfinév. 51. Római kettő. 52. Ezt is adhatnak. 54. ... Lenk, mongol uralkodó 56. Zola regénye. 58. Nyelvcsap az orvostudományban. 59. ... vana, megváltás, megsemmisülés. 60. Dúsgazdag ember. 61. Haj, legújabban! (ék. hiány). 62. Dunántúli patak. 64. Afrikai állam. 65. Betűpótlással ülő ellentéte. 66. Lakása, háza. 68. Fejér megyei község.

Függőleges: 1. Görög történetíró és hadvezér. (I.e. 434—355) 21. ... Gábor, jogi író. 3. Kanyarban. 4. Latin névelő. 5. Ferrum. 6. Kozák parancsnok. 7. Vadászpuska lövedéke. 8. Vizelet vizsgálására szolgáló fajsúlymérő. 9. Takolmány kezdete. 10. Német előljárószó. 11. Becézett férfinév. 12. Gondozni. vizsgálni. 13. Mohamedán vallású bolgárok. 18. Veszprém megyei község. 20. Szulfát. 25. Az erdő lakói. 26. Szarvasfajta. 30. Neves orosz festő. 32. Irott üzenet. 34. Korszak. 35. Nagy madár. 36. Bácskai község. 38. Párizsi fiatal munkásnők. 40. Június 30-án lesz Debrecenben. 42. Akadályozó. 43. Bibliai személy. 44. Utcák, közös torkolata. 45. Bú. fájdalom (ék. csere). 46. Gyermekjáték. 48. Időjós béka. 50. Utat épít. 51. Vissza: Mikes Kelemen előneve. 53. Derül fordítottja! 55. Tömjénnel együtt emlegetjük. 57. Kezdettől fogva (latin). 62. Kecskeméti Torna Egylet. 63. Kanál közepe. 66. Okozat szülője. 67. Rangjelző.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 40. Beküldési határidő: július 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Sajátos feladataik elvégzésével segítsék a közös cél elérését.

Könyvet nyertek: Takács Jánosné, Bp. III., Lajos u. 106—108. I. 4. Pálmai János, Szombathely. Hollán Ernő u. 9. Wolford József, Szentes, Nagynyomás 27. Molnár Alajosné, Győr, Vörőshadsereg út 56. Varga László, Komló, Vörösmarty u. 5. fsz. 1.

Az ifjúsági találkozó programja

Békenagygyűlés a nagyerdei stadionban
Egésznapos kultúr- és sportműsor

A XIII. vasutas, postás és közlekedési ifjúsági béketalálkozót, mint ismeretes, *június 30-án Debrecenben rendezik meg.* A találkozó rendezőbizottsága ezúttal is gazdag programot, színvonalasnak ígérkező kulturális és sportműsort állított össze. A nap legjelentősebb eseménye kétségtelen, *a nagyerdei stadionban 10.15 órakor megrendezésre kerülő ifjúsági békenagygyűlés lesz.* A találkozó résztvevői előtt *Méhes Lajos*, a KISZ Központi Bizottságának első titkára mond beszédet.

Az ifjúsági találkozó programja már június 29-én szombaton kezdetét veszi. Este. 19—20 óráig ugyanis a kiskőrösi vasutas úttörő fúvószenekar, valamint Debrecen állomás és a járműjavító egyesített fúvószenekara ad térzenét a debreceni Kálvin téren.

Vasárnap reggeltől estig a békenagygyűlés időtartamát kivéve — *szünet nélkül peregnek az események.* A műsort zenés ébresztő vezeti be a város különböző pontjain. Ezután 7—10 óráig a debreceni egyesített fúvószenekar az állomáson fogadja a különvonatokkal érkező fiatalokat. Közben a nagyerdei stadionban 8 órától a kiskőrösi fúvószenekar, a budapesti *Volán* tánczenekar, a *Kékcsillag* tánczenekar ad műsort, melyben fellépnek *Aradszki László. Balázs Boglárka* és sokan mások.

A békenagygyűlés után egymást váltják a vasutas, postás és közlekedési amatőr együttesek, fúvós- és tánczenekarok, énekkarok, népitánc-csoportok. A kulturális műsor délutáni programjában neves művészek is fellépnek. Így például *Domahidi László*, az Operaház tagja, *Kővári Anikó, Albert Miklós* a debreceni Csokonai Színház művészei, *Madarász Katalin* és *Gál Gabriella* magyarnótaénekesek.

A sportversenyek, illetve bemutatók a nagygyűlés után ejtőernyős ugrással kezdődnek. Ezután *üzemi labdarúgó-mérkőzés, atlétikai verseny, torna, súlyemelés, birkózás, repülőmodellező bemutató váltja egymást.* A sportprogram befejezéseként érdekesnek ígérkezik Debrecen város válogatottjának összecsapása, az NB I-es *Szombathelyi Haladással.* A mérkőzés szünetében a labdarúgópályát övező salakon kerékpárosversenyt bonyolítanak le.

A találkozó színhelyén két kiállítás nyílik. A *Szakma Ifjú Mestere* mozgalomban részt vevő vasutas, postás és közlekedési fiatalok legjobb vizsgamunkáit állítják ki, ezenkívül egy fényképkiállítás dokumentálja a vietnami nép harcát.

Köszönet a fáradozásért

A közelmúltban három hétig feküdtem a MÁV-kórház 3-as belosztályán. Érszűkületi betegségem miatt sajnos nem először szorultam kórházi ápolásra. Így jól tudom, mit jelent betegnek lenni. De azt is tapasztaltam — kilenc társammal együtt, — hogy az orvosok lelkiismeretes munkája, embersége kétszeresen is gyógyító hatással van a betegekre. Engem *dr. Tóth Emil* sebészorvos kezelt. A három hét alatt olyan embernek ismertük meg, aki az orvosi hivatáson túl is sokat tesz betegeiért. Még vasárnap és szabadsága alatt is bejött s kezelt bennünket. Jóleső érzés volt tapasztalni ezt a gondoskodást, s fáradozást.

Áldozatkész munkájáért, a magam és kilenc betegtársam nevében ezúton is köszönetet mondok.

Bene István
Rákosrendező

Üzemi konyhán étkeznek a hatvani és komáromi vasutasok

Hatvan állomás dolgozóinak régi sérelmét orvosolták az elmúlt napokban akkor, amikor az állomás gazdasági vezetői a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben az állomás felvételi épületében *egy ebédlőnek is megfelelő helyiséget jelöltek ki.* A napi ebédet a fűtőház üzemi konyhájáról kapják és az állomás dolgozói az újonnan berendezett étkezdében kulturált körülmények között ebédelhetnek.

A szakszervezeti bizottság és az állomás vezetői *Komárom* állomáson is intézkedtek, hogy a dolgozók ebédeltetése az elkövetkezendő időben biztosított legyen. A dolgozók napi 4,20 forintos áron jó minőségű ebédet kaphatnak *a Komárom Megyei Üzemélelmezési Vállalattól.* Az első héten már több mint 350 előfizetéses ebédet szállítottak Komárom állomásra. Az üzemi étkeztetéshez a budapesti igazgatóság 3,80 forinttal járult hozzá.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Volosinovszki János, Czeglédi Sándor, Debrecen; Szücs Ferenc, Hatvan; Molnár István, Komárom; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Bánkuti László, Kovács László, Budapest; Illés Gyula, Pécs; Hoffmann József, Veszprémvarsány; Matiszkó Károly, Sátoraljaújhely; Kiss Lajos, Alsóörs; Tóth János, Nagykanizsa; Várfalvi Gyula, Gyékényes: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Gál János, Tamásipuszta; Szédelyi Ernőné, Hegyeshalom; Szedmák András, Gyöngyös; Joó István, Nemti: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A debreceniek jobbnak bizonyultak

A lengyelországi *Katowice* és *Debrecen* állomás dolgozói — a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulója tiszteletére — versenyt kezdeményeztek, amelyet az elmúlt év végén értékeltek. Ez a nemes versengés azonban nem zárult le, hanem közös megegyezéssel ebben az évben is tovább tart. *Az első negyedév értékelése szerint Debrecen állomás dolgozói bizonyultak jobbnak.* A személyvonatok menetrend szerinti indítását 96,8 százalékra, a vonatok átlagos terhelését pedig 101,3 százalékra teljesítették. Az első negyedévben az áruszállítási igényt valamennyi területen kielégítették. Az állomás kollektívája közül legjobb eredményt Papp Miklós, Elek Ferenc, Saliga Sándor szocialista brigádja érték el.

Czeglédi Sándor

A Hivatalos Lapból

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

22. számból: 108 406/1968. 1. A beruházások előkészítésének és megvalósításának szabályozása.

23. számból: A közlekedés- és postaügyi miniszter 28/1968. KPM számú utasítása a közlekedési, postai és távközlési múzeális emlékek védelméről.

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 50. Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915 001—K 90
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— **Ócskavas a kohóknak.** A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói április es május hónapban több mint 800 mázsa ócskavasat gyüjtöttek és adtak át a Kohászati Alapanyagellátó Vállalatnak. Az ócskavasgyüjtésben a mezőkovácsházi XII-es szakasz, a sarkadi XIV-es és a mezőberényi III-as szakasz dolgozói jártak az élen.

— *FELÚJÍTJÁK A BAJAI DUNA HIDAT. A felszabadulás után először újjáépített bajai Duna-híd rekonstrukciós munkálatai megkezdődtek. A munkálatokat a szentesi építésvezetőség kollektívája és a MÁV Hídépítési Főnökség emberei végzik.*

— **Új szociális létesítménnyel gazdagodott** a szolnoki járműjavító. Átadták rendeltetésének a 750 személyes fürdőt és orvosi rendelőt.

— *SZÖRP-AUTOMATÁT helyezett üzembe az Utaselátó Vállalat a kaposvári pályaudvaron. A német gyártmányú automata gép háromféle szörpöt szolgál ki.*

— **A vasút körzetesítésének tapasztalatait** vitatták meg Zalaegerszegen a megyei szállítási bizottság ülésén. A beszámolót dr. Lakos Imre, a megyei tanács vb-elnökhelyettese tartotta. Az ülésen részt vett Kiss Dezső, közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes is.

— *HATÁRIDŐ ELŐTT egy hónappal készült el a nyíregyháza—fényeslitkei kettős vágány utolsó 7 kilométeres szakasza. Ezen a szakaszon május 23-án délután haladt át az első szerelvény.*

— **MÁV-hidászok a szegedi Dóm téren.** A Szegedi Szabadtéri Játékok igazgatósága a MÁV Hídépítési Főnökség hidász csoportját kérte fel, hogy a szabadtéri játékok megkezdése előtt vizsgálják meg a nézőtér kilencéves vasszerkezetét, hogy az új évadban a több mint 7000 néző teljes biztonságban foglaljon helyet.

— **Vasútorvosok tudományos értekezlete.** A tiszántúli vasútorvosok tudományos értekezletét a szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintézet igazgatósága rendezte meg Szolnokon. A tudományos értekezleten több szakelőadás is elhangzott.

— **Vasúti felüljáró épül Oroszlányban.** A MÁV Hídépítési Főnökség szerelő csoportja Oroszlányban megkezdte az előre gyártott és helyszínre szállított elemek összeszerelését. A gyalogos felüljáró 60 méter hosszú része már átível a vasútvonal felett. A munkákat július 15-ig befejezik.

— **Túlteljesítették első negyedévi tervüket** Balatonfüred állomás dolgozói. A kocsitartózkodásnál 102,87, a kocsikihasználásnál pedig 101,65 százalékos eredményt értek el. Dicséretes munkát végzett Fekete József, Katona Tibor és Nemes Sándor.

MÚZEUM PRESSZÓ

a Közlekedési Múzeum területén, Budapest XIV., Május 1. út. (Városliget)

Megközelíthető 25-ös villamos, és 70, 72, 75-ös trolibusszal.

NYITVA:

Hétköznap: 11—21 óráig
Vasárnap: 10—21 óráig
Pénteken: zárva.

- **KITÜNŐ FEKETE**
- **SAJAT KÉSZITÉSŰ CUKRASZSÜTEMÉNYEK**
- **VIRSLI, DEBRECENI**
- **ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK**

UTASELLÁTÓ

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM Ára 40 fillér 1968. JÚLIUS 1.

Vasutasnapra

Július 14-én tizennyolcadszor ünnepli az ország a vasutasok napját. Ilyenkor azok is megkülönböztetett tisztelettel fordulnak a vasutasok felé, akik évközben csak közönyösen nézik nehéz, fáradságos munkájukat. A nagy család egészét illeti ilyenkor a dícséret a helytállásért. *Az elismerés minden szolgálati ág valamennyi dolgozójának szól*, mert ki itt, ki ott, a maga munkahelyén egy csavarja a nagy egész gépezetnek.

A vasutas, az ember felé száll a mi köszöntésünk is. A dolgozó ember felé, aki éltetője, mozgatója, lelke a vasútnak, aki nélkül a legmodernebb gép, berendezés is csak holt anyag. Mozdulatlan tömeg a megalkotó és a működtető, szolgálatába hajtó ember nélkül.

A mostani vasutasnap egy újnak, a gazdaságirányítás új rendszere bevezető évének egyik napja. Ha külsőségeiben szerényebb is, mint amilyenek az 1950-es évek elején voltak, tartalmában több azoknál. Lassan megszokottá válik, hogy *a külsőségek helyett többet törődjünk a lényeggel. Többet törődünk azzal, ami valóban előbbre visz, ami a szocializmus eszméinek megfelelően az embert, a küzdő, dolgozó, alkotó, teremtő embert szolgálja.*

Ezt a célt segíti a gazdaságirányítás reformja és az ezzel összefüggő intézkedések sora. Mert nagy hiba lenne a gazdasági mechanizmus reformjában pusztán közgazdasági vagy szervezési-vezetési elgondolások, intézkedések rendszerét látni. Természetesen ez is. De amiért foglalkozunk vele, az a szándék és felismerés, hogy a szocializmus elveinek megfelelően még jobban középpontba kerüljön az ember.

Szocializmust építő társadalmunkban minden törekvés arra irányul, hogy még jobban megbecsüljük az embert. Jobban megbecsüljük mint termelőt, ami abban jut kifejezésre, hogy jobban érvényesül a munka szerinti elosztás elve: *aki többet ad a társadalomnak, az maga is többet kap tőle.* S jobban megbecsüljük az embert mint fogyasztót, amiből az következik, hogy a termelés nem önmagáért van.

Azt mondjuk, hogy a vasutasnap a számvetés ideje is. Ha megvonjuk az egy év mérlegét, *nincs okunk szégyenkezésre. 1967-ben minden szállításra felkínált árut rendeltetési helyére továbbítottunk.* Még pedig minden korábbinál gazdaságosabban. Éppen ezért, annak ellenére, hogy a tervezett árumennyiséggel nem jelentkeztek a szállítmányozók, az üzemi jutalék összege magasabb volt az 1967-ben kifizetettnél.

Pozitív a mérlegünk, ha a vasutasokról való gondoskodást nézzük is. *1967-ben közel 40 millió forintot fordítottunk szociális beruházásokra. Az idén 59 millió forint a tervezett. Nem kis jelentőségű az sem, hogy az év végéig a vasutas dolgozóknak egyharmada rátér a heti 44 órás munkahétre.* Mintegy 7 ezer főre tehető a közbeváltós rendszerben dolgozók száma. Valamivel csökkent az utazószemélyzet szolgálati- és távolléti ideje. Különösen jelentős utóbbiaknál a rövidesen bevezetésre kerülő, *személyenként 150 forintot kitevő béremelés, amelynek évi kihatása 40 millió forint.*

Újabb gépek, berendezések, munkaeszközök segítik a vasutasok munkáját. A múlt év végén jelenthettük, hogy *Hegyeshalomtól Záhonyig villamosmozdonyok továbbíthatják a szerelvényeket.* S a villamosítás azóta is folyik. Minden esztendő új menetrendje egy lépést jelent előre az utazás körülményeinek javításában, a menetidők csökkentésében.

A vasutasnap minden esztendőben kezdetét jelenti a forgalom emelkedésének, a szállítási feladatok sokasodásának. Az a tény, hogy a kedvezőtlen időjárás miatt kisebb a gabona és a gyümölcstermés, csak növeli felelősségünket: *minél gyorsabban, minél gazdaságosabban szállítsuk rendeltetési helyükre a terményeket.*

Tudvalevő, hogy a gazdaságirányítás új rendszerére való áttérés első hónapjaiban a vállalatok egymás közötti és a kereskedelmi szervekkel kötött szerződéseit a óvatosság, a várakozó álláspont jellemezte. Nos, az óvatoskodásnak, a várakozási időnek vége. És ez az áruszállítás növekedését jelenti éppen abban az időben, amikor amúgyis csúcsidőszakról beszélünk.

De nemcsak a teherforgalom emelkedésével kell számolnunk. Már eddig is látható, hogy egy-egy hétvége újabb rekordot jelent a személyforgalomban. *Ma még fel sem mérhető az az utazási igény, amely a munkaidő csökkentéssel áll elő, egyrészt a pénteki hazautazók számának növekedésével, másrészt a meghosszabbodott hétvégi pihenők következtében.* Központi iránvelv. hogy a munkaidő csökkentési terveket az üzemeknek a közlekedési vállalatokkal egyeztetni kell. Ez egyértelműen többlet feladatot jelent a vasúton.

A várható körülményeknek korántsem teljes vázlata is igazolja, hogy nem frázis, miszerint a tennivalók emelkedéséről van szó. De mint eddig szinte minden évben. *az idén is bízunk a vasutasok helytállásában, munkaszeretetében, amely mindenkor átsegített a legnehezebb időszakokon is.*

Az idei ünnepen 90 dolgozó mellére tűzik fel a kiváló vasutas jelvényt, 230-an kapják meg az érdemes vasutas kitüntetést. Ez a szám csak töredéke azoknak, akik élenjárnak a munkában. A kiváló dolgozó címmel kitüntetettek sem adhatják a derék hadnak csak elenyésző részét. Éppen ezért csak jelképesnek foghatjuk fel a kitüntetéseket. Szól ez mindazoknak, akik részesei eredményeinknek, annak, hogy ismét egy eredményekben gazdag év záró mezsgyéje lehet a XVIII. vasutasnap.

LAPZÁRTA UTÁN

Összeült a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége június 28-án — lapunk zárta után — ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár és *Gulyás János* titkár.

Az ülést Pánti Béla alelnök nyitotta meg. Üdvözlő szavai után ismertette a napirendet, majd átadta a szót Szabó Antal főtitkárnak, aki a két ülés között végzett munkáról és a magyar szakszervezeti mozgalomban végbement fontosabb eseményekről adott tájékoztatót. Ezután Rödönyi Károly miniszterhelyettes *ismertette a 44 órás munkahét nagyobb méretű kiszélesítéséről készült előterjesztést. E szerint július 1-től 60 ezer vasutas dolgozik csökkentett munkaidőben.*

A harmadik napirend keretében Gulyás János számolt be a vasutasok társadalombiztosítási és egészségügyi ellátása terén végzett munkáról. A központi vezetőség üléséről lapunk következő számában részletesen beszámolunk.

Szeptember 8-17

brnói vásár

A hagyományos őszi, brnói nemzetközi vásárt ez évben, szeptember 8 és 17 között rendezik meg. A vásár kettős jubileum — Csehszlovákia megalakulásának 50. és az első nemzetközi gépkiállítás 10. évfordulója jegyében zajlik le. A kiállítás iránt, mint azt a *Csehszlovák Szocialista Köztársaság* budapesti nagykövetségének kereskedelmi tanácsosa, *Frantisek Hála* sajtótájékoztatón közölte az újságírókkal, igen nagy az érdeklődés.

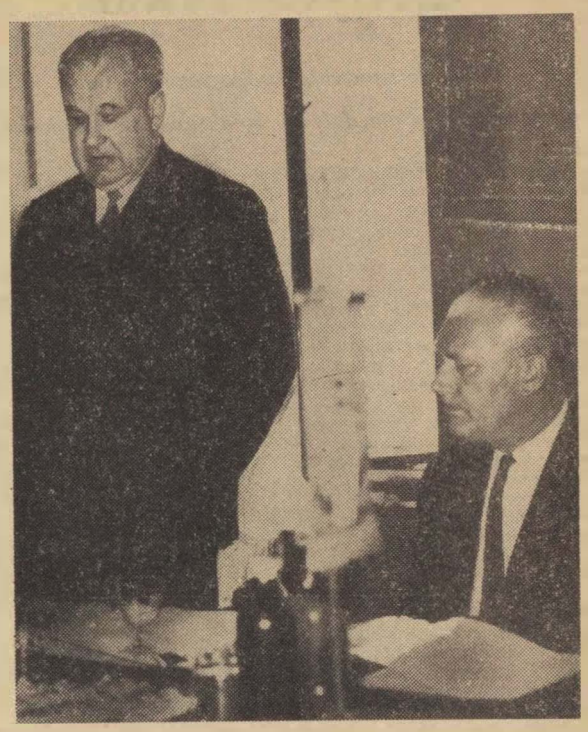
Magyar—szovjet együttműködés

Budapesten tartotta ülését a szovjet—magyar vasuti közlekedési állandó munkacsoport

A Magyar—Szovjet Gazdasági- és Műszaki Tudományos Együttműködési Kormányközi Bizottság VI. ülésén elfogadott megállapodásnak megfelelően 1968. június 17—20 között Budapesten megtartották a Szovjetunió Közlekedésügyi Minisztériuma és a Magyar Népköztársaság Közlekedés- és Postaügyi Minisztériuma közötti vasúti közlekedési állandó munkacsoport első ülését. A munkacsoportot vezették: szovjet részről V. Gavrilov, a Szovjetunió közlekedésügyi miniszterhelyettese, magyar részről *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

Az ülésen jóváhagyták az állandó munkacsoport ügyrendjét és munkatervét, továbbá megvizsgáltak egy sor fontos kérdést, melyek a Szovjetunió és Magyarország vasúti közlekedésének együttműködését érintik.

Az állandó munkacsoport ülése a kölcsönös megértés és a baráti együttműködés légkörében folyt le.



V. Gavrilov, szovjet közlekedésügyi miniszterhelyettes beszédet mond, mellette Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

Az első félévben

kevesebbet szállítottunk a tervezettnél

Lindner József vezérigazgatóhelyettes nyilatkozata

Ez év januárjától, az új gazdaságirányítás bevezetésével megszünt a központi szállítástervezés. Ez azt is jelentette, hogy a vasutasoknak, a kereskedelmi dolgozóknak az előző évekkel szemben, hathatósabb, tevékenyebb munkát kell, illetve kellett végezni. Az elmúlt napokban felkeresték *Lindner József* vezérigazgatóhelyettest és arra kértünk választ, hogy a vasút első félévi szállítási teljesítménye megfelel-e a várt követelménynek?

Új metodika szerint

— Január elsejétől, a gazdaságirányítás új rendszerében az áruszállítási tervek megállapításánál új metodikát kellett alkalmazni. — kezdte nyilatkozatát a vezérigazgatóhelyettes. *A központi szállítási tervek helyett a szállítási igényekre vonatkozó információkat közvetlenül a fuvarozatóktól gyűjtöttük be.* A fuvarozatóknál jelentkező kezdeti nehézségek és bizonytalanságok következtében az általuk beküldött szállítási igények jóval alacsonyabbak voltak, mint az 1967 első negyedévében. Így a vasútnak is az 1968 első negyedévi áruszállítási tervét mérsékeltebben kellett megállapítani, mint azt 1967-ben tettük. *A bázis 26 millió 640 ezer tonnájával szemben az első negyedévben a tervet 26 millió 100 ezer tonnában állapítottuk meg. Ezt az alacsony tervet teljesítettük túl 774 ezer tonnával.* Ha a tervszámokat hasonlítjuk össze, akkor kedvező a kép, viszont 1967 első negyedévéhez viszonyítva csak 234 ezer tonnával szállítottunk többet. Ehhez a túlteljesítéshez hozzájárult az első négy hónapra meghírdetett fuvardíj kedvezmény is. *Előnyösen alakultak a tranzitszállítások és az importszállítások is. Az első negyedévi kedvező eredmények után azonban április és május hónapokban már az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva 160 ezer tonnával szállítottunk kevesebbet.* Júniusban pedig az előzetes becslések alapján 5—600 000 tonnával fogunk kevesebbet szállítani, mint ahogy azt terveztük. Ez azt jelenti, hogy az első félévben mind a tervet, mind a bázis időszakot figyelembe véve lemaradás lesz.

— Véleménye szerint mi a lemaradás oka?

— Erre a kérdésre nehéz egyértelműen válaszolni, mivel a lemaradásnak több objektív és szubjektív tényezője van. Egy bizonyos, még nem tudunk kellően kereskedni. Nehéz megszokni, hogy a fuvarokat nekünk kell „szerezni", hogy a szállító partnert lehetőségünkhöz mérten leggyorsabban és legpontosabban kell kiszolgálni. Éppen ezért egyik legfontosabb feladat: fokozni a kereskedelmi tevékenységet. Az új gazdaságirányítási rendszer nemcsak a szemlélet változását követeli, hanem a gyakorlati munka, a végrehajtás változását is. Jó partnereket, szállítófeleket kell szerezni, mert csak így tudjuk a tervet teljesíteni. Nem győzöm hangsúlyozni: *megszünt a központi szállítás tervezés, van ugyan fuvarozási kényszerünk, de ez nem fedezi a szállításra tervezett árumennyiséget.*

Nagy feladatok előtt

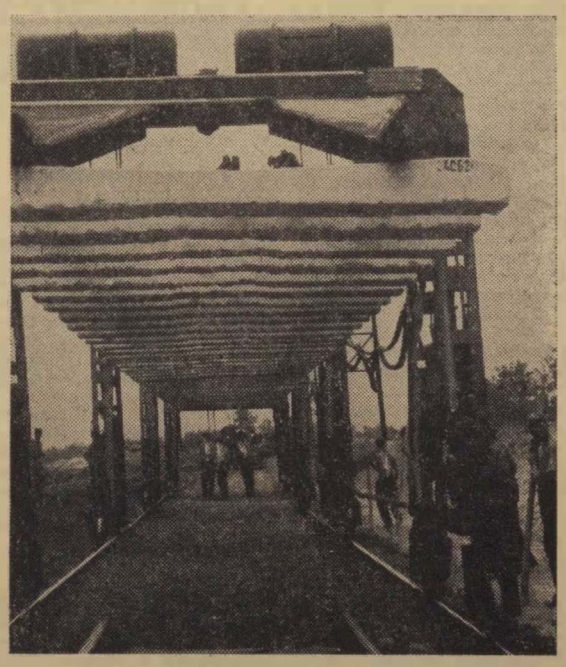
— Ha összehasonlítjuk az elmúlt év azonos időszakait az 1968-as tervekkel, milyen következtetéseket tudunk mindabból levonni?

— 1967 első negyedévében az éves áruszállítási tervnek 23,1 százalékát kellett elszállítani. 1968-ban csak 22,5 százalékát. *(Ez is az alátervezésnek tudható.)* A második negyedév már erősebb volt. Míg 1967-ben 25,1 százalékot szállítottunk az éves tervmennyiségből, addig ebben az évben 25,3-at. Legerősebb a harmadik negyedév lesz, mert a bázis időszak 25,9 százalékával szemben 26,3 százalékot kell elszállítani. A negyedik negyedév 25,9 százaléka megegyezik a bázis időszak 25,9 százalékával. Mint a számok is mutatják, *az elkövetkezendő időszakban a tervezett bevétel és a tervezett nyereség érdekében jóval nagyobb szállítási feladatokat kell megoldanunk, mint az elmúlt évben és ez év első felében.* Fokoznunk kell a fuvarozó tevékenységet és jobban ki kell használni a rendelkezésünkre álló eszközöket.

Nagy gondot okoz az is, hogy a szállítási igények döntő súllyal keddtől péntekig jelentkeznek. Ez alatt az idő alatt csúcsforgalom van a vasútnál, míg szombaton, vasárnap és hétfőn nagyon kevés a ki- és berakás. *Arra kell törekedni minden vasutasnak, minden vezetőnek, hogy a szállító partnerek, a hétvégi, az ünnepnapi és a hétfői szállításokat is szorgalmazzák, és arra, hogy a csúcsforgalmi időszakban jelentkező igényeket maradéktalanul kielégítsük.* Ez utóbbi minden vasútas érdeke. feladata és kötelessége — fejezte be nyilatkozatát *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes.

Szerényi József

Újjászületik a szobi fővonal



A pályaépítőknek a honvédség műszaki alakulatai is segítenek a szobi fővonal korszerűsítésében.

Riport a 3. oldalon

Bátrabban, igényesebben

A Keleti pártbizottsága megvitatta a szakszervezetben dolgozó kommunisták munkáját

A KELETI CSOMÓPONT üzemi pártbizottsága a pályaudvar szakszervezeti bizottsága titkárának jelentése alapján megtárgyalta az állomás szakszervezeti szerveiben dolgozó kommunisták tevékenységét. *A pártbizottság arra volt kíváncsi, hogy a szakszervezetben dolgozó kommunisták hogyan állnak helyt, felismerik-e időben a jogos igényeket, azok megvalósításán következetesen munkálkodnak-e és e tevékenység során élnek-e törvényes jogaikkal?* A jelentésben 6 szakszervezeti bizottsági, 12 műhelybizottsági tag és 5 szakszervezeti bizalmi munkája nyert alapos elemzést. A jelentés és a végrehajtó bizottságon kialakult vita őszinte légköre sok megszívlelendő tanulsággal szolgál.

A jelentés és a vita egyaránt arról tanúskodott, hogy a szakszervezeti tisztségekben levő kommunisták szakmai, politikai felkészültsége jó. A szakszervezeti tagság többsége társadalmi tevékenységüket megfelelőnek tartja. Munkájuk, főként az érdekvédelmi és politikai nevelő munkát illetően azonban kívánnivalót hagy maga után. *Hiányzik a szakszervezeti bizottságban dolgozó kommunisták egy részében a kezdeményezés.* Az érdekvédelmi munkában sincs mindig kellő előrelátás, következetesség. Több kommunista politikai tevékenysége nem áll a kívánt színvonalon, felkészültségük, tudatosságuk, vitakészségük javításra szorul. A politikai nevelés számos területét az elmúlt időben elhanyagolták.

A SZAKSZERVEZETBEN dolgozó kommunisták tevékenységét hátráltatja, hogy a különböző gazdasági beosztásokban levő kommunisták sem járnak elöl jó példával a törvényesség kérdéseiben, a szakszervezeti bizottság, műhelybizottságok és tisztségviselők észrevételeinek megvalósításában. *Több középvezető nem kéri, vagy ha kéri, nem mérlegeli, még kevésbé valósítja meg a szakszervezeti bizalmiak, műhelybizottságok észrevételeit.* Vannak olyan gazdasági vezetők, akik a dolgozók nevében jogos érdekeikért eljáró szakszervezeti tisztségviselők fellépését ma is közönnyel fogadják.

A gazdasági vezetők gyakran felsőbb intézkedésre hivatkozva, nem adnak lehetőséget az üzemi demokrácia, a szakszervezeti alapszabály által támasztott követelmények teljesítésére. Még gyakran előfordul, hogy döntések előtt a dolgozók véleményének kialakítására a szakszervezeti bizottságnak, műhelybizottságnak nincs ideje, lehetősége. *Káros hatással van a szocialista öntudattal végzett munkára, hogy az anyagi és erkölcsi megítélés mérlegelését sokszor a dolgozók bevonása nélkül kénytelenek megoldani.*

AZ ÍRÁSOS JELENTÉSHEZ számos kérdést tettek fel a végrehajtó bizottság tagjai és a meghívottak. *A vita kiállónösen sok tanulsággal szolgált.* S mert a jelentés a gyengeségekre, a szakszervezeti és gazdasági vezetők tevékenységének gyengeségeire is nyíltan rámutatott, volt aki úgy vélte, hogy a szakszervezetben dolgozó kommunisták és a gazdasági vezetők között valami személyeskedés bontakozik ki. Pedig csupán elvtársi, nyílt vita, hasznos kommunista párbeszéd volt az a három óra, amely a határozathozatalt megelőzte.

A vitában sokan hangsúlyozták, hogy a fejlődés ellenére, *magasabbra kell emelni a kommunista szakszervezeti funkcionáriusokkal szemben támasztott követelményeket.* Annál is inkább, mivel még nem szereztek érvényt minden területen a szakszervezeti csoportok és bizalmiak jogainak, kötelezettségeinek. *Javítani kell a szakszervezeti bizottság kollektív munkáját,* a tagok egyenjogúságának erősítése mellett növelni kell az egyes tagok személyes felelősségét. Több figyelmet kell fordítani a műhelybizottságok önállóságára és hatáskörük sértés nélküli érvényesítésére.

Minden területen bátrabbnak, igényesebbnek kell lenniök a szakszervezetben dolgozó kommunistáknak — foglalt állást a pártbizottság. Többet kell tenni a fegyelem javításában is, mert van még későnjáró, igazolatlan mulasztó és szolgálatban leittasodó dolgozó is.

INDOKOLTNAK LÁTTA a pártbizottság, hogy a pályaudvar pártalapszervezete, a szakszervezeti bizottság és a KISZ vezetői az eddiginél rendszeresebben tájékoztassák egymást a közvetlen megvalósításra váró munkákról. Helyt adott a pártbizottság annak a kérésnek is, hogy a jelenleg konkrét pártmegbízatás nélküli kommunistákat küldjék a szakszervezetbe dolgozni.

Kovács János

Egészségügyi vetélkedő

A *debreceni járműjavító üzem* vezetői, szakszervezeti bizottsága és egészségügyi szervei egészségügyi és munkavédelmi vetélkedőt rendeztek. A vetélkedő célja a nevelés, az egészségügyi munka és balesetvédelmi előírások betartatása és ismertetése volt.

A vetélkedőt széles körű egészségügyi munka előzte meg. Áprilisban filmvetítéssel egybekötött egészségügyi ankétot tartottak, ahol a foglalkozási, illetve a gyakori betegségekről esett szó. Az üzem egészségügyi és munkavédelmi szakemberei a vetélkedőre 100 kérdést állítottak össze és ezekből a kérdésekből vizsgáztak a versenyben részt vevő dolgozók. A versenyzők két egészségügyi és két munkavédelmi kérdést kaptak.

Volosinovszki János

Sikerrel zárult a szakszervezeti tagok alapfokú politikai oktatása

Szakszervezeti szerveink alapos irányító, szervező és segítő munkáját, a propagandisták jó felkészültségét, lelkiismeretes, odaadó tevékenységét tükrözi, hogy *az 1967/68-as oktatási évben eredményesen zárult a szakszervezeti tagok alapfokú politikai képzése.*

A szakszervezeti bizottságok megalapozott, körültekintő, a párt- és egyéb társadalmi szervekkel jól összehangolt szervező munkájának tulajdonítható, hogy *a megszervezett tanfolyamok közül csak néhány került összevonásra.* Ez sem érintette a hallgatók számszerű változását, mert amennyien elmaradtak az oktatásról, legalább annyian utólag csatlakoztak is.

Különösen nagy volt az érdeklődés a szocialista brigádok részéről, több helyen brigádvállalásként, testületileg vettek részt ebben az oktatási formában.

A politikai tömegoktatás sikerét a szakszervezeti szervek alapos, előkészítő munkáján túl nagymértékben segítette a tematikában szereplő anyagok tartalma is. A foglalkozásokon a szocializmus teljes felépítésével összefüggő olyan időszerű, társadalmi, gazdasági, politikai kérdésekkel és szakszervezeti feladatokkal foglalkoztak, amelyek közvetlenül érintik és érdeklik a dolgozókat.

Az oktatási anyagok témái iránti érdeklődés következtében sok alapszervezetnél a tervezettől eltérően több tanfolyamot kellett indítani.

A szakszervezeti bizottságok nyilvántartása szerint *a hallgatók 80—85 százaléka rendszeresen megjelent a foglalkozásokon.* Különösen azok iránt a témák iránt volt nagy az érdeklődés, amelyek időszerűségüknél fogva szorosan összefüggnek mindennapi életünkkel. Ilyenek a Munka Törvénykönyve, a kollektív szerződés, az egyszemélyi vezetés, az üzemi demokrácia, életszínvonal-politikánk stb. Ezeknél az előadásoknál sok kérdés, vélemény hangzott el. *Olyanok is elmentek a foglalkozásokra és bekapcsolódtak a vitába, akik egyébként ebben az oktatási formában nem vettek részt.*

Most, amikor az 1967/68-as oktatási év sikeres befejezéséért *a szakszervezeti szerveknek és a propagandistáknak elismerésünket fejezzük ki a végzett munkáért,* egyben a figyelmüket is felhívjuk, hogy időben lássanak hozzá a következő oktatási év előkészítéséhez.

Az elmúlt oktatási év tapasztalata is azt bizonyítja, hogy a pártszervekkel, egyéb mozgalmi szervekkel jól összehangolt, időben megkezdett szervező munka jó alapot teremt a politikai oktatás sikeréhez.

A következő oktatási év előkészítésével és feladataival kapcsolatosan a múlt oktatási év előforduló hiányosságait is figyelembe véve néhány fontos szempontra hívjuk fel a szakszervezeti szervek figyelmét. *A szakszervezeti tagok alapfokú politikai képzésének feladatát az 1968/69-es oktatási évben is az MSZMP IX., a szakszervezetek XXI. és szakszervezetünk VII. kongresszusai által meghatározott nevelési célok — mint a dolgozók ideológiai, politikai, erkölcsi fejlődésének növelése szabják meg.* Ebben az oktatási formába változatlanul a pártoktatásban részt nem vevő szakszervezeti tagokat kell bevonni. Az előző évhez viszonyítva a résztvevők számát nem kell növelni. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy bejáró és szálláshelyen lakó dolgozók részére, ahol eddig nem volt, ne szervezzenek új tanfolyamot.

Az előző évinél is nagyobb gondot kell fordítani a foglalkozások színvonalának, hatékonyságának növelésére. Ha egy szakszervezeti bizottságnál több tanfolyamot indítanak a résztvevők felkészültségét figyelembe véve, azonos képzettségű dolgozók csoportosításával, differenciáltan kell a politikai oktatást szervezni. *A tapasztalatok azt igazolják, hogy egy-egy csoportot 15—20 fő részvételével célszerű indítani, így nagyobb lehetőség van a vita kibontakozására.*

Az új oktatási év tematikájának egyes anyagai, mint például a *Munkaidő és pihenőidő, A gazdasági reform egy éve, Az 1969. évi népgazdasági feladatok,* vagy a *Dolgozó, mint termelő és fogyasztó,* a propagandistáktól konkrét érvelést, magyarázatot kíván.

A politikai tömegoktatás célját és feladatát figyelembe véve szakszervezeti szerveink *tanfolyamokat csak ott indítsanak, ahol annak minden előfeltétele megvan.* Különösen fontos jól felkészült, hozzáértő propagandisták biztosítása. Ezért azokat a propagandistákat, akik az előző oktatási évben jó munkát végeztek, újra fel kell kérni a feladat ellátására. A technikai előfeltételeket is időben biztosítani kell.

Az oktatás szervezésénél most is jó együttműködést kell teremteni a pártszervezetekkel és egyéb tömegszervezetekkel. Az egységes politikai oktatási terv kialakításához járuljanak hozzá alapszervezeteink azáltal, hogy a *Társadalmunk időszerű kérdései* tanfolyamok tervét és ebben az esztendőben már az ismeretterjesztő előadások tervét is időben bocsássák a pártalapszervezetek rendelkezésére. A területi bizottságok az illetékes SZMT-kel időben vegyék fel a kapcsolatot, a politikai tanfolyamok propagandistái képzésének egyeztetése céljából.

Az oktatási munka eredményesebbé tétele érdekében minden szakszervezeti szerv használja jól fel a múlt évben szerzett tapasztalatokat és alkalmazza az előző években jól bevált módszereket.

101 ezer forint a szolidaritási alapra

Mint arról már a *Magyar Vasutas* hasábjain is beszámoltunk, a *Dunakeszi Járműjavító Üzemben* május 10-én megtartott béke nagygyűléssel a vietnami nép megsegítésére szolidaritási hónap kezdődött. A dolgozók keresetük 2 százalékát ajánlották fel a szolidaritási alapra.

Most arról adhatunk hírt, hogy a szolidaritási hónap — mint a vasút egyéb más szolgálati helyein is — Dunakeszin eredményesen zárult. A szolidaritási akcióban a járműjavító dolgozóinak 96,5 százaléka vett részt. Csak a betegek és a hosszabb ideig egészségügyi szabadságon lévők nem tehettek eleget a felajánlásnak. A végleges adatok szerint *az üzem kollektívája 101 565 forintot fizetett be a vietnami csekkszámlára.*

Tuyet és Chi tánca

A Törekvés Művelődési Házban rendezett *Budapest Hanoiért* kiállítást több mint 10 ezren nézték meg. A kiállítás május 21-én a budapesti területi bizottság szolidaritási nagygyűlésével egybekötve nyílt meg. A szolidaritási gyűlés kiemelkedő eseménye volt a *Törekvés-stúdió* műsora, amelynek keretein belül a Törekvés-tánckar szólistái az eseményhez illő, színvonalas műsort adtak elő.

Felejthetetlen élményt jelentett valamennyi résztvevőnek a *Tuyet* és *Chi* leánytestvérek megható erejű tánca, valamint *Thaivh* és *Duch Taring* énekszáma.

A Táncsics Könyvkiadó szakszervezeti kiadványai

Családvédelmi kézikönyv

Az összeállítás a családok védelmét szolgáló jogszabályokat, rendeleteket témakörönként csoportosítva, szakszerűen és közérthetően magyarázza.

Ismerteti a terhes nők és kisgyermekes anyák védelmére, a házasságkötésre, a házasság felbontására, a közös gyermek elhelyezésére, az örökbefogadásra, a tartáskötelezettségre, a családi pótlékra vonatkozó rendeleteket. Tárgyalja a sokgyermekes anyák jutalmazásával, a katonai szolgálatra bevonultak és családtagjaik védelmével kapcsolatos jogszabályokat. A kézikönyv külön fejezeteket szentel a gümőkóros betegek védelmére, az alkoholizmus elleni küzdelemre, a garázdaság megfékezésére szolgáló rendelkezések tárgyalására. Megtalálhatók a fiatalkorúak érdekében hozott különböző rendeletek is, mint pl. *a fiatalkorúak elleni bűncselekményekről, a fiatalkorúak munkajogi védelméről stb. szólóak.* Helyt kaptak a könyvben azok a törvényes előírások is, amelyek az öregek és munkaképtelenek védelmét és szociális segélyezését, gondozását szabják meg.

Dr. Molnár Dániel: Munkajogi gyakorlatok

A szerző a munkáltató és a dolgozók között munkaügyi vitaként előfordult vagy felmerülő vitás kérdések közül azokat gyűjti össze a kötetben, amelyek megoldása *a vállalati vagy területi munkaügyi döntőbizottságok, illetve a társadalmi bíróságok feladata.* Az 1968. január 1-én hatályba lépett *Munka Törvénykönyve* rendelkezéseit figyelembe vevő összeállítás konkrét megoldásokat közöl, ismerteti egyes esetek helyes joggyakorlatát, s tanulságképpen olyan munkaügyi vitákat is bemutat, amelyekben illetéktelen döntés született, illetve törvénytelenül jártak el.

Befejezésül iratmintákat közöl, melyek a munkaügyi döntőbizottság vagy társadalmi bíróság egy-egy tárgyalásáról készült jegyzőkönyvet, határozatot tartalmaznak.

Kézikönyv a Munka Törvénykönyve alkalmazásához

A kötet a Munka Törvénykönyvét és végrehajtási rendeletét magyarázza. Először az általános rendelkezéseket ismerteti. A munkaviszonyt tárgyaló fejezet a munkaviszony fogalmát, fajtáit, létesítését, módosítását, megszűnését, valamint a dolgozó és a vállalat jogait és kötelességeit részletezi. A következő fejezetek a munkaidővel, továbbá a pihenőidővel és szabadsággal kapcsolatos rendelkezéseket magyarázzák. Foglalkozik a munka díjazásával és az egyéb juttatásokkal, taglalja a továbbtanulás, a munkavédelem, a fegyelmi és anyagi felelősség, valamint a munkaügyi viták kérdéseit. Részletezi a szakszervezetek szerepét és feladatait a Munka Törvénykönyve alapján, továbbá a kollektív szerződésre vonatkozó rendelkezéseket.

Országos targoncavezetői verseny

A Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottsága patronálásával a Gépipari Tudományos Egyesület és Csomagolási Intézet *1968-ban megrendezi az Országos targoncavezetői versenyt.*

A verseny három kategóriában kerül lebonyolításra:

1. Villamosmotoros 1500 kg teherbírású targoncával,
2. Belsőégésű motoros 2000 kg teherbírású, emelőküllős targoncával,
3. Összetett verseny; a versenyzők mindkét targoncatípussal versenyeznek.

Az első két kategóriában az I. díj 3000 Ft
II. díj 2000 Ft
III. díj 1000 Ft

A harmadik kategóriában az I. díj 4000 Ft
II. díj 3000 Ft
III. díj 2000 Ft.

A 4., 5., 6. helyezettek oklevelet kapnak.

Az összetett verseny győztesei részére, amennyiben a verseny folyamán a nemzetközi színtnek megfelelő teljesítményt nyújtják, a szervező-bizottság lehetőséget kíván biztosítani arra, hogy *Padovában* (Olaszország) októberben megrendezésre kerülő *Nemzetközi targoncavezetői versenyen* részt vehessenek.

A versenyre való jelentkezés vállalatok útján történik. A jelentkezés határideje: *1968. VII. 15.* A versennyel kapcsolatos részletes felvilágosítást a vállalatok illetékes szervei és a budapesti vagy megyei KISZ-bizottságok adnak.

· Ezüstplakettes szocialista brigádok

A ferencvárosi pályafenntartási főnökség X-es pályamesteri szakaszának hét szocialista brigádja ebben az évben nyerte el a szocialista brigádoknak kijáró ezüst plakettet. A szocialista pályamesteri szakaszra ebben az évben nagy munka vár. 35 ezer tmk-munkaórában vállalták a *Kőbánya-Hizlaló* állomás felvételi épületének és a III. pályamesteri szakasz laktanyájának tatarozását.

Az első félévre ebből a vállalásból 11 ezer órát terveztek. *Eddig 20 600 órát teljesítettek.* Ez a kiváló eredmény annak köszönhető, hogy a szocialista brigádok *Gábor Gusztáv* főpályamester irányításával kitűnően szervezték munkájukat. A munkaidejüket szinte 100 százalékig kihasználták és úgy csoportosították a munkát, hogy kiesett óra ne legyen.

A brigádok közül dicséretes munkát végzett *Kálmán Lajos* kőműves brigádja, de jól dolgozik *Tóth Pál* vízszerelő, *Szántó Péter* asztalos- és *Szíráki József* festőbrigádja is.

Molnár Árpád

Szocialista brigádvezetők munkaértekezlete

Az angyalföldi pályafenntartási főnökség szocialista brigádvezetői értekezletén vitatták meg az eddig végzett munkát és a soron következő feladatokat. Ez az értekezlet egyébként első ilyen megbeszélése volt az *Óbuda—Dorog—Esztergom—Tokod* vonalon dolgozó pályafenntartási szocialista brigádok vezetőinek.

Bangó Sándor főigazgató, a főnökség vezetője köszöntötte a brigádvezetőket, majd *Chemez Dénes* szb-titkár beszélt a munkaverseny megváltozott szerepéről. Elmondotta többek között, hogy eredményes munkájukért ebben az évben a XVIII. vasutasnap alkalmával *három brigád veszi át az aranyplakettes kitüntetést.* Megemlítette azt is, hogy ebben az évben a *Kiváló főnökség* cím megszerzéséért is eredményesen harcolnak a szocialista brigádok.

Csepel Ernő

Továbbra is kísérleti jelleggel...

Rosszul rajtolt az új munkarendben a MÁV Gépjavító Üzem

Az utóbbi években nemigen fordult elő, hogy a MÁV Gépjavító Üzem ne teljesítette volna maradéktalanul a feladatát. Ez is közrejátszott ahhoz, hogy január 1-én, a vasút üzemei között az elsőkként — kísérleti jelleggel — bevezethették a 44 órás munkahetet. S most, fél esztendővel azután, hogy csökkentett munkaidőben dolgoznak, nem az újabb eredményekről, hanem a gondokról — a lemaradásról kell írnunk.

Január elején *Dér Sándor* igazgató és *Városi István* szb-titkár ismertette azokat a műszaki intézkedéseket, amelyekkel a kieső, mintegy 160 ezer munkaórát igyekeznek pótolni. Most ismét őket kerestük fel, hogy tájékoztassanak 1968 eddigi eseményeiről, s azokról a tervekről, amelyek *lehetővé tehetik, hogy 1969. január 1-től már véglegesen 44 óra legyen a heti munkaidő a Gépjavítóban.*

Létszámhiány, munkaerő-vándorlás

— *Nem a rövidebb munkahét miatt van jelentős adósságunk* — állította határozottan (majd később adatokkal is bizonyította) az igazgató. — *Üzemünkben korábban alig volt fluktuáció, a dolgozók 3—4 százaléka cserélődött ki egy esztendő alatt. Idén az év első négy hónapjában a dolgozók 15 százaléka kicserélődött, s ami igen komoly gond: kilencvenen távoztak tőlünk (köztük nyugdíjasok is voltak) és csupán hatvanan szerződtek hozzánk.* Főleg az esztergályosok és a lakatosok hiányát érezzük meg... februárban csupán a Ganz-MÁVAG-hoz 14 lakatosunk szerződött az átlagosan 3—400 forintial magasabb havi jövedelem miatt.

— *A napokban visszalátogatott hozzánk egy volt szakmunkásunk* — említette az szb-titkár. — *Azzal állt elém, hogy: nézze, Pista bácsi, fiatal vagyok, 2—3 évig ráhajtok és összeverek egy lakásra valót. Olyan gyárba szerződött, ahol rendszeres a túlórázás és van olyan nap, amikor 10—12 órát is dolgoznak, közel ezer forinttal visz haza többet, mint korábban tőlünk!*

A létszámhiánynak az lett az eredménye, hogy a MÁV Gépjavító *1 millió 319 ezer forinttal kevesebbet termelt a tervezettnél.* Az új dolgozók között akadnak egészen kiváló szakemberek is, akik ha alaposabban megismerik a vasutat, az üzem erősségei lehetnek — de természetesen akkor is csak a maguk munkáját tudják elvégezni. (Korábbi munkahelyünkön részben kisebb, részben hasonló fizetést kaptak — többeket az a lehetőség is csábította, hogy egy esztendő múlva már szinte ingyen látogathatnak el Európa számos országába.)

Váratlan feladatok

— A Vasutasok Szakszervezete elnöksége az első négy hónapi eredményeket elemezve, nemcsak a létszámgondokkal magyarázta a lemaradást...

Dér Sándor igazgató:

— *...úgy gondolom, korai volt négy hónap eredményei után elemezni az első félév munkáját.* Valóban, a választék-eltolódás miatt további 179 ezer forint maradt el; olyan megrendeléseink voltak, hogy az anyagigényes munkák helyett munkaigényes feladatokat kellett végeznünk. Ám ez a lemaradás nem volt lényeges, s június végéig már be is pótoltuk. Nálunk egy-egy berendezés elkészítési ideje 3—8 hónapig is eltarthat, ezért is volt korai 4 hónap után időarányos eredményt remélni...

Sorra vesszük a *Magyar Vasutas* január 15-i számában ismertetett műszaki intézkedéseket:

— *Az újonnan szervezett központi hajtóműgyártórészleg valamennyi feladatát teljesítette. A gépműhelyben a művezetés szakmásítása ugyancsak meghozta a várt eredményt, s helytálltak ott az új esztergályos brigádok is, habár ők szintén létszámhiánnyal küszködtek. A gépműhely rendszeresen 105—106 százalékra teljesítette a tervét. Bevezettük az önmeózást. Ám ennek az eredménye csak az év vége felé derül ki.*

Egy ígéretükkel maradtak — önhibájukon kívül — adósak: nem tudták üzembe helyezni a nagygépgyártó műhely két 5 tonna teherbírású daruját. A tartóoszlopok már 1967 végén elkészültek, a két daru valamennyi alkatrésze az üzemben van — de a szerelés mintegy 5—6 hétig tartana, s erre az időre a műhely dolgozóit a szabad ég alá kell költöztetni. Terveiknek megfelelően, elkészítették a kézi vezérlésű vendégsín-felszedő berendezés prototípusát, ám ekkor soron kívüli feladatot kaptak: *el kellett készíteniük a villamos vezérlésű vendégsín-felszedő berendezés prototípusát is.* Ezt a munkát nem lehetett a műhelyen kívül elvégezni!

Az új berendezéseket már használják a pályafenntartók, az ő — ugyancsak jelentős — létszámgondjaikat enyhíti, *de a két daru hiánya időarányosan már több ezer óra kiesést jelent a Gépjavító Üzemnek.* Ha nem érkezik újabb váratlan megrendelés, augusztus elején hozzákezdhetnek a daruk végleges összeállításához.

— *A Gépjavító Üzemnek olyan a jellege, hogy minden soron kívüli munkát el kell látnunk. Emiatt van, amikor váratlanul magas eredmények születnek, máskor meg az ellenkező eredményt érjük el...*

Lehet még rövidebb idő alatt is dolgozni

A dolgozók havonta értesültek arról, hogy milyen problémák nehezítik a zökkenőmentes termelést. Fontolgatni kezdték, hogy hol lehetne még jobban csökkenteni a gyártási időt. Valamennyien észrevették, hogy az előkészítés szervezettebb, mint korábban volt — *most a szerelési munkák rövidítését vállalták.* Felajánlották, hogy 8—12 százalékkal rövidebb idő alatt készítik el a rostálógépet, a rázó-tömörítő gépet, a sínmezőfektető berendezést, a zúzott követ szállító szerelvényt. Ez több ezer óra megtakarítást jelent.

— Szükség volt-e a tervezettnél több túlórára?

Városi István, szb-titkár:

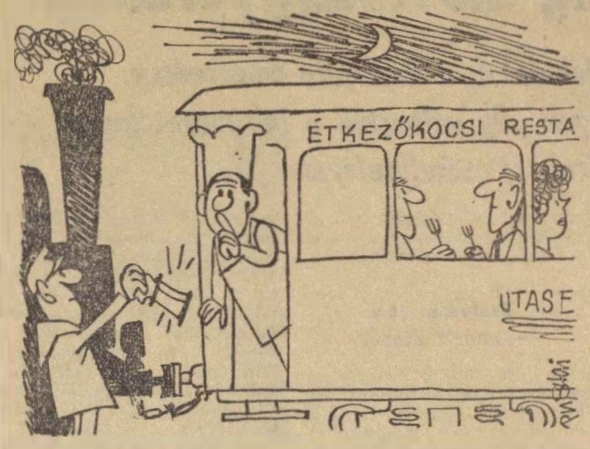
— Eredetileg kevés túlórát terveztünk, azt 74 százalékkal kellett „túlteljesítenünk". *A létszámhiányt súlyosbította, hogy a januári influenzajárvány miatt 400 munkaerappal több esett ki, mint 1967 első hónapjában.* Ám az év első négy hónapjában, a vizsgált időszakban, így is mindössze 3626 túlórára volt szükség, ez egy-egy dolgozónk esetében alig néhány órát jelent.

A Gépjavító Üzem vezetői változatlanul optimisták. Igaz, a munkaerő-hiány miatt félévkor programmódosításra lesz szükség, de remélik — sőt: *szinte biztosak abban —, hogy az év végéig valamennyi műszaki intézkedésük hasznavehetővé válik.* S bár most újabb félévre engedélyezték a munkaidő-csökkentést, bíznak abban, hogy nem kell erről a kedvezményről lemondaniuk jövőre sem.

Arra természetesen nincs biztosítékuk, hogy a munkaerő-elvándorlás nem folytatódik. *A kilépések okainak elemzése még hátra van — de ez nemcsak a Gépjavító Üzem feladata.* Az új gazdaságirányítási rendszerben mind több az anyagilag kedvezőbb munkalehetőség. S ezt nem lehet figyelmen kívül hagyni! Kár lenne, ha a több éves munkával szervezett és összeszokott gárdák — mint a MÁV Gépjavító is — idővel széthullanának.

— Földes —

A VÉGÁLLOMÁSON



— Nehogy elárulják, hogy már megérkeztünk, még nincs készen a vacsora. Mozgassanak egy kicsit a tartalékkal.

(Pusztai Pál rajza)

Keszthelyi változások

100 személyes öltöző–mosdó Virágoskert a fatelep helyén

Az utas, amint Keszthely állomásra érkezik, elsőnek a május 1-én átadásra került emeletes, impozáns szociális épületet látja. Mi is itt kezdtük sétánkat *Rozsnyay László* főintéző, Keszthely állomásfőnökének társaságában, s ez érthető is, hiszen ez egyik büszkesége a keszthelyi vasutasoknak. *A másfél millió forintos beruházással készült szociális épületben 60 személyes női öltöző található, mosdóval, zuhanyozóval, orvosi rendelővel,* amelyben naponta 3 órán át folyik a rendelés. De itt kapott helyet a vonatkísérők pihenője is. Hideg-meleg víz, villanyfőző gondoskodik a fáradt vasutasok kényelméről.

Az állomásfőnök hobbija

Keszthely másik nevezetessége a *Rozsnyay-park!* Tréfásan említi így az állomásfőnök, pedig a tréfa mögött nagyon sok igazság lapul. De kezdjük az elején. Két esztendeje került Keszthelyre, előző lakhelye kertjéről volt híres. *A kert, a virág, a sima gyep, a locsolás a hobbija, a szenvedélye.* S itt, Keszthelyen mindenre nyílt lehetősége, csak éppen erre nem. De aki akar, az talál magának való elfoglaltságot. Az ötlet adva volt, az állomás melletti fatelep a lehető legrosszabb helyen csúfolta meg a virágos Keszthely elnevezést. Szeméttelep is lapult itt a város szégyenére. Rozsnyay László a szocialista brigádmozgalomban rejlő erőt vette figyelembe. Mindezt már abból a naplóból olvasom, amelynek ez a címe: *Keszthely szocialista szolgálati hely naplója.*

Ilyeneket olvasok:

Az éves vizsgáztatásnál a kötelező 3,7 százalék helyett 3,8-at teljesítenek. Megtörtént. Azután: 30-an szervezett politikai oktatásban vesznek részt. Teljesítve. Háromszor irodalmi esten vettek részt, s valamennyien hallgatói voltak a munkásakadémia előadássorozatának — olvasom tovább, s közben odajutok a tréfásan Rozsnyay-parknak nevezett terv valóra váltásához. *Mert elhatározták, hogy az a bizonyos, elhanyagolt, mindent elcsúfító terület legyen tele virágokkal, s legyen Keszthely virágos állomás.*

Az lett! De hogyan?

Hogy a fatelep kiköltözhessen, előbb fel kellett tölteni egy mocsaras, elhagyott területet, a vasút és a Balaton között. Azután parkosítani kellett a felszabadult területet. Mindezt a szocialista brigádok végezték, társadalmi munkában. Itt, a naplóban ez áll: *egyszer 7850, s egyszer pedig 11 200 óra társadalmi munkát végeztek, összesen 95 250 forint értékben.*

Szocialista szolgálati hely

Itt van *Pető Ernő* főmérnök is, ő hozta elő a naplót, ő is büszke az állomás kollektívájának munkájára. Ez is közrejátszott abban, hogy az 1967-es vállalások túlteljesítésével *Keszthely április 25-én megkapta a Szocialista szolgálati hely címet.*

A feltöltött ingoványos, mocsaras helyen egyébként két tárolóvágány is épült, erre égetően szükség is volt. Ugyanis gyors számolás után kiderül, Keszthely naponta 54 személy- és gyorsvonatot fogad, illetve indít, s még ráadásként 14—15 tehervonatot. Naponta 4 gyorsvonati szerelvényt tárolnak itt, s mindehhez járul még az ottjártunkkor még csak felfokozott izgalmat jelentő, azóta már meg is valósult feladat: *június 23-a óta Keszthely végállomással közlekedik a Saxonia expressz!* Keszthely az egyetlen vidéki végállomás, amely nemzetközi vonatot fogad. Büszkék is erre, de a vele járó gond, a felelősség sem gyerekjáték.

Éppen az állomás túlterheltsége miatt, sajnos, IBUSZ-vonatot fogadni nem tudnak, hiszen így is fő a fejük, miképpen teljesítsék feladatukat. Itt kell lenni mindenkinek, *ilyenkor nincs szabadságidő a keszthelyi vasutasoknak, nekik a nyári idény jelenti a csúcsforgalmat.*

Mindenki ismeri feladatát

— *Nálunk mindenki tudja, mi a feladata* — jegyezte meg körsétánk végén *Rozsnyay László*, miután megtelepszünk az árnyas, gesztenyefák védte, szemet gyönyörködtető, piros szalviás szép park közepén. Néhányan fényképezik az új parkot, mások itt védekeznek a nyári forróság ellen, a kellemes, hűs, pihenésre csábító parkban.

— *Amikor este leteszem a szolgálatot, az a szórakozásom* — mondja az állomásfőnök, aki még talán mindig visszasírja virágait, badacsonyi házikertjét —, *hogy kezembe veszem a locsoló tömlőt s öntözöm a gyepet, a virágokat.* Ilyenkor az enyém is ez a hatalmas, szép, a mi szocialista brigádjaink által teremtett keszthelyi park. Hát nem természetes, hogy büszkék vagyunk rá, valamennyien?

(—ács)

108 személyes munkásszálló

A vasutasokról történő fokozott gondoskodást a szombathelyi igazgatóság területén is évről évre le lehet mérni. Különösen az utóbbi két évben épült számos egészségügyi és szociális létesítmény. Ezek közül is *kiemelkedik a veszprémi és a tapolcai orvosi rendelő. Most újabb szociális létesítménnyel gyarapodott az igazgatóság. Szombathelyen, több mint 4 millió forintos beruházással elkészült a 108 személyes munkásszálló.* A kétemeletes épület négyszintes kialakításával, gőzfűtéses, hideg- és melegvizes lehetőségével, kulturáltságával második otthona lesz majd az Építési Főnökség fel- és magasépítményi dolgozóinak.

A munkásszállónak 27 lakószobája van. Társalgója 48 négyzetméter alapterületű. Az új létesítmény átadására a XVIII. vasutasnap alkalmából kerül sor.

46 év a gyalupad mellett

Több mint négy évtizedes, szorgalmas munka után *Lovász János* a tapolcai pályafenntartási főnökség asztalosa nyugalomba vonult. 1922-ben került a MÁV-hoz és azóta hű maradt a vasúthoz.

Szakmai munkája mellett a szakszervezeti munkából is kivette részét. Hosszú éveken át a szakszervezeti bizottság elnöke volt.

Az üzem dolgozói, gazdasági és mozgalmi vezetői kedves családi ünnepségen búcsúztak Lovász Jánostól.

Bognár Károly

Rendbehozzák az alagutat

Június 1-én nagyarányú pályarekonstrukciós munkákat kezdenek *Abaliget—Godisa* között. A pécsi fővonalon 4 km hosszban átrostálják az ágyazatot, elvégzik a töltés karbantartását és ugyanakkor fontos fenntartási munkát végeznek az abaligeti alagútban is. Az alagút falazatát a vízszivárgás miatt gondosan rendbe kell hozni, egyes részeken új téglákkal és vakolattal kiegészíteni a hiányokat.

Oroszlánkölykök a Wiener-Walzeron

Szokatlan utasokkal indult útnak június 19-én a Keleti-pályaudvarról a *Wiener-Walzer.* Poggyászkocsijában 3 oroszlánkölyök utazott el Budapestről világot látni. Az oroszlánkölykök *Antwerpen* állatkertjébe utaztak kísérő nélkül. Útjukat figyelemmel kísérték a magyar, osztrák, nyugatnémet és belga vasutasok, akik gondoskodtak arról, hogy a szokatlan utasok gyorsan céljukhoz érjenek.

Az utat etetés és itatás nélkül tették meg és az éhség miatt méltatlankodva érkeztek Antwerpenbe, ahol körültekintő fogadtatásban részesítették őket...

Újjászületik a szobi fővonal

1972-re befejezik a pálya korszerűsítését Az állomásokon szigetperonos aluljárók létesülnek

A vasút modernizálási és villamosítási programja során újjáépítik a még 1846-ban készült *budapest—szobi* fővonalat. A rekonstrukcióra elsősorban azért kerül sor, mert a *Budapest—Nyugati pályaudvar—Cegléd—Szolnok—Nyíregyháza* közötti vonal villamosítása után a felsővezetékesek a szobi vonalon folytatják a munkát. Arra az időre — s ez 1972-re várható — a pályatestet úgy kell átépíteni, hogy a villamos vontatás feltételeinek az mindenben megfeleljen. A munkákat a *Budapesti Építési Főnökség,* illetve a honvédség műszaki alakulatai a legmodernebb, nagygépláncos technológia segítségével végzik.

A nagy munka még hátra van

A munkák menetéről a vonal „gazdáitól", a váci pályafenntartási főnökség vezetőitől, *Túróczi István* pályafenntartási főnöktől és *Szajlai Béla* vezető főmérnöktől érdeklődtünk.

— *A munkálatok 1967 márciusában kezdődtek* — tájékoztatott bennünket a pályafenntartási főnök —, *s a mai napig a Rákospalota és Dunakeszi között mindkét vágány, Dunakeszi Gyártelep—Göd között a bal, Göd és Vác-alsó között szintén mindkét vágány már elkészült.* A tervek szerint ebben az évben Vácig kell átépíteni a vonalat. A következő évben pedig Vác—Verőce közötti szakasz kerül sorra. A teljes rekonstrukció 1972-re fejeződik be.

— Addig azonban még történik egy és más — veszi át a szót a főmérnök. — *A nagy munka még csak ezután következik a Vác—Szob közötti szakaszon.* Ezen a vonalrészen ugyanis szinte egymást érik a vasútvonalat átszelő hidak és bizony azokat is meg kell bontani, mert az eddigi 360 cm-es tengelytávot a villamos vontatásnak megfelelően a 410 cm-es nemzetközi méretre kell szélesíteni. A hidak eddig is sok gondot okoztak. *A Rákospalota—Vác közötti szakaszon már 27 hidat építettek át a Hídépítési Főnökség, illetve a honvédség hídászai.* Természetesen nemcsak a hidakat, hanem a pályatestet is szélesíteni kell.

A pályafenntartás vezetői elmondották, hogy az átépítés után ez a fontos főútvonal dominórendszerű biztosítóberendezéssel is rendelkezik majd. A munkák nagyságára jellemző, hogy *minden állomáson és megállóhelyen szigetperonos kiképzéssel aluljárót kell építeni.* Egyszóval a 122 esztendős szobi fővonal teljesen újjászületik.

Új technológiát dolgoznak ki

— *A vonal átépítése megköveteli* — mondotta Túróczi István —, *hogy a mi fenntartási munkánkat is átszervezzük.* A hagyományos módszerrel már nem tudnánk megfelelni azoknak a műszaki követelményeknek, amelyeket a korszerűsített pálya kíván. *Jobb, megbízhatóbb technológiát kell kidolgoznunk.* A fenntartáshoz szükséges gépeket majd a budapesti igazgatóság biztosítja számunkra. A gépeket kezelő személyzet kiképzése a mi feladatunk.

— A szakmai oktatás keretében minden pályafenntartási dolgozó előadásokat hallhat. Ezenkívül külön tanfolyam keretében vizsgáztatjuk őket. *Mire elkészül az új pálya, addigra mi is teljesen felkészülünk ennek a magasabb szakmai tudást igénylő munkának az elvégzésére* — tette hozzá a főmérnök.

Amikor a vonalon jártunk, akkor a honvédség műszaki alakulata Gödön dolgozott, az állomás kitérőit cserélték. A munka megfelelő ütemben, terv szerint halad. Az Építési Főnökség és a váci pályafenntartási főnökség szakemberei szinte *naponta ellenőrzik a munkát, s gondosan ügyelnek arra, hogy minden a legnagyobb rendben legyen.* A főnökség vezetőitől megtudtuk még azt is, hogy Göd állomáson egy új modern munkásszálló is épül. A vonal teljes korszerűsítése után ugyanis sok kerül egyes pályamesteri szakaszok összevonására, s Göd állomás lesz majd az egyik centrum.

(Szerényi)

Még mindig mostohagyerekek

A termelési feladatok a duplájára emelkedtek, a munkakörülmények alig változtak a felsővezetékesek rákosi műhelytelepén

A múlt ősszel négyen panaszkodtak. Most csak ketten vállalkoztak arra, hogy elmondják és megmutassák: milyen munkakörülmények mellett dolgoznak a *„Mostohagyerekek”* című cikkünk megjelenése — 1967. október 2. — óta a *Villamos Felsővezeték Építési Főnöksége* rákosi műhelytelepén. Ketten úgy vélték, hogy az ő segítségük nélkül is meggyőződhet az újságíró a még mindig áldatlan állapotokról ... s ez alkalommal nekik így nem lesz kellemetlenségük.

Bírálat a bírálatért

A riport megjelenését követően a főépítésvezető számonkérte a négy dolgozótól, hogy a főnökség vezetőinek tudtán kívül milyen jogon nyilatkoztak a műhelytelep állapotáról — amikor a „perspektívákat” a vezetők ismerik. Magyarán: *rossz néven vette, amiért a műhelybizottság titkára a Vasútasok Szakszervezete lapja egy munkatársának a termelést is gátló gondokról panaszkodott.*

— Az építési főnököt akkoriban én helyettesítettem és úgy gondoltam, hogy ez a kötelességem — védekezik most, maga is kelletlenül emlékezve vissza a háromnegyed éve történtekre. *Mindenkor elítéljük, ha azoknak a dolgozóknak, akik jogos sérelmeik orvoslására a Magyar Vasutas segítségét kérik, utólag kellemetlenségük támad emiatt* — mégse időzzünk tovább ennél az epizódnál. Végső soron a nyilatkozat miatt senki nem került hátrányos helyzetbe a műhelytelepen ... de négy embernek, (s az őket ért elmarasztalás miatt a többi dolgozónak is) keserűbb lett a szájíze.

S ami még inkább elkeseríti valamennyiüket: a cikk megjelenése óta sem javultak lényegesen a munkakörülmények.

Joggal féltünk a téltől, rendkívül nehéz körülmények között dolgoztunk és dolgozunk — mondta *Sári József* műhelybizottsági titkár. — *Az amúgy is zsúfolt műhelyépületet átalakították gépműhellyé, ott helyezték el a két új esztergagépet, s oda költöztek a lakatosok is.* Igaz, a földpadlós. oldalfalak nélküli szint felszámolták és így nem kellett szinte a szabad ég alatt tölteniük a telet lakatosainknak, de a műhelyben immár a szó szoros értelmében gép gépig ér. A dolgozók fokozott figyelmének köszönhető, hogy kevés baleset történt.

— *És a szerencsénk is!* — jegyezte meg később, amikor irodájában felkerestem, *Hrabovszi Sándor*, építési főnököt. Hadd említsük meg már itt, közbevetőleg, hogy teljes mértékben egyetért a tavaly októberben megjelent cikkel!

Egészségtelen munkahelyek

— *Szilikózis-veszély miatt a hegesztőkre nézve is káros, hogy a köszörűgépeket a hegesztő-műhelyben helyezték el* — folytatta a műhelybizottsági titkár szavait *Vekety Sándor* vasesztergályos, a pártvezetőség tagja. — *A három éve ígért porelszívó berendezés még mindig nem készült el.* Időt és anyagot kértünk; megcsinálnánk magunk is. Az átépítéskor különválasztják a gépműhelyt és a lakatosműhelyt — válaszolták. De aki addig betegszik meg, annak ez nem vigasz! *A köszörűsök a kötelező védőételt és védőitalt sem kapják*, a műhelytelepen csupán a két kovács kap naponta 1—1 liter szódavizet, s a mintegy húsz festő ½—½ liter tejet. Télen a szabad ég alatt dolgozók — akik az oszloptoldást végezték, a nagyobb darabokat rozsdátlanították. festették — meleg kávét kaptak ...

A szilikózis és egyéb fertőzések ellen a legjobb védekezés a higiénia. Ám ezen a téren sem javult a helyzet.

Zsúfolt műhely — zsúfolt öltözők

A női öltözőt úgy-ahogy rendbehozták, a mosdók számát kettőről ötre növelték, — de az egyetlen zuhanyrózsából sem folyik meleg víz. *Emiatt a nők az udvarról, a „tábori katlan”-ból visznek be meleg vizet és lavórban mosdanak.* A „felső” férfi öltözőben ma sem folyik a víz, ha valamennyi csapot kinyítják — a dolgozók viszont egyszerre, fél 4-kor végeznek és sokan közülük vonattal járnak haza, nincs idejük várni. *Jó esetben a kezüket-arcukat moshatják meg.*

Az „alsó” férfi öltözőben annyi a változás, hogy az egyetlen zuhanyrózsán kívül immár nem kilenc, hanem tíz mosdó várja a munkával végzőket, akik idén már nem ötvenen — hanem ötvennégyen vannak. Az öltözőben két szomszédos szekrényt nem tudnak kinyítni — *1 négyzetméteren hatan öltöznek.*

— Egy valami lényegesen változott tavaly október óta: *a műhelytelep termelési feladata, majdnem a duplájára nőtt* — jegyezte meg Sári József. Az elmúlt évet vezérigazgatói dicsérettel zártuk, de idén már kétséges, hogy elég lesz-e az igyekezet. *A munkakörülmények a tervek teljesítését veszélyeztetik!* S közben látjuk, hogy a felújításra szánt építőanyagok már egy évnél is régebben itt hevernek a műhelytelepen, mert hol terv nincs, hol kivitelező nincs, hol magunk sem tudjuk, mi hiányzik.

Rozoga iroda barakk

Huszonöt percet vett igénybe, amíg autóbusszal és villamossal átértem a műhelyteleprő! *Kőbánya felső* pályaudvarra, a Villamos Felsővezeték Építési Főnökség *Rákostól mintegy 3 kilométerre levő, siralmasan rozoga irodabarakkjához.* (Ilyen szerv is kevés van az országban, amelynek a néhány helyiségből álló irodája majd félórányira van a tényleges munkaterülettől.)

Hrabovszki Sándor fönököt — aki az ősszel irott cikk megjelenésekor szabadságon volt — nem kevésbé bántja a műhely rekonstrukciójának évről évre halogatása, mint a főnökség többi dolgozóját.

— *Ha tavaly, a tervek és az építőanyag birtokában lett volna kivitelező, talán kedvezőbb helyzetben lennénk* — mondta. — *Remélem, már nem csupán ígéret: a közeli napokban a MÁV Magasépítési Főnökség hozzákezdhet a rekonstrukcióhoz.* Jelenleg ők sürgetnek minket, hogy a ránk háruló feladatot, a földmunkát végezzük el. Balszerencsénkre a földmarkológép elromlott. Ha a napokban megkezdődik az építkezés, a harmadik negyedévben kiköltözhetnek a műhelyből a kovácsok, az asztalosok és a festők, a felszabaduló területet pedig öltöző bővítésére használhatjuk. Ezt követően látnak hozzá a szertár új épületeinek a kivitelezéséhez és a jelenlegi szertárt lakatosműhellyé alakítják. Talán ez is még az idén megvalósul ...

Vajon nem érdemeltek volna, — s nem érdemelnek ma, meg a jövőben —) nagyobb figyelmet annak a főnökségnek a dolgozói, akik a villamosítással egy évtized alatt a magyar vasúti közlekedést forradalmasítják? Nem érdemelnék meg, hogy ne érezzék magukat a MÁV mostoha gyerekeinek?

A választ. ígéretek helyett tettekkel várjuk.

Földes Tamás

Miért csak „félgőzzel”?

Munkát kér a székesfehérvári Diesel-javító Kihasználatlan a több mint 80 milliós beruházás

— *Nem tartok igényt olyan munkahelyre, ahol csak fizetnek, de rendszeres munkát nem kap az ember* ... — jegyezte meg *Dvéri Miklós* motorszerelő, amikor a múlt héten kérte a munkakönyvét és kilépett a székesfehérvári fűtőházból. Különleges, de nem egyedi eset ez, mert *a „krónikus” munkahiány miatt* nemcsak Dvéri Miklós lépett már ki a székesfehérvári fűtőházból, pontosabban: *az ott létesített körzeti dieselvontatási telepről.*

A Székesfehérvárott több mint 80 millió forintos beruházással létesített Diesel-mozdony javító *tavaly óta üzemel, de mindmáig csak „félgőzzel”.* A korszerű üzem építését a vasút dieselesítése indokolta. Ma is szükség van rá, de — erre figyelmeztet az itt tapasztalható kapun belüli munkanélküliség — nem olyan nagyon. Legalábbis ez tűnik ki a panaszáradatból, amellyel a székesfehérvári fűtőházban fogadtak bennünket.

50 százalékos kapacitással

— *Kevés a hozzánk állomásított Diesel-mozdony, a dunántúli fűtőházak pedig a komáromiak kivételével csak elvétve küldenek hozzánk egy-két gépet javításra. Emiatt nem tudunk mit kezdeni a létszámmal, amellyet az előirányzatnak megfelelően alakítottunk ki* — panaszolta *Mezei István* főmérnök.

Gondja érthető, hiszen a nagyobb feladatokra hivatott körzeti dieselvontatási telep, amelyhez fogható modern fűtőházi létesítmény nincs az országban, *hónapok óta csak ötven százalékos kapacitással üzemel.* A csekély munkaigényű napi vizsgálatokat nem számítva, májusban *csak 6500 munkaórát kitevő javítást végeztek. A 10 embert igénylő futójavításokkal együtt csak 40—45 dolgozó foglalkoztatását biztosították a Diesel-mozdony javítóüzemben.* A várt feladatokra felkészült létszámuk viszont 86 fő. Közöttük 60 olyan vasutas dolgozó van, aki féléves tanfolyamot végzett, hogy mozdonylakatosból Diesel-motorszerelővé léphessen elő. Mert a fűtőházi dolgozók Székesfehérvárott is rangosabb feladatnak tekintik a bonyolultabb, magasabb képzettséget kívánó új technikával való foglalkozást. Találóan mondják is: *„Nem szívesen nyúl újra a füstös gépekhez, aki egyszer már megszagolta a gázolajat ..”*

Pedig hozzá kell nyúlniok. A Székesfehérvárra állomásított 12 darab M62-es Dieselmozdonyból ma már gyakorlatilag csak nyolccal rendelkeznek, öt darab M40-es gépük pedig már háromra „kopott”.

A eredeti terveknek megfelelően

— Megértjük, hogy a korszerű mozdonyokra másutt is *szükség van* — mondotta ezzel kapcsolatban *Rajnyák Fábián* fűtőház-főnök. — *Nem is kívánjuk vitatni a vezénylések jogosságát. Csak arra szeretnénk felhívni a vontatás irányítóinak figyelmét, hogy ne hagyják kihasználatlanul a sokmilliós költséggel kialakított Diesel javító kapacitást.* Magunk tapasztaljuk, hogy olyan fűtőházak, mint a Déli fűtőház, ahol nincsenek meg a motorjavítás tárgyi feltételei, nagy erőfeszítések közepette foglalkoznak az újbeszerzésű gépek műszaki vizsgálatával, és javításával. Nem volna kihasználatlan ez a korszerű létesítmény, ha az eredeti terveknek megfelelően valóban hozzánk irányítanák a Dunántúlon üzemelő Diesel-mozdonyokat a magasabb műszaki felkészültséget igénylő D-3-as, D-4-es javításra.

Mivel ez nincs biztosítva, a motorszerelőket kénytelenek gőzmozdony javítással, vagy éppen kiselejtezett kocsik bontásával foglalkoztatni. Elképzelhető, hogy *az ilyen munkára beosztottak milyen „ambiciózusan” végzik ezt* ... De ilyen kényszerű átcsoportosítások mellett sem kerülhető el a már említett házon belüli munkanélküliség, hiszen a felesleges létszám egy részét készenlétben kell tartani: *„Hátha mégis befut valami sürgős munka ...”* — jelszóval.

Több figyelmet érdemelnek

Egy szó, mint száz — a jelenleginél több figyelmet érdemel a székesfehérvári fűtőházban létrehozott Diesel-javító kapacitás. *A darukkal, korszerű gépekkel felszerelt üzem várja, hogy komolyabban vegyék, számítsanak rá, akik létrehozatták.*

Kívülállók is felfigyeltek már az új létesítmény kihasználatlanságára. *Róth János*, a Ganz-MÁVAG garanciális szervizének vezetője, akivel a műhelyben találkoztunk, így vélekedett:

— *A Déliben a szénzúzótól 50 méterre, a szabadban szerelik a motorokat. Nagykanizsán és másutt is csak küszködnek a Dieselek javításával. Itt nagyszerű körülmények között végezhetnék a javítást, csak meg kellene szervezni, hogy ide hozzák a gépeket. Mi azt szeretnénk, ha a Dunántúlon üzemelő gépeket mind ide hoznák D-3-as javításra.*

Z. S.

Munkával ünnepelnek

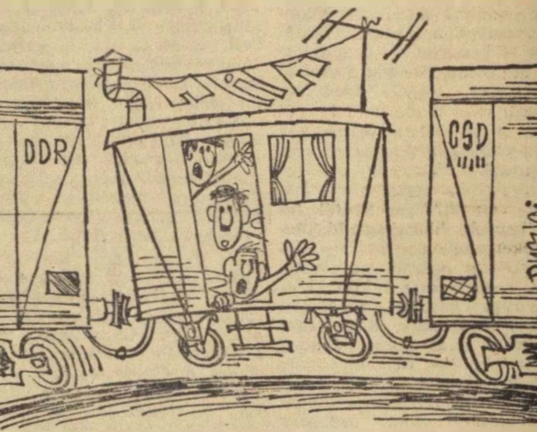
Zákány Mihály brigádvezető és Tóth Gyula brigádtag Diesel-mozdony javítása közben.

A *debreceni fűtőház* dolgozói a közelgő vasutasnap és a XIII. vasutas, közlekedési és postás ifjúsági béketalálkozó tiszteletére ünnepi műszakot indítottak. A dolgozók elhatározták, hogy az egy mozdonyra eső 100 etkm-tervet 4 százalékkal, az egy szolgálati órára eső mozdonykilométert pedig 3 százalékkal emelik. Vállalták ugyanakkor azt is, hogy az önköltségüket 3 százalékkal csökkentik.

A szocialista brigádok felajánlásai közül kiemelkedik *Juhász Lajos* és *Zákány Mihály* ifjúsági brigádjainak vállalása. Juhász Lajos és munkatársai felajánlották, hogy a Diesel-mozdonyok javításánál felmerülő munkaórákat 3 százalékkal csökkentik és az M62—122. psz. Diesel-mozdony trakciós motorját terven felül kijavítják. Zákány Mihály ifjúsági szocialista brigádja szintén egy M62-es Diesel-mozdony revíziós munkáját végzi el terven felül.

Marosán Pál

ÉBRESZTŐ



— Segítség! Tévedésből besorozták a lakókocsinkat egy gyors-tehervonatba!

(Pusztai Pál rajza)

Ruhája fáklyaként égett

A meggondolatlanság és a könnyelműség, súlyos üzemi balesetet okozott június 12-én Nagykanizsa állomáson, ahová *Dunai Finomító* állomásról benzinnel töltött tartálykocsik érkeztek. Tolatás közben az egyik tartálykocsiból — mert annak tetejét rosszul zárták le —, nagy mennyiségű benzin ömlött *Poszovecz II. János* kocsirendezőre. Ruhája teljesen átitatódott benzinnel. A kocsirendező az eset megtörténte után nem váltott ruhát, hanem tovább folytatta a munkát, majd könnyelműségét tetézte azzal, hogy *10 perc múlva cigarettára gyújtott. Abban a pilanatban, amikor meggyújtotta a gyufát, cigarettája helyet ő maga lobbant lángra. Mint egy fáklya, úgy égett a ruha, illetve az egész ember.* Munkatársai első pillanatban dermedten nézték az esetet, mert nem tudták, mire vélni a látványt, majd gyorsan hozzá rohantak és az égő ruhát tépni kezdték róla. A kocsirendező így is súlyos égési sebeket szenvedett.

Felelőtlenség volt a tartálykocsi tetejét rosszul lezárni, de az még nagyobb felelőtlenségre és könnyelműségre vall, hogy benzinnel átitatott ruhában valaki cigarettára gyújt.

Ez az eset legyen figyelmeztető minden vasutas számára.

B. D.

Baleseti krónika

Június 5-én Komárom állomáson áthaladó V. 42—530. pályaszámú villamosmozdony elütötte Németh József 55 éves kocsivizsgálót, aki életét vesztette. A balesetet az okozta, hogy nevezett a bejáró 2888. számú vonat fogadása közben az áthaladó villamosmozdony vágányútjába lépett.

Június 13-án Kisbér állomáson a már mozgásban levő 7321. számú személyvonatról menetiránynak háttal leugrott és a vonat kerekei alá került Nagy Antal segédmunkás a MÁV Magasépítési Főnökség dolgozója. Nevezett a baleset következtében életét vesztette.

Június 14-én Vác állomáson az összezárást végző 291. számú vonat szerelvényének tolt kocsisora rájárt a DCM iparteleppi vágányon betolásra váró szerelvényre, melynek megfékezetlen mozdonya alatt javítást végzett Hegyi Ferenc motorvezető és Hárpó Lajos kenő. A rátolás következtében elmozdult az ipartelepi menet is, melynek a motorja alatt tartózkodó személyzet mindkét tagja súlyos sérüléseket szenvedett. Hegyi Ferenc 48 éves motorvezető kórházba szállítás után életét vesztette.

Június 15-én Kál-Kápolna állomáson Domoszlai György kocsirendező a hídmérlegre állított kocsit úgy akarta megállítani, hogy lábával zuzalékot túrt a kocsi kereke elé. A felelőtlenségért ezúttal is nagy árat kellett fizetni. Domoszlai György lábán a guruló vagon kereke súlyos sérülést okozott.

Június 16-án Veszprémvarsány állomáson az elmenesztett 7112. számú mozgásban levő vonatról leugrott Iván Lajos hazatérőben levő jegyvizsgáló. Nevezett egyensúlyát vesztve elesett és súlyos válltöréses, combtöréses és fejsérüléses balesetet szenvedett.

Június 17-én Kecskemét állomáson a bejáró 707. számú vonat elütötte Darabos József pályamunkást, aki súlyos fejsérüléses balesetet szenvedett. A balesetet az okozta, hogy nevezett körültekintés nélkül a bejáró vonat űrszelvényébe lépett.

Június 19-én Nyíregyháza állomás gurítóján egy elgurított kocsi elütötte Tóth József sínhegesztőt, aki lábcsonkulásos sérülést szenvedett. A balesetet az okozta, hogy nevezett a kibaladó 1715. számú vonat elől az elgurított kocsi űrszelvényébe lépett.

Június 19-én a Keleti pályaudvaron a 904. számú vonat szerelvényével végzett tolatásnál az V. vágányról 3 kocsival kihúzó tartalék a 27. számú kitérőben összeütközött a 904. számú vonat gépje által betoló kocsisorral. Az összeütközés következtében 10 utas és 2 vasutas könnyebb sérülést szenvedett. A balesetet váltóellenőrzés elmulasztása idézte elő. A kár jelentős.

Június 20-án Fonyód állomáson tolatás közben halálos kimenetelű üzemi balesetet szenvedett Marton Lajos Kaposvári honállomású vonatfékező. Balesetét az okozta, hogy mozgó kocsisor közé egyenes testtartással lépett be.

Június 21-én Budafok-Háros állomáson tolatás közben az M. 31—2021 pályaszámú tartalék a II. sz. vágányon elütötte Nász János vonalgondozót, aki kórházba szállítás után életét vesztette. A balesetet az okozta, hogy nevezett a 12. számú kitérőben a betoló szerelvény elé került.

Június 23-án Fényeslitke rendezőjében kitérő lerakás közben halálos balesetet szenvedett Hadadik István pályamunkás. A balesetet az okozta, hogy a kitérőrész fordításához (kantolás) alkalmazott vasrúd nevezettet olyan erőteljesen megütötte, hogy halálos sérüléseket szenvedett.

Június 24-én a Mátravidéki Erőmű és Selyp állomások között a 325 számú vonat elütötte Jámbor Mihály előmunkást. A balesetet az okozta, hogy miközben a lezárt jobb vágányon működő ágvazatrostálógép működését figyelte a 325 számú vonat űrszelvényébe lépett. Jámbor Mihály súlyos sérülései következtében életét vesztette.

Beosztás sorozatra — vezénylés vonatra

A dombóvári fűtőházban bevált az új módszer

Köztudott, hogy a vasúton hosszú ideig minden mozdonyhoz meghatározott személyzet tartozott. Kialakult a mozdonyvezetők körében *a „saját" gép fogalma.* Később, ahogy a szállítási feladatok növekedtek, váltó személyzetet is osztottak be a mozdonyokra. S amikor a gépek folyamatos üzemét így sem sikerült biztosítani, közbeváltással, úgynevezett, „beugró" személyzettel pótolták a hiányt.

Nehezen tör utat az új

Nem célunk most a mozdonyvezetés történetének elemzése. Mindössze azért említettük ezt, hogy rámutathassunk: *a sokéves megszokás után milyen nehezen tör utat a vontatási utazószemélyzet új beosztási rendszere.*

A pécsi vasútigazgatóságon *Palla István* vontatási osztályvezető kezdeményezte az új módszer bevezetését. Nem könnyen fogadják el a dolgozók a *„felülről jövő"* kezdeményezéseket — ez általában így van...

— *Eleinte a sorozatra beosztás és vonatra vezénylés rendszerének is sok ellenzője akadt* — mondotta tapasztalatairól Palla István. — *Csak addig volt ez így, amíg nem értették a dolog lényegét, nem látták előnyeit a régivel szemben.*

Őszintén szólva, volt is némi alap az aggodalomra. Hiszen a mozdonyvezetők, segédkezelők, fűtők színe-java valóban úgy gondozta, ápolta a gondjaira bizott gépet, mint jó katona a puskáját. A „saját" mozdony módszere nem volt hatástalan... *„Mi lesz, ha mindig más utazik majd a gépen? Olajozzák-e csapágyaikat, gondozzák-e biztonsági berendezéseit? Hogyan szálljak majd fel olyan gépre, amelyet nem ismerek?"* — vették fel az ilyen és ehhez hasonló kérdéseket nagyon sokan.

Csakhogy a gyakorlati munka, az élet által feltett kérdés nem „aggodalmaskodó" volt, hanem, egyenesen ijesztő és valahogy így hangzott: *„Hogyan akarjátok összeegyeztetni a vezénylés régi módszerét az új kollektív szerződéssel?* Ha fennmarad a régi vezénylés, nem lesz, aki vigye a vonatokat..." — Így vizsgálva a problémát már mindjárt más pozícióból, szemszögből látjuk a megoldást jelentő új módszert is.

Bevált a kísérlet

Alkalmazását februárban kezdték meg a dombóvári fűtőház 520-as és 424-es sorozatú gőzmozdonyainál.

— *A mozdonyvezetőket, fűtőket nem az eddig rendszeresen vezetett, kezelt gépeikhez hanem csak az adott sorozathoz osztottuk be* — ismertette az új módszer lényegét az osztályvezető. — A vezénylés az adott vonatra történik. A szolgálatra jelentkező személyzet ezt azzal a sorozatához tartozó géppel továbbítja, amelyik éppen üzemképesen rendelkezésre áll. Így gyakorlatilag megszűnt az a korábban szinte mindennapos probléma, hogy emberek vártak a gépükre, vagy gépek vártak a személyzetre...

De megszűnt az a gond is, hogyan egyeztessék össze a személyzet szolgálati óraszámát a mozdony iránt támasztott teljesítménnyel. *Egy váltás számára az ideális havi szolgálati idő 210 óra, kettőé 420 óra, de egy mozdony, ha műszakilag kifogástalan, 720 órát is könnyűszerrel dolgozhat egy hónapban.* Ennek az igénynek a fedezésére bizony három váltás is kevés. Tulajdonképpen innen ered a régi módszer tarthatatlansága. Ennek ugyanis velejárója volt a túlzott szolgálati és távolléti óraszámok kialakulása, a soronkívüli vezénylések rendszere. *Márpedig a nyugodt pihenéshez, szórakozáshoz nemcsak joga, hanem szüksége is van a vontatási utazószemélyzetnek. Valójában a visszájára fordult a „saját" mozdony sok előnye.* A túlzottan megterhelt, kimerült mozdonyvezetők hibájából történt balesetek szomorú sorozata éppen elég bizonyítékot adott erre. — A szolgálati és távolléti órákat illetően ezért fogalmaz úgy a kollektív szerződés, hogy szigorúan előírja a felelősségteljes munkát végző vasutas dolgozók pihenőidejét..

— Örömmel mondhatom — folytatta Palla István —, hogy bevált a kísérleti jelleggel alkalmazott új módszerünk. Gőzmozdonyoknál is meg lehet csinálni azt, ami a dieseleknél már eleve nem volt probléma senkinek... *A dombóvári fűtőház utazószemélyzetének átlagos távolléti ideje tavaly augusztusban 315 óra volt és szolgálati óráik átlaga elérte a 284 órát. Az idén márciusban már csak 231 órás távolléttel és 215 órai átlagos szolgálattal dolgoztak. Áprilisban távollétük 224 óra, szolgálatuk 206 óra volt.* Az igénybevétel csökkenésével ellentétben szépen növekedett munkájuk termelékenysége, amelynek mutatója az egy szolgálati órára eső kilométer teljesítmény. Tavaly augusztusban 4,59 kilométer teljesítmény jutott egy szolgálati órára, márciusban már 5,18, áprilisban pedig 5,47 kilométer.

Javult a gépek műszaki állapota

De az sem mellékes, hogy nem igazolódtak be a korábbi aggodalmak. Nem romlott, ellenkezőleg javult a gépek műszaki állapota. Az igaz, hogy a fűtőház reszortosainak több lett a dolguk, mivel a jelen körülmények között nem lehet megelégedniök a gépek „vizsgálgatásával". *Lényegesen javultak a kereseti arányok, hiszen mindenkinek jut a „jól fizető" és a „kevésbé fizető" vonatokból egyaránt.* A szolgálati beosztás egyszerűbb, rendszeresebb, s különösen nagyra értékelhető, hogy a mozdonyvezetők, fűtők most már valóban rendelkeznek szabad idejükkel, pihenésüket csak tényleg rendkívüli esetben zavarhatja meg az értesítő...

Mégsem mondhatjuk, hogy mindenki egyformán lelkesedik az új vezénylési rendszerért a dombóvári fűtőházban. Csak türelem. Idő kell még ahhoz, hiszen „felülről" jött a megoldás. Helyességét nem mindenki érti meg egyszerre. A hangsúly az elért eredményeken van, s ezek már többet nyomnak a latba az itt-ott még hallható kifogásoknál.

(z. s.)

MÚZEUM PRESSZÓ

a Közlekedési Múzeum területén, Budapest XIV., Május 1. út. (Városliget)

Megközelíthető 25-ös villamos, és 70, 72, 75-ös trolibusszal.

NYITVA:

Hétköznap: 11—21 óráig
Vasárnap: 10—21 óráig
Pénteken: zárva.

- KITŰNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRASZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

Vasutasnapi levél

A közelgő vasutasnap alkalmából engedjék meg, hogy a Nyugati-pályaudvar valamennyi dolgozóját szeretettel köszöntsem. Külföldi vendégszerepléseim alkalmával gyakran indulok és érkezem a Nyugatiba. Ilyenkor látom, hogy a vasutasok mennyit fáradoznak a rendért, a tisztaságért, s milyen kedvesek hozzánk, utasokhoz. Igazán jóleső érzés így elindulni és külföldről hazatérni.

Külön öröm számomra, hogy a Nyugati-pályaudvar dolgozói nehéz munkájuk mellett a kultúra iránt is élénken érdeklődnek és szorgalmas látogatói előadásainknak. Remélem, hogy egy-egy jó előadás hangulatával mi is hozzá tudunk járulni munkájukhoz, eredményeikhez.

További jó munkát, jó egészséget kívánunk a pályaudvar minden dolgozójának.

Nagy szeretettel:

ZENTAI ANNA

KALAUZLÁNYOK

Két kalauzlány kinn a peronon
szemez velem, pajzánul kacarászik.
Az nyurga, szőke, s telt, barna a másik.
Döcög a vonat sötétlő tájakon.

Igéznek félszemmel, ártatlanul,
kihívó pillantással méregetnek,
majd összebujnak s már újra nevetnek,
hogy arcom elnéző mosolyra gyúl.

Bolondos kedvük célpontja vagyok.
Ha jobb így nékik, hadd nevessenek.
A fagytól dagadt, vöröslő kezek

elárulják, nem kényes angyalok.
Mosolyognom kell, oly pajkos vidámak,
mintha játékát nézném vig cicáknak.

Hegedüs László

Életünk vonata

Ne lobogókkal s ne szavakkal
ünnepeljünk, hanem a munka
teljességével; — holnap csak így
vállalhatunk többet magunkra.

★

Acélutak, s micsoda vágta
nappalokba és éjszakákba!

— Ma minden cél holnapba vivő,
s a tegnap csak intésnyi idő. —

Acélutak, — élet-vonatok:
álom-terhü végtelen napok. —

S utunk mellett fölzúgnak a fák,
mint reggel az ébredő világ.

Fazekas Lajos

Gazdag kultúr- és sportprogram a XVIII. vasutasnapon

A XVIII. vasutasnap ünnepségsorozata már július 11-én 18 órakor megkezdődik, amikor szakszervezetünk *Népszínház utca* 29. szám alatti képzőművészeti iskolájában megnyitják a *XVIII. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást.* A következő napon kerül majd sor a *Kiváló és Érdemes vasutas* kitüntetések átadására.

A vasutasnapi ünnepség sportprogramja július 13-án szombaton a Szőnyi úti pályán 17 órakor kezdődő *BVSC öreg fiúk és a bukaresti vasutas öreg fiúk* nemzetközi labdarúgó-mérkőzéssel kezdődik. Ezen a délutánon a BVSC sportcsarnokában sor kerül még a BVSC és a finn munkás birkózó válogatott találkozójára.

Július 14-én vasárnap 9-től 11-ig a Szőnyi úti sporkombinát süllyesztett kézilabdapályáján felállított vívópáston nemzeközi vívóversenyre kerül sor. *A hagyományos tisztavatás délelőtt 11 órakor kezdődik.*

Délután egymást követik a rendezvények. A süllyesztett kézilabdapályán felállított színpadon neves művészek és a *Landler Jenő Járműjavító* bohóc, illetve bűvész szakkörének tagjai szórakoztatják majd a gyerekeket. Ezzel egy időben a labdarúgópályán atlétikai verseny lesz. A sportprogram a kerékpárosok üldözőversenyével, illetve *a BVSC és a Berlini Dinamó labdarúgóinak barátságos mérkőzésével zárul.*

Este a szabadtéri színpadon a bolgár vasutasok és szállítási dolgozók 110 tagú művészegyüttese és a belgrádi *Brankó Cvetkovics* központi művészegyüttes szerepel.

A dédnagyapja is vasutas volt

BESZÉLGETÉS BORLAY JENŐ FELÜGYELŐVEL

Napbarnított, markánsarcú, halkszavú vasutas *Borlay Jenő.* Kissé őszülő a halántéka és bár korántsem látszik annyinak, nemrég ünnepelte ötvenedik születésnapját. Hajtókáján arany mezőben két nagy ezüstcsillag. Állomásfőnök helyettes a *Déli pályaudvaron.*

— Milyen utat tett meg, míg elfoglalhatta a nagyforgalmú pályaudvar főnökhelyettesi székét?

— *A szó szoros értelmében messziről jöttem,* — kezdi a beszélgetést halkan, mosolyogva. *De vasúton, mert már a dédnagyapám is vasutas volt. A régi Déli vasútnál a zágrábfiúmei vonalon teljesítettek szolgálatot mint műszakiak, távírászok. Apám Sopronban volt vasutas, én ott születtem.* Nyolcan vagyunk testvérek. 1937-ben éppen hogy elkezdtem a közgazdasági egyetemet, amikor apám meghalt. Nem volt kereső a családban, ezért abba kellett hagynom a tanulást. A *Keleti pályaudvarra* kerültem, a távirdaintézőséghez, munkásnak. Egy év után áthelyeztek a forgalomhoz. 1940-ben tiszti vizsgát tettem, ezután *Martonvásár, Rákosszentmihály, Kőbánya-Felső* állomásokon teljesítettem szolgálatot. Mindenütt mint forgalmi szolgálattevő dolgoztam.

— A felszabadulás után, 1945-ben együttműködve a szovjet csapatok vasúti képviselőivel részt vettem a forgalom megindításában — folytatta —. A budapesti igazgatóságon főmenetirányító voltam. Később Kőbánya-Felső főnökhelyettese, majd 1949—52-ig a Déli pályaudvar helyettes főnöke, 1956-ig Rákoson voltam és attól kezdve napjainkig ismét a Déli pályaudvar helyettes főnöke vagyok.

Két bátyám is szeretett volna vasútas lenni, de abban az időben nem volt könnyű bejutni a MÁV-hoz. Ma pedig — és éppen ez az egyik fő gondunk — kevesen választják a vasutas pályát, *pedig a jövedelem, most már kiegészítve az egyenruha juttatással, utazási kedvezménnyel nem is olyan rossz.*

A fiatalok azonban nem szeretik, ha szombaton és vasárnap foglaltak, ezért inkább máshol vállalnak munkát. Így aztán *a pályaudvar törzsgárdájának még a szabadságot is nehéz kiadni.* A korszerűsítés és a műszaki fejlesztés sokat segíthet a problémákon. Az utóbbi tíz évben, amióta ismét folyamatosan a Déli pályaudvaron dolgozom, jelentős volt az előrehaladás itt is. Fűtőházunkban már nincs gőzmozdony, vidékről azonban még huszonnyolc jár be.

— Úgy gondolom, önnek nemcsak a Déli pályaudvaron, hanem otthon is van mit tennie, hiszen tíz gyermek atyja is egyben.

— *Ez valóban így van. Feleségemmel együtt nagyon szeretjük a gyerekeket. A sok gyerek családi hagyomány nálunk. Hat lányunk és négy fiúnk van. Egy fiú a vasútnál van már, a legkisebb pedig — ötödik általánosba jár — a kőszegi MÁV Nevelőintézetben tanul. A lányok közül kettő vasutas. Az egyik Hegyeshalomban átmenesztő, a másik pedig a Déli pályaudvaron információs.*

A gyerekek szeretik egymást, és ez jó érzéssel tölt el bennünket szülőket is, hiszen a becsületes munka mellett másik életcélom, a népes család felnevelése volt és marad.

— Mi a szenvedélye, kedvenc szórakozása?

— Nagyon szeretem a sportot. Régebben magam is rúgtam a labdát. Most a *Budai Vasutas SE-nek* az elnökhelyettese vagyok. Szívesen járok meccsre, ha tehetem.

Vasutas lévén az utazást is szereti Borlay Jenő. Júniusban háromszáz személyt szállító IBUSZ-vonatot kísért Rijekába. Az öt nap alatt sok szép és érdekes helyen megfordult. Élményekben gazdagodva tért haza. Mint mondotta, *harminc éves pályafutása alatt ez volt az egyik legkellemesebb megbízatása.*

Zámbó István

Borlay Jenő állomásfőnök-helyettes munka közben (Hemző Károly felvétele)

3000 vasutasgyerek üdül a nyáron

Szakszervezetünk az elmúlt évekhez hasonlóan az idén is megszervezte a vasutas gyermekek nyári üdültetését. Az üdültetés két helyen, *Balatonkenesén* és *Kőszegen* kerül lebonyolításra. Balatonkenesén kéthetes turnusban összesen 2520, míg Kőszegen két turnusban 480, *összesen 3000 vasutas gyerek üdülhet a nyári szünidőben.*

Az üdültetés színvonalának emelése érdekében a balatonkenesei üdülőben egy 450 személyes kultúrterem — társalgó — létesült az idén a gyermekek részére, melyben előadásokat, filmvetítéseket és egyéb közös rendezvényeket lehet lebonyolítani.

Kőszegen a *MÁV Nevelőintézetben* történik az üdültetés, ahol a szakszervezet a színvonal emelése érdekében szintén többirányú anyagi segítséget nyújtott az intézet részére. A gyermekek üdültetését mindkét helyen szakképzett vasutas pedagógusok irányítják.

Kedves vendégek az évzárón

Évek óta tart már a nagyon kedves „szülői" és gyermeki kapcsolat a *Vasúti Főosztály* szakszervezeti bizottsága és a *békéscsabai MÁV Nevelőintézet* diákjai között. Nem múlik el év, hogy a békéscsabai gyermekotthon lakói ne látogassanak el Pestre, vagy a budapesti „anyukák és apukák" ne utazzanak le Békéscsabára.

Az intézet növendékeinek meghívására a főosztály nőbizottsága részt vett Békéscsabán az 1967/68. évi tanévzáró ünnepségen. A küldöttséget a nevelőintézet kapuja előtt, mosolygós arcú kislányok fogadták. Részt vettek az intézet évzáró ünnepségén a békéscsabai vasúti csomóponthoz tartozó szolgálati helyek küldöttei is. *azok a szocialista brigádtagok, illetve brigádvezetők, akik az intézet növendékei közül egy-egy árva kislányt, vagy kisfiút segítenek.* Minden patronáltnak jutott ajándék, vagy több ezer forintról szóló takarékbetétkönyv. Ez utóbbit azok kapták, akik végleg elhagyták az intézet falait és kilépnek az „életbe".

Anya és lánya

az olimpiára készülnek

Egy órával ezelőtt még kánikula volt, most egy kis szél kerekedett a *Szőnyi úti BVSC* uszodában. A felhők is gyülekezni kezdtek, ezért mi is fedél alatt kezdtük beszélgetésünket *Székely Évával*, az olimpiai aranyérmes anyával és olimpikon lányával, *Gyarmati Andreával*, aki nagy szorgalommal készül Mexikóra. A vasútas-sport e „vizes" fellegvára valósággal otthonuk, mindkettőjüknek, Hiszen Székely Éva — *Littomericzky Máriával* együtt — a legjobb BVSC-uszók mestere, az olimpiai felkészülés egyik itteni „kapitánya", leánya pedig a tanítvány, akinek minden percet jól fel kell használnia, ha hű akar maradni a családi hagyományokhoz.

Anya és lánya az úszómedence partján.

(Hemző Károly felvétele)

Szorgalmas versenyzők

Hogyan készül egy tehetséges fiatal versenyző az év legnagyobb sportviadalára, s hogyan segíti ezeket a gondos előkészületeket a kiváló szakember, egykori példamutató sportoló Székely Éva?

— *Mintegy harminc versenyző dolgozik a kezünk alatt* — kezdte beszélgetésünket Székely Éva. — *A versenyzők 13—20 éves korig nagy szorgalommal végzik a közös munkát, s köztük az olimpiai-, illetve válogatott kerettag vasutas-úszók sorában az Európa-rekorder Turóczy Judit, Kovács Edit magyar rekorder és a fiúk sorában a tehetséges Szentirmay, Csinger és a többiek is mindent megtesznek a sikeres szereplés érdekében.*

A szó persze a bajnoknő leányára, Andreára fordul: folytatója lesz-e majd a szép sikereknek, hogyan látja az édesanya-edző?

— Talán furcsán hangzik ez az én számból, — mondja — de még mindig nem vagyok bizonyos abban, hogy klasszis uszó válik-e Andreából. *Jelenleg 14 esztendős, s még két év szükséges ahhoz, hogy valóban nővé váljék*, akkor alakul ki igazán testi berendezése, kéz- és lábmunkája, sok olyan tulajdonsága, amely nagy súllyal esik a latba sportemberi pályafutása során.

Megegyezünk abban, — erről az eredmények beszélnek, — hogy *teljesítménye évről-évre javul.* A 100 méteres hátúszásban például tavaly 1:13,4 perc volt az időeredménye, most *a Hajós Alfréd emlékversenyen 1:09,5 percet úszott*, de ez a tapasztalat más számokban is.

— *Az ő eredményeinek javulásában, s a többiek jó szereplésében is* — jegyzi meg Székely Éva — *nagy része van a vasutas szakszervezet sportszerető vezetőinek, akik minden támogatást megadnak ahhoz, hogy a BVSC úszói minél nyugodtabb körülmények között készüljenek fel elkövetkező nagy feladataikra.*

Hogyan viszonyul a Székely Éva számára „aranyérmes" helsinki olimpiára való felkészülés a mai edzésmunkához?

— Az edzés időt tekintve mi sem dolgoztunk kevesebbet, mint a maiak — mondja. De edzés-intenzitásban messze elmaradtunk a mai néha túlhajszolásnak is beillő edzéstempótól. Igaz viszont, hogy nem volt olyan gondos orvosi segítségünk, mint most, amikor például nálunk *dr. Jákó Péter* személyében olyan segítőtárs áll mellettünk, aki hétről-hétre megvizsgálja a versenyzőket, s jelzést ad, ha a túl edzettségi állapot bizonyos könnyítéseket tesz szükségessé.

Székely Éva most mint a gyermekét féltő anya örömmel mondja el, hogy leánya különösen erős és edzett szervezetet vallhat magáénak; *„Terhelés során Andrea pulzusa 180-ra is felemelkedik,* — mondja —, de kétperces pihenés már visszazökkenti megszokott pulzus-ritmusába, amely 54 körül van. Ez nagyon kedvező versenyzői adottságra valló körülmény."

Andrea tanárnak készül

Lassan — kisebb megilletődöttséget félretéve — beszédbe elegyedik a nap közben talán mindig vizes fürdőruhájú Gyarmati Andrea is. *Most végezte el a VIII. általánost*, s már a Kölcsey Ferenc gimnázium angol-tagozatú tanulójának tekinthető.

— *A Kölcsey az „úszók iskolája"*, — mondja mosolyogva — *tizenegy élvonalbeli versenyző jár a Munkácsy Mihály utcába. Sokat kell majd tanulnom, hiszen nehéz életpályát választottam: angol-orosz szakos tanár szeretnék lenni...*

Az édesanya hozzá is fűzi: Andrea imádja a gyerekeket és a nyelvtanulást is. Ebben jó példa áll előtte: *ő maga most vett felsőfokú vizsgát két nyelvből, s ugyanerre készül két másik nyelvben is.*

Kiderül még, hogy a fiatal bajnoknő és a magyar rekorder szereti a beat-zenét is, meg a szalonnát, amit hagymával eszik különösen nagy élvezettel, s ha egy kis tiltott sör is társul mindehhez, teljes a boldogság.

— *Anyu nem mondja, de ő is szereti a hagymát*, — vág közbe a kis „leleplezett" — a múltkor is evett egy kicsit az éléskamrában...

Erről a kérdésről egy kisebb vita kerekedik, de erre nem figyelünk, mert magánügy. Székely Éva edzői munkájára és leánya, Gyarmati Andrea olimpiai esélyeire viszont érdemes rávilágítani, mert nagyszerű az együttműködésük, s mint a fiatal bajnoknő mondja: *„Ennek az a titka, hogy nagyon jó anyát és nagyon jó edzőt kaptam egyszemélyben."* Ha a mexikói esélyekről csak szó, csak annyit remél, hogy a döntőbe szeretne kerülni, de érzi ennek a reményének a súlyát is, amikor kis huncutkás mosollyal csak úgy magától kérdezi meg fennhangon: *„Nem vagyok egy kicsit nagyképű?..."*

Maros László

Olcsón, kényelmesen ismerkedhet meg az ország legszebb tájaival és városaival, ha részt vesz az

IBUSZ—TIT

kedvezményes hétköznapi és hétvégi országjáró autóbusz-társasutazásain

- Változatos programok
- Fél naptól nyolc napig terjedő országjárások
- Különjárati buszok bérbeadása

Felvilágosítás és jelentkezés valamennyi

IBUSZ

utazási irodában.

A jó együttműködés eredménye:

Szeged térségében meggyorsult a zöldáru-szállítás

A szegedi igazgatóság vezetői a területükhöz tartozó konzervgyárak vezetőit hívták meg, hogy az idény kezdetekor megbeszéljék azokat a feladatokat, amelyeket *a közös munka, a zöldáruszállítás érdekében el kell végezniük.* A megbeszélésen jelen volt *Elek György*, az igazgatóság helyettes vezetője is, aki vitaindító előadásában elmondotta, hogy a szegedi igazgatóság dolgozói

már az év elején hozzáfogtak a szállításra kerülő árumennyiség felméréséhez.

A cél az volt, hogy a vasút kereskedelmi szolgálata közvetlenül is megismerje a fuvaroztatók igényeit, kívánságait. A tárgyalások eredményeként *számos olyan intézkedés történt, amely segítette a gyorsabb és pontosabb áruszállítást.* Tennivaló azonban még akad mindkét fél részéről. Ma még előfordul, hogy nem áll mindig rendelkezésre megfelelő mennyiségű és minőségű kocsi, vagy későn állítják be a kocsikat. Ezen a vasútnak kell segíteni. *A hét végi, illetve az ünnepnapi és a hétfői ki- és berakásokat viszont a szállítatóknak kell szorgalmazni.*

A vasút a legmesszebbmenőkig figyelembe veszi a szállítatók igényeit. Az új menetrend kezdetétől

expressz tehervonatok továbbítják a zöldárut Budapestre, illetve Budapesten keresztül külföldre is.

A szegedi igazgatóság területéről a korábbi 10 óra szállítási idő helyett jelenleg 5 óra alatt érkeznek a küldemények Budapestre. A 759-es gyorsteher *Kiskundorozsmáról* 21.15 órakor indul, s így még a késő délutáni órákban is feladásra kerülhet zöldség és gyümölcs. A friss áru már 1.35 órakor, tehát négy óra alatt *Ferencvárosba* érkezik.

Az új menetrendben tett intézkedésekről a konzervgyárak vezetői, illetve képviselői elismeréssel nyilatkoztak.

Az értekezleten pontosan felmérték a konzervgyárak igényét. *A szegedi, a kecskeméti, a nagykőrösi és a békéscsabai konzervgyárak naponta 20—25 vagonos forgalmat bonyolítanak le.* Mindezt úgy kell összehangolni, hogy ne szenvedjenek hátrányt az egyéb belföldi szállítások és az exportszállítás. A tervek szerint *Békés* megyéből 20, *Csongrád* megyéből 36, *Bács-Kiskun* megyéből pedig 14 ezer tonna zöldáru kerül belföldi forgalomba, s mintegy 97 ezer tonna exportra.

Sziládi Sándor

Négyszáz középiskolás és egyetemista vesz részt vasútépítésen

Az elmúlt évek hagyományainak megfelelően ez évben is sor kerül két fontos vasútépítési munkánál a KISZ-fiatalok segítségére. A vasútépítő KISZ-táborok közül az egyik a *Balaton-parti*, a Badacsony lábánál, a másik a *Duna-parton* a visegrádi várral szemben, szintén igen szép természeti adottságok között helyezkedik el.

A Balaton északi partján 200 egyetemi hallgató vesz részt 8 héten keresztül a vasútépítési munkákban. Ez alatt 10 000 köbméter földmunkát, 50 000 négyzetméter tereprendezést végeznek el, valamint összesen 6 km hosszban építenek vízelvezető árokrendszert.

A nagymarosi táborban június 30-tól kezdve 8 héten át 200 középiskolás fiatal dolgozik majd. Az itt dolgozó fiatalok vasúti tötés- és bevágás földmunkáit végzik. A munkák nagyságára jellemző, hogy mintegy 30 000 köbméter földet kell megmozgatniok.

A naponta 6 órát dolgozó fiatalok a nap hátralevő részében pihenéssel, szórakozással és nyaralással töltik az időt. A badacsonyi tábort nemzetközi jellegűvé szervezik, a világ sok országából érkeznek oda egyetemi hallgatók.

A Hivatalos Lapból

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

24. számból: 111787/1968. 3. A. A Szakmai Kollégium működésének megszüntetése és tanácsadói szerepkörrel vezetői értekelzetek rendszeresítése.

104503/1968. 4. C. A nyugdíjjárulék levonásának és elszámolásának szabályozása.

111471/1968. 2. B. A gyermekgondozási segély végrehajtására kiadott 3/1967. (II. 26.) MÜ.M. számú rendelet kiegészítése.

25. számból: 112529/1968. 3. A. Egyes szervezeti egységek elnevezésének megváltoztatása.

109923/1968. 2. B. Továbbtanuló dolgozók kedvezményeiről szóló 15/1967. (XI. 18.) MÜ.M. számú rendelet végrehajtása.

111127/1968. 2. C. Felsőfokú általános igazgatási- és munkaügyi szakvizsga rendszeresítése.

A szerkesztőség üzeni

Volosinovszki János, Marosán Pál Debrecen; Szücs Ferenc, Hatvan; Maróti István, Szombathely; Perlaki Gyula, Sopron; Bakó Agnes, Csepel Ernő Bp. Pintér Lajos, Vácrátót; Bognár Károly Tapolca; Molnár Arpád Bp. Ferencváros; Bánfai Domokos, Pécs; Sziládi Sándor, Szeged; Boldizsár Gyula, Békéscsaba: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Nagy János, Záhony; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Bánfalvi Imre, Bp. Déli; Dancs József, Tapolca; Berényi Illés, Hatvan: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Kovács József, Bp. Nyugati: Kérésére közöljük, hogy lapunk 1968. június 17-i számában „Az új szabályok szerint több dolgozó részesülhet jubileumi jutalomban" címmel cikk jelent meg, amely részletesen ismerteti hogyan kell a jubileumi jutalom alapjául szolgáló időket figyelembe venni.

Gyümölcslé kóstoló

Az *Utasellátó Vállalat* az elmúlt napokban gyümölcslékóstolót rendezett a *Fővárosi Ásványvíz és Jégipari Vállalat* új termékeiből a Nyugati és a Keleti pályaudvaron. Az utazóközönség körében különösen nagy sikert aratott a bordóvörös színű *Erdei rubint*, eredeti szeder alapanyagú szénsavas gyümölcslé. Újdonság a *Fradi* szénsavas málnaszörp is, amely bizonyára nemcsak a sportolók és szurkolók, hanem a nagyközönség kedvence is lesz. Ugyancsak bemutatták az országszerte jól ismert margitszigeti kristályvizet, exportkiszerelésben, ízléses, német nyelvű címkével ellátva.

A gyümölcslékóstoló alkalmával bemutatott újdonságokat, a többi üdítő itallal együtt, az Utasellátó hozza forgalomba árudáiban, büféiben s a vonatokon.

Május első felében megnyílt a Keleti pályaudvar korszerűsített Utasellátó étterme. Az étterem megnyitásával egyidőben adták át rendeltetésének a pályaudvar területén felállított hideg és meleg ételeket árusító automatákat.

(Szabó Mihály felvétele.)

HÍREK

— *SIKERESEN VIZSGÁZTAK a hatvani vasutasok az elmúlt napokban megtartott féléves szakvizsgákon. A forgalmi dolgozók 17 százaléka 5-ös, 20 százaléka pedig 4-es osztályzatot kapott.*

— **Utastájékoztatót adott ki a GYSEV igazgatósága.** A tájékoztatóban a Sopron és Budapest közötti vonatok indulását és érkezését is közlik, azonkívül szerepel minden olyan utazással, kirándulással kapcsolatos felvilágosítás, amely hasznára lehet a Sopronba érkezőknek.

— *VÉRADÓ NAPOT tartottak a szombathelyi járműjavítóban. Az üzem dolgozóinak 15 százaléka adott vért. A szocialista brigádok közül kitűnt Horváth Miklós, Mádé Jenő és Borsodi Miklós brigádja.*

— **Rakétahajtású, légpárnás vonatot terveznek Japánban.** A szupergyorsvonat a Tokió és Csaka közöti 500 kilométer távot alig félóra alatt teszi majd meg.

— *KÖZÚTI ALULJÁRÓ építését kezdték meg Gyöngyös állomás közelében a vámosgyörk—gyöngyösi vasútvonal és a 3-as sz. főközlekedési út keresztezésében. Az elterelő vasúti vágányba épített ideiglenes hidakat az elmúlt héten helyezték forgalomba.*

— **Eredményes oktatási évet zártak** a debreceni járműjavító üzem szakszervezeti politikai iskolájában. Az elmúlt oktatási évben 23 „Társadalmunk időszerű kérdései" tanfolyamot szerveztek 542 hallgatóval. Az évzáró alkalmával hetvenen kaptak könyvjutalmat.

— *PERMETEZŐVONATOK. Gépesítették a vasúti pályatestek gyomtalanítását. Speciális vonatokról gyomirtó vegyszert permeteznek a pályákra.*

— **Magyar vasútmodellező siker Drezdában.** A XV. jubileumi vasútmodellező versenyen a legnagyobb sikert Halmai Attila és Halmai Géza magyar mérnök-testvérpár érte el azzal a technikai megoldással, amely elektronikus úton egyszerre öt, különböző irányban működő modellvasutat üzemeltet. Hanreich Géza a MÁV M41-es Ganz gyártmányú Diesel-mozdonyát mintázta meg. Ez a modell harmadik díjat kapott. A díjnyertes munkákat a Közlekedési Múzeumban is kiállítják.

— **12 méter széles lesz Szolnok új közúti felüljárója,** amely a rékasi útkereszteződésnél épül. A kivitelezése már megkezdődött s a mintegy 40 millió forint értékű beruházás az állomás rekonstrukciójával összhangban 1970-re készül el.

— **Szovjet katonai művészegyüttes** szerepelt az elmúlt napokban a debreceni járműjavító kultúrotthonában. A szovjet művészek színvonalas előadását több mint 400 vasutas tekintette meg.

Lakáscsere

Elcseréléném MÁV-dolgozóval Marx térnél levő kétszoba komfortos, nagyméretű, olcsó bérű MÁV-lakásomat tanácsi rendelkezésű lakásra lehetőleg a környéken. Érdeklődni lehet egész nap a 118—974. telefonon.

— Elcseréléném Bp. VII., Bethlen Gábor utcában levő egy szoba, konyha, éléskamra társbérletemet (WC és előszoba közös) hasonló vasúti lakásra. (Társbérlet is lehet.) Lehoczky Jánosné. telefon: 42—45 vagy 138—797, otthon: 412—985

MAGYAR VASUTAS

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: 924—819

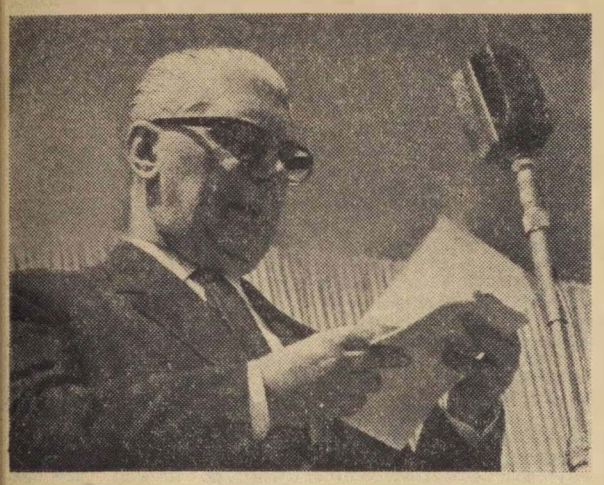
Felelős kiadó: Gábor Marton a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszám: 75.915 001—K 98

Szikra Lapnyomda

100 éves a Magyar Államvasutak

Jubileumi kiállítás a Közlekedési Múzeumban



Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója megnyitja a Közlekedési Múzeum „100 éves a MÁV" című kiállítását.

(Szabó Mihály felvétele)

A XVIII. vasutasnapnak különös jelentőséget adott, hogy egybeesett a *Magyar Államvasutak 100 éves megalapításának jubileumával.* Ebből az alkalomból kiállítást rendeztek a Közlekedési Múzeumban. A kiállítás megnyitó ünnepségén részt vett *Földvári László* és *Mészáros Károly* miniszterhelyettes, *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* titkár, továbbá a vasút számos vezető beosztású dolgozója.

Az ünnepséget *dr. Czére Béla*, a múzeum igazgatója nyitotta meg, majd *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes mondott ünnepi beszédet.

— *Egy évszázaddal ezelőtt, 1868-ban hazánkban már 22 éve közlekedtek gőzvontatású vonatok* — mondotta bevezetőjében a miniszterhelyettes. *A mintegy 2000 kilométer hosszú vonalhálózat három nagy és néhány kisebb idegen érdekeltségű magántársaság kezében volt.* A magyar földesúri osztály is profitszerzési lehetőséget látott a vasútban. Ezért megalakították az *Északi Vasúttársaságot.* Ez a társaság nyitotta meg 1867-ben a 133 kilométer hosszú Pest—Hatvan—Salgótarján közötti vonalat. A társaság urainak kapzsisága következtében a vonal egy év múlva már csődbe jutott. Az amúgyis gyér vasúthálózat egyik vonalának megmentése érdekében a kormány arra kényszerült, hogy a vonalat az állam részére megvásárolja. A szerződés szerint *1868. július elsejével a Pest—Hatvan—Salgótarján közötti vonal minden felszerelésével együtt az állam tulajdonába került.* Ez volt tehát a magja a Magyar Királyi Államvasutaknak. (A felszabadulásig így nevezték a MÁV-ot. A szerk.)

Az ünnepi beszéd, amely részletesen foglalkozott a MÁV történetével, számos érdekes adatot tartalmaz. Érdemes például megemlíteni, hogy az első állami vonal fahidakkal, rossz kivitelben épült. Járműparkja mindössze *6 darab kis teljesítményű, 2 csatlós osztrák gyártmányú személyvonati mozdonyból, 14 személy- és 298 teherkocsiból állt.* A teherkocsiknak mintegy a fele szénszállító nyitott kocsi volt. Az átvételkor a vonal csak távíróval és harangművel volt felszerelve. A vonal rendbehozására, a felszerelés kiegészítésére már az első évben egymilliót fordítottak.

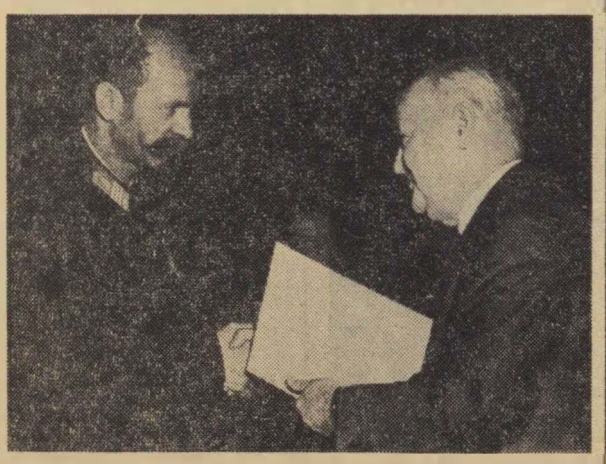
A szerény kezdet után gyors fejlődésnek indult az Államvasutak vonalhálózata. *A századfordulóra már a legfontosabb fővonalak, az akkori hálózat mintegy háromnegyed része a MÁV tulajdonában volt.* A MÁV igényeinek kielégítésére csakhamar megindult a gőzmozdonygyártás, majd a későbbiekben a vasbetonaljak hazai fejlesztése, a Diesel-járművek alkalmazása s a Kandó-rendszerű villamosvontatás bevezetése.

A kiállítás, amely két részből áll, híven tükrözi a magyar vasút fejlődését. Az első rész a kupolacsarnok *Európa-hírű mozdonymodellgyűjteményével,* kocsimodelljeivel történelmi sorrendben mutatja be a MÁV fejlődését. Ez a vasúttörténeti kiállítás már 1944-ig dokumentálja a MÁV történetét, a másik teremben a járműjavítás, a vasútépítés modern eszközeivel ismerteti meg a nézőt. Itt kaptak helyet a MÁV egészségügyi, szociális és kulturális létesítményeit, berendezéseit bemutató tablók is. (vf)

„A vasút lelke a vasutas marad"

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter adta át a Kiváló vasutas kitüntetéseket

A XVIII. vasutasnap alkalmából július 13-án a Keleti pályaudvar új köntösbe öltözött Utasellátó éttermében került sor a vasúti munkában élenjárók kitüntetésére. Az ünepség elnökségében helyet foglalt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár.



Dr. Csanádi György, közlekedés- és postaügyi miniszter átnyújtja a Kiváló vasutas kitüntetést Csákány Zoltán, főellenőrnek, Pécs állomás dolgozójának.

(Szabó Mihály felvétele)

Az ünnepséget Rödönyi Károly miniszterhelyettes nyitotta meg. Megnyitója után dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében a vasutasnap jelentőségéről beszélt, majd a vasút megújhodásával foglalkozott. *Hangsúlyozta, hogy a modern vasút felveszi a versenyt nemcsak a gépkocsi-, hanem a légiközlekedéssel is.* Ezt azoknak a fejlett gépkocsi- és légiközlekedéssel rendelkező országoknak a példájával bizonyította, amelyekben évekkel ezelőtt a vasút alkonyáról beszéltek.

A vasút műszaki fejlesztése, korszerűsítése hazánkban is tervszerűen halad. Különösen erőteljes ütemben fejlődik a vonóerő korszerűsítése, de jól halad a villamosítás és a pályák rekonstrukciója is. *A tervszerű fejlesztés eredményeként elértük, hogy a MÁV-ra ma már nem a gőz-, hanem a villamos és a Diesel-vontatás a jellemző.*

A miniszter ezután elismerő szavakkal méltatta a vasutasok munkáját, majd befejezésül a következőket mondotta:

— *Bármilyen korszerű egy vasút, az emberre, a vasutasra mindig szükség lesz, a vasút lelke továbbra is a vasutas marad. Arra kérem Önöket, dolgozzanak a jövőben is becsülettel, s szeressék a vasutat úgy mint eddig. További munkájukhoz szívből kívánok sikert.*

Dr. Csanádi György ezután átadta a *Kiváló vasutas* kitüntetéseket.

Érdekes színfoltja volt az ünnepségnek, hogy a munkában élenjáró magyar vasutasok mellett három csehszlovák vasutas és hat belügyi dolgozó kapta meg a Kiváló, illetve az Érdemes vasutas kitüntetést.

A XVIII. vasutasnapon egyébként 90 dolgozó kapott Kiváló, 160 pedig Érdemes vasutas kitüntetést. Az Érdemes vasutas kitüntetéseket az igazgatóságok székhelyein adták át.

OSZZSD—UIC közös ülés Budapesten

A *„Számjegyekkel történő egységes kódolás"*-sal megbízott közös OSZZSD—UIC csoport 5. ülését július 2-től 6-ig Budapesten a Margitszigeti Nagyszálló különtermében tartotta. A MÁV elsők között ismerte fel az egységes kódolás jelentőségét és kezdettől fogva részt vesz a közös csoport munkájában. Az egységes kódok kialakítása — az egységesítésen túlmenően elsősorban az elektronikus számítógépek, s ezen keresztül a kibernetika lehetőségeinek figyelembe vételével történik.

Az OSZZSD—UIC csoport eddigi közös munkáját a teherkocsikra festett új, egységes számozást Európa-szerte megismerték. A budapesti tanácskozáson, amelyen a határ és átmeneti pontok, a pénznemek, a keltezések, az árunomenklatúra, a tarifák, az irányítási útvonalak egységes kódolása mint a közös csoport távlati programja is szerepelt a napirenden, még szorosabbra fűzi majd az európai vasutak kapcsolatait.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM. Ára 40 fillér 1968. JÚLIUS 17.

Július 1-től

hatvanezer vasutas dolgozik csökkentett munkaidőben

A 44 órás munkahét kiterjesztéséről, a vasutasok társadalombiztosítási és egészségügyi ellátásáról tárgyalt a központi vezetőség

A szakszervezet központi vezetősége — mint már lapunk előző számában közöltük — június 28-án, lapzárta után ülést tartott. Az első napirend keretében *Szabó Antal* főtitkár tájékoztatta a központi vezetőséget a két ülés között végzett munkáról és a magyar szakszervezeti mozgalomban az utóbbi időben végbement fontosabb eseményekről.

Ezután *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója ismertette a 44 órás munkahét kísérletképpeni bevezetésének tapasztalatait és a 44 órás munkahét nagyobb méretű kiterjesztéséről készült előterjesztést. Hangsúlyozta, hogy *a SZOT és a Munkaügyi Minisztérium rendelete értelmében a vasútnál 65 000 dolgozóra lehet kiterjeszteni a 44 órás munkahetet. Ez idő szerint azonban csak 60 000 részére sikerült megteremteni a lehetőségeket.* Eszerint július 1-től valamennyi járműjavító üzem, beleértve a Gyöngyösi Kitérőgyártót is, pályafenntartási és pályaépítési főnökség, csökkentett munkaidőben dolgozik.

A miniszterhelyettes a rövidített munkahét bevezetésének jelentőségéről szólva elmondotta, hogy *azokban a munkakörökben,* ahol bevezették a csökkentett munkaidőt, a létszámhiányt is sikerült pótolni. Ez önmagában is figyelemre méltó eredmény. Ennek azonban feltétele van: *úgy kell az érintett szolgálati helyeken dolgozni, hogy a tervezett 8,3 százalékos termelékenységnövekedést mindenütt sikerüljön biztosítani.* A munkaidő-csökkentéssel párhuzamosan ugyanis a termelékenységet és a vasút nyereségét is növelni kell. Ellenkező esetben, a 2016. számú kormányrendelet szankcióját kell alkalmazni. Ahhoz, hogy erre sehol ne kerüljön sor, *a gazdasági vezetőknek és a mozgalmi szerveknek mindent el kell követni a feltételek maradéktalan biztosítása érdekében.* Annál is inkább, mivel a július 1-én életbelépett intézkedésekkel korántsem fejeződött be a munkaidő-csökkentés. Hátra van még a vontatási, a távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat, a 12/24-es fordulóban dolgozók és az utazószemélyzet.

Az előterjesztés vitájában felszólalt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter. Bevezetőjében annak a reményének adott kifejezést, hogy a vasút a szakszervezet segítségével megtalálja a módját az egész népgazdaságban oly nagy jelentőségű munkaidő-csökkentés megoldásának.

Ezután a személy- és áruszállításban — a munkaidő-csökkentés miatt — kialakuló új helyzettel foglalkozott. *A vasútnak fel kell készülni arra, hogy a jövőben a szabadszombatos, utaznivágyó dolgozók igényeit kielégítse.* Az áruszállításban már ebben az évben jelentkezik az egyenlőtlen ki- és berakás. A vállalatok nemcsak a hétvégi napokon, szombaton és vasárnap, hanem hétfőn és pénteken is kevesebb kocsit raknak, mint a hét többi napján. Ez arra figyelmeztet, hogy *még körültekintőbben kell foglalkozni az áruszállítással. Annál is inkább, mivel a vasutat felelősség terheli azért, hogy minden rendelkezésre bocsátott árut elszállítson.*

A központi vezetőség az előterjesztést elfogadta és hozzájárult az üzemek, a pályafenntartási és építési főnökségek és egyéb érintett szervek 44 órás rövidített munkaidejének engedélyezéséhez, illetve a vonatkozó végrehajtási utasítás kiadásához.

A központi vezetőség ülésének harmadik napirendi pontja a vasutas dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi ellátásáról szóló beszámoló volt, amelyet *Gulyás János,* a szakszervezet titkára tartott.

Hasonló téma 1966. május 13-án szerepelt a központi ve-

(Folytatás a 2. oldalon)

NAPIRENDEN

a munkásszállások és laktanyák ellátottsága

Július 5-én ülést tartott a szakszervezet elnöksége

A szakszervezet elnöksége július 5-én ülést tartott. Először a munkásszállások és laktanyák ellátottságáról szóló jelentést vitatták meg.

Az elnökség megállapítása, hogy az 1964. október 2-án történt tárgyalás óta színvonalbeli változás állt be, de a munkásszállások és laktanyák ellátottsága ennek ellenére nem megfelelő. Igen sok helyiséget más célra vesznek igénybe. A rádiók, televíziók javítása meghibásodás esetén hosszadalmas. A laktanyákban nem szűnt meg a melegágyváltás és nincs megoldva a személyenkénti ágynemű használata. *A szakszervezeti bizottságok részéről nem kielégítő a létesítmények ellenőrzése, nem megfelelő az önkormányzati szervek működése.*

Az elnökség szükségesnek tartja a munkásszállások korszerűsítését, a hiányzó felszerelések pótlását, a szálláshelyek rendjének szigorú betartását.

Fentiek biztosítása érdekében felkérte a 3. szakosztály vezetőjét és a közgazdasági osztályt, hogy két hónapon belül készítsenek intézkedési tervet:

— *a gazdasági vezetőkre és a szakszervezetre vonatkozó feladatok meghatározására,*

— *a munkásszállásokra előírt normák betartásának ellenőrzésére,*

— *a mulasztást elkövetők felelősségre vonására,*

— *a munkásszállások hiányos felszerelésének ütemezés szerinti pótlására.*

Ezután került sor a szakszervezeti szervek feladatának meghatározására a gazdasági vezetők megítélésében.

Alapelv, hogy az állami személyzeti hatásköri jegyzék szerinti szintnek megfelelő szakszervezeti szerv nyilvánítsa véleményét a vezetők beállításáról, felmentéséről, kitüntetéséről stb. Az álláspontot mindig kollektív vélemény alapján kell nyilvánítani. A szakszervezet vezető szerveit fel kell kérni véleményadásra, de önállóan is kezdeményezhetnek felmentést, leváltást stb. Az állásfoglalás elsősorban a gazdasági vezető politikai, erkölcsi és vezetési módszereire vonatkozzon.

A szakszervezet véleményének figyelembe vétele nem kötelező. Minden esetben közölni kell azonban az illetékes szervnek, hogy miért nem vette figyelembe a szakszervezet véleményét.

Az értekezlet harmadik pontja a szakszervezet kádermunkájáról szóló jelentés volt. Az elnökség a jelentést hosszas vita után — kiegészítésekkel — elfogadta. Úgy határozott, hogy a jelentés alapján *a területi bizottságok tárgyalják meg területük káderhelyzetét, a káderekkel való foglalkozást.* A végrehajtás tapasztalatait 1969. második felében az elnökség ismételten napirendre tűzi.

Hozzájárult az elnökség az utazószemélyzet változó illetmény rendszerének megváltoztatását célzó utasítás kidolgozásához. Tekintettel arra, hogy *a bevezetésre csak augusztus 1-től kerülhet sor, elfogadta azt a javaslatot, hogy a tervbe vett béremelés részarányos részét — személyenként 150 forintot — július hónapra is ki kell fizetni egyszeri jutalmazásként.* A felosztásnál figyelembe kell venni a munkaidő-csökkentésben elért eredményeket.

A 44 órás munkahét kiterjesztéséről, a vasutasok társadalombiztosítási és egészségügyi ellátásáról tárgyalt a központi vezetőség

(Folytatás az 1. oldalról)

zetőség előtt. A beszámoló a két év eredményeiről és hibáiról szólt, irányvonalat szabva a munka további viteléhez. Alábbiakban részleteket közlünk a beszámolóból:

Kedvezőtlenül alakult a táppénzes helyzet

Két év alatt is bővültek a betegségi biztosítási szolgáltatások. Emelkedett a családi pótlék és a nyugdíj egy főre jutó összege. *Az 1966. évi költségvetéshez viszonyítva 140 millió forinttal emelkedett a társadalombiztosítási osztály költségvetése. Az 1967. évi tényleges kiadás 815 millió 534 ezer forint volt. Egy év alatt 170 millió forinttal növekedett a nyugdíjra kifizetett összeg, s 1967-ben elérte a 800 millió forintot.* Az egy főre eső átlag nyugdíj a múlt év decemberében 767 forint volt.

A biztosítottak egészségügyi ellátásának színvonala is javult annak ellenére, hogy még sok a tennivalónk. 30 órával emelkedett a rendelőintézeti, 24 órával a fogszakorvosi óraszám. Új, eddiginél hatásosabb gyógyszereket hoztak forgalomba, *bővültek a gyógyászati szolgáltatások.* A társadalmi beteglátogatások száma és színvonala különösen azóta javult, amióta a szocialista brigádmozgalom kiszélesedett.

Mindezek ellenére a táppénzes helyzet kedvezőtlenül alakult. 1966-ban a tervezett 5,3 táppénzes százalékkal szemben 5,7 százalék volt a beteglétszám, ami 10,4 millió forint táppénz túllépést vont maga után. 1967-ben a tervezett 5,5 százalékkal szemben 6,1 százalékos volt a táppénzes állomány. Ez 15,9 millió forint többletkiadást jelentett. A betegszázalék alakulása gazdasági kihatásának érzékeltetésére példaként felhozom, hogy 0,1 százalékos csökkenés 2,6 millió forint megtakarítást jelent, nem is beszélve a munkaügyi kihatásáról — mondotta az előadó.

Ezután a táppénzes helyzet kedvezőtlen alakulásának okairól szólt, majd ismertette, hogy két év alatt milyen új egészségügyi létesítményekkel gazdagodott a vasút. Az egészségügyi káderellátás helyzetének, a kórházak és rendelőintézetek zsúfoltságának taglalása után *javasolta, hogy a társadalombiztosítási osztály dolgozzon ki javaslatot azokra a gyógyszerekre, amelyek megfelelő árkialakítás után, orvosi vény nélkül, szabadon vásárolhatók lennének a gyógyszertárakban.* Az ezzel kapcsolatban végzett vizsgálataink ugyanis arra az eredményre vezettek, hogy a társadalombiztosítási osztályra évenként beérkező mintegy 6—7 millió receptnek 35—40 százaleka olyan, amit nem kell feltétlenül orvosi felíráshoz kötni.

Kedvezőtlen hatással van a táppénzes százalék alakulására az is, hogy *nem kielégítő a MÁV rendelőintézetek szakorvosainak kapcsolata a szolgálati főnökségekkel.* Nem ismerik az orvosok, hogy milyen körülmények között dolgoznak azok az emberek, akiknek gyógyítása gondjaikra van bízva.

A kapcsolatok kiépítése, az üzemi orvosi munka színvonalának emelése végett *szükségesnek tartjuk, hogy a 3. szakosztály tegye kötelezővé valamennyi egészségügyi főcsoportnak a betegstatisztika szolgálati ágankénti, betegségnemenkénti elemzését,* és a következtetések levonása után a szükséges intézkedések megtételét. Az egészségügyi főcsoportok negyedéves jelentésükben számoljanak be az intézkedésekről, az eredményekről.

A táppénzes százalék kedvezőtlen alakulásában szerepük van a szolgálati vezetőknek és a dolgozóknak is. A szolgálati vezetők egy része nem kíséri figyelemmel a betegletszám alakulását. *1967-ben 3 millió 400 ezer táppénzes nap merült fel. Ez kereken 135 ezer dolgozó egyhavi munkaideje.* Egy százalékos csökkenés 22 500 ember egyhónapi munkáját jelentené. És ezt az egy százalékot kiadja a liberalizmus, a más rovására táppénzes állományban levők száma.

A valóban betegeket még gondolatban sem kívánjuk megbántani, megrövidíteni. *Vannak azonban olyanok, akik az orvosi liberalizmust használják fel, ha a táppénzes állományba törekvésnek nem betegség az oka.* Tapasztalni, hogy ha valakit nem tetszó munkakörbe helyeznek, táppénzes állományba megy. Ha nem kap szabadságot, ha figyelmit indítanak ellene, vagy éppen elfoglaltsága van, betegállományban keres menedéket.

A területi és szakszervezeti bizottságoknak is feladata megakadályozni, hogy a nem keresőképtelenek jogtalanul igénybe vegyék a társadalombiztosítási szolgáltatásokat. Kötelességük fellépni a lazaságot eltűrő szolgálati vezetőkkel és a lazaságot elkövető orvosokkal szemben.

Fontos feladat a betegségek megelőzése

A gyógyító tevékenység színvonalának állandó javítása mellett a szakszervezet társadalombiztosítási szerveinek másik fontos feladata a betegségek megelőzése és az idült, vagy krónikus betegségben szenvedők gondozásának elősegítése.

A kettő között rendkívül szoros az összefüggés. A megelőzés, a gondozás semmivel nem kisebb jelentőségű a gyógyítást segítő tevékenységnél. Sőt, *minél hatékonyabb a megelőző gondozó tevékenység, annál kevesebb a gyógyítandó betegek száma.* A gyógyítás ugyanis következmény, a megbetegedés következménye. A megbetegedésnek pedig okai vannak. Az okok között szerepet játszik az üzemek, munkahelyek és azok környezetének állapota. *Minél egészségesebbek a munkakörülmények, minél jobb a szociális és egészségügyi ellátottság, annál kisebb a betegséget munkahelyen kiváltó ok, s főleg az üzemi baleset veszélyforrása.*

Mindaddig azonban, amíg az üzemegészségüggyel, a megelőző-gondozó munkával való foglalkozás nem kerül a területi és az üzemi szakszervezeti szervek tevékenységének homlokterébe, a gyógyítás segítése marad a főkérdés.

Építtethetünk új kórházakat, bővíttethetjük a rendelőket, emelhetjük az orvosi óraszámot, az mind kevés lesz, ha nem lesz hatékony, eredményes és tevékenységünk központi kérdése a megelőzés. A betegségmegelőzés lényege: *elejét venni annak, hogy a munkahelyi és munkatechnológiai fogyatékosságok miatt betegek legyenek a dolgozók.*

A területi és szakszervezeti bizottságok állítsák munkájuk középpontjába a gyógyító tevékenységgel való foglalkozás mellett a betegségmegelőzést.

A szolgálati vezetőkkel és üzemi orvosokkal együttműködve kísérjék figyelemmel a munkahelyek egészségügyi állapotát, a munkakörülményeket, a szociális és egészségügyi ellátottságot. *Tegyenek intézkedést — az adott anyagi lehetőségeken belül — a feltárt hiányosságok megszüntetésére.*

Annak ellenére, hogy több erélyes és hatékony intézkedés, a vasút korszerűsítése sok tekintetben javította a dolgozók munkakörülményeit és munkafeltételeit, a betegségi esetek száma nem csökkent jelentősen. Az évenkénti. mintegy 200 ezer betegségi eset globálisan 6000—8000-rel kevesebb ugyan, de például a légzőszervi. a keringési, vagy asztmaszerű betegségeknél emelkedés van.

A megelőzés gondozás is

A területi és szakszervezeti bizottságok elemezzék rendszeresen a statisztikát betegségi nemenként és annak alapján követeljék meg a megelőző munka módszereinek és formáinak kialakítását és alkalmazását az illetékeseknél. Számoltassák be őket az e téren végzettekről. *A betegségmegelőzés egyben gondozás is.* A szűrő, vagy időszakos orvosi vizsgálatok, a munkahelyek megfelelő állapotának biztosítása a gondozást is magában foglalja.

Mégis külön kell szólni a gondozásról. A gondozási munka a munkaképesség fenntartására irányuló tevékenység azoknál, akik erre rászoruloknak, megakadályozása egészségük további romlásának.

A jó gondozási munka elengedhetetlen feltétele a gondozásra szoruló személyének és betegségének ismerete, orvosi tanácsokkal és utasításokkal való rendszeres ellátása, gyógykezelése, az egészségi állapotuknak megfelelő munka közben való foglalkoztatás, munkahelyük állapotának rendszeres ellenőrzése. Szükség esetén ideiglenesen, vagy véglegesen könnyebb munkakörbe helyezésük, otthoni életmódjuk és körülményeik figyelemmel kísérése.

A gazdasági vezetőknek feladata az üzemi orvosok javaslatai és a helyi szakszervezeti szervek észrevételei alapján a szükséges intézkedéseket megtenni, a jó gondozási munka feltételeit megteremteni.

A területi bizottságok feladata elősegíteni, hogy az igazgatóságok vezetői és osztályvezetői, valamint az egészségügyi főcsoportok minden segítséget megadjanak a külszolgálati vezetőknek és az üzemi orvosoknak a megelőzőgondozó munka eredményessé tételéhez és a komplex egészségügyi tervekben foglaltak teljesítéséhez.

A szakszervezeti bizottságok kísérjék figyelemmel a gazdasági vezetők és az üzemi orvosok ez irányú tevékenységét, a tervben vállalt feladatok teljesítését. *Vezetőségi ülésen rendszeresen számoltassák be a szolgálati vezetőket, az üzemi orvosokat és a szakszervezeti bizottságok érdekelt társadalmi munkabizottságait.* Adjanak maximális segítséget a megelőző-gondozó munka hatékonyságának növeléséhez.

A gondozási munka eredményességében fontos szerepe van a gondozottnak is. Mitsem ér a jól szervezett, tervszerű gondozás, ha nem talál talajra, az érdekelt dolgozó az utasítást nem tartja be.

Tervszerű egészségügyi felvilágosítást

A dolgozók felvilágosítását, az egészségügyileg is kulturált magatartást van hivatva szolgálni *az egészségügyi felvilágosítás.* Ez nem csupán egyszerű ismeretterjesztés, hanem a helytelen, egészséget veszélyeztető szokások. az egészséggel szemben gyakran felelőtlen magatartások megváltoztatását célzó nevelőmunka.

A vasútegészségügyi szolgálat vonalán jelenleg nem beszélhetünk tervszerű egészségügyi felvilágosításról. Pedig ez csak akkor eredményes, ha nemcsak általános, ha azokra a betegségekre irányul, amelyek a vasúti szolgálattal összefüggnek. ha az egészségügyi propaganda színes, sokoldalú, változatos és rugalmas.

A területi bizottságok a terület sajátosságainak megfelelően dolgozzák ki az egészségügyi felvilágosítás fő szempontjait, formáit és módszereit. Erre építve követeljék meg a szakszervezeti bizottságoktól szolgálati helyük arculatát visszatükröző agitációs érvek kidolgozását és hirdetését.

A szakszervezeti bizottságok a területi bizottságok által megadott szempontok szerint készítsék el az agitációs és propagandaanyagot és gondoskodjanak a tömegek közötti ismertetéséről. Kapcsolják be a munkába a bizalmiakat és a szakmai középkádereket.

Ezután a társadalombiztosítási tanácsok és albizottságaik feladatairól beszélt az előadó. *A központi vezetőség az előterjesztést elfogadta. Határozatilag kimondotta, hogy az elnökség a beszámoló alapján dolgozza ki a feladat végrehajtását segítő irányelveket.* A területi bizottságok ennek alapján tárgyalják meg területükre konkrétizáltan a tennivalókat.

Megjutalmazták a legjobb véradókat

A debreceni vasúti csomóponton az elmúlt napokban ünnepséget tartottak, ahol köszöntötték azokat a vasutasokat, akik hosszú esztendőkön keresztül önkéntesen ajánlják fel vérüket az arra rászoruló súlyos betegeknek. A csomóponton találunk olyan dolgozót is. aki 65, 50. illetve 45 esetben adott már vért. A véradónap alkalmából több véradónak arany-, illetve ezüstjelvényt adtak át, majd 7700 Ft pénzjutalmat is szétosztottak.

Az ünnepség befejezéseként a debreceni MÁV szimfonikus zenekar rögtönzött hangversenyt adott, majd ezután bemutatták az igazgatósági véradó napról készült kisfilmet is.

Czeglédi Sándor

HEGYEK KÖZÖTT, VÖLGYEK KÖZÖTT

Néhány esztendő óta a Diósgyőri Papírgyár és a Farkasgödör közötti kisvasút, amely a miskolc—garadnai vonalból ágazik ki, kirándulókat is szállít. A vonal mellett pihenésre és túrázásra alkalmas tisztások és források vannak. A végállomásról egyórás gyaloglással el lehet jutni a szentléleki *Hermann Ottó turistaházhoz,* s útközben a *Buzgó-kőről* vagy az *Örmény-kőről* szép kilátás nyílik a *Bán-völgyre* és *Tardona* községre. Véleményünk szerint ezt a vonalat még többen igénybe vennék, ha egy reggeli vonatot állítanának be, illetve egyszerűsítenék a szombati menetrendet. De különösen egy reggeli vonat beállítása válna esedékessé, hiszen most, amikor egyre több üzemben dolgoznak már 44 órás munkahétben, minden bizonnyal még többen vennék igénybe ezt a kirándulóvonatot.

„Őszintén köszönjük a támogatást"

Levél a Hanoi Szakszervezetek Egyesülésétől a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának

Kedves Elvtársak!

Örömmel olvastuk szolidaritásukat kifejező táviratukat. A hanoi dolgozók, a hanoi szakszervezetek nevében őszintén köszönjük azt a támogatást, amelyet a budapesti szervezeti munkások, a budapesti szakszervezeti szervek harcunkhoz nyújtanak.

Mint Önök is tudják népünk harcban áll az amerikai agresszorokkal, és ebben a harcban sikereket, eredményeket ért el. E győzelmek és a világ haladó szellemű millióinak követelése arra kényszerítette Johnsont, az Amerikai Egyesült Államok elnökét, hogy bejelentse az észak-vietnami „bombázások korlátozását", és képviselőit Párizsban tárgyalóasztalhoz ültesse.

A világ közvéleménye azonban azt is tapasztalta, hogy az Egyesült Államok nem mond le bűnös agressziójáról. A világ haladó közvéleményének tiltakozása ellenére az amerikai agresszorok északon és délen tovább folytatják háborús eszkalációjukat. Olyan területeket bombáznak a 17. és 20. szélességi fok között. ahol több mint 4,5 millió ember él. Súlyos pusztításokat okoznak — Huét és Saigont is beleértve — a délvietnami városokban is.

Az Egyesült Államok mindeddig visszautasította a Vietnami Demokratikus Köztársaságnak azt a jogos követelését, hogy feltétel nélkül szüntesse be a bombázást és minden más harci cselekményt Vietnam egész területén.

Ebben a helyzetben a budapesti dolgozók, szervezett munkások és szakszervezeti szervek rendszeres erkölcsi és növekvő anyagi támogatása nagy segítséget és bátorítást nyújt harcunkhoz.

Hanoi munkásai, értelmiségi dolgozói élénk figyelemmel kísérték Budapest lakosságának és dolgozóinak május 1-i felvonulását, valamint a nagyszerű „Budapest — Hanoiért" akció eseményeit, amelyekben külön hangsúlyt kapott és kifejezésre jutott a magyar nép együttérzése harcoló népünkkel.

A hanoi dolgozók és szakszervezetei nevében ismételten őszinte köszönetünket fejezzük ki a testvéri Budapest lakosságának, dolgozóinak és a szakszervezeteknek a proletár-internacionalizmus jegyében megnyilvánuló szolidaritásukért, mely tovább fokozza erőinket a termelőmunkában, az építésben és népünk védelmében folytatott harcban egyaránt.

Szilárd meggyőződésünk, hogy szenvedéseinket, küzdelmeinket siker és dicsőség koronázza, és az amerikai imperialisták teljes vereséget szenvednek. Megvalósul az ország békés egyesítése, s mindez hozzájárul Délkelet-Ázsia és a világ békéjének megvédéséhez.

Felhasználjuk az alkalmat arra, hogy Önöknek és Önökön keresztül minden budapesti dolgozónak a legszívélyesebb testvéri üdvözletünket küldjük.

Hanoi Szakszervezeti Egyesülés
Vu Dinh
titkár

A bolgár vasutas fiatalok felkészültek a VIT-re

A VIT nemzetközi előkészítő bizottsága *Szófiában* működik, a belváros egyik modern, négyemeletes épületében. Ahogy közeledik a fesztivál időpontja, úgy fokozódik a munkatempó: *készülnek a delegációk fogadására, melyek hajóval, repülőgéppel, autóbuszokkal vagy vonattal érkeznek.* Fogadásukra felkészült az egész város: ahol erre szükség volt, újra festették a házakat, tatarozták az üzleteket, az erkélyeken virágok pompáznak, elkészültek a szabadtéri színpadok a város legszebb parkjaiban.

A vasúton érkező VIT-küldöttek fogadását, utaztatását a vasút Komszomol szervezetei vállalták. Óriási feladat! *Huszonhat külföldi vonatot fogadnak. A 800 tagú szovjet VIT-küldöttség, a 300 vietnami fiatal, a 300 indiai delegátus, de sok francia, olasz. belga, NDK VIT-küldött is vonattal érkezik.* Ezeket vagy a jugoszláv határnál, Dimitrovgrádban vagy a román határnál Russéban fogadják. A munka java része a vasút komszomolistáira hárul. A fogadó állomásokon határtalálkozók lesznek, ahol a fogadóbizottsággal együtt a vasút komszomolistái rögtönzött műsorokkal, dallal, tánccal köszöntik az érkezőket.

A latin-amerikai VIT-küldöttek, a közel-keletiek, az EAK küldöttei, a szudaniak, a szíriaiak, a libanoniak, az iraniak, a jemeniek hajóval jönnek és Várnában fogadják őket. *De ezen a vonalon is nagy munka vár a vasút komszomolistáira, Várnából ugyanis már különvonat szállítja Szófiába a távoli országokból érkező delegációkat. Ezeken a szerelvényeken is a vasutas fiatalok látják majd el a szolgálatot.*

A fesztivál idején lesznek úgynevezett *„Fesztivál városok"* számszerint 25, ahova majd ellátogatnak a nagy találkozó részvevői. A vasúti forgalom lebonyolítására a a bolgár vasút 20 különvonatot állít be. Ezek forgalmának irányítását, a VIT-küldöttek kényelmes utaztatását, kiszolgálását is a vasutas komszomolisták vállalták. Ha figyelembe vesszük, hogy *a fesztiválra 26 külföldi szerelvény érkezik az országba, továbbá a bolgár vasutak 20 különvonatot üzemeltet, reális az a vélemény, hogy ezek menetrendjének kialakításával, a forgalom zökkenőmentes lebonyolítására tett igérettel a vasút fiataljai igen komoly feladatot vállaltak.*

A VIT negyedik napján, július 31-én kerül sor a fiatal ipari munkások nemzetközi találkozójára. Nagyszabású program ez, melynek keretében a fesztivál küldöttei a szófiai és vidéki ipari üzemekbe is ellátogatnak. *G. Kolev* elvtárs, a szófiai nagy javítóműhely főmérnöke elmondotta, hogy *július 31-én a szófiai pályaudvar komszomolistáihoz is érkezik két csoport, és a javítóműhelybe is ellátogat egy ifjúmunkásokból álló VIT-delegáció.* Ez a három látogatás a vasút fiataljainak szól, s ezért különösen nagy szeretettel készülnek a fogadásra. Munkahelyüket kicsinosítják, virágokkal díszítik, kis műsort is előkészítenek.

Alföldi Erzsébet

Kultúrotthon társadalmi munkával

A *vaci* csomóponton egy használaton kívül került volt sporthelyiségből a csomópont dolgozói társadalmi munkával kultúrotthont építenek. Az állomás dolgozói eddig 1303, a tűtőház 532, a nyugdíjasok pedig 29 társadalmi munkaórával járultak hozzá az építéshez. A pályafenntartás dolgozói pedig a festést, mázolást vállalták, amire majd később kerül sor.

A társadalmi munkában élen jár *Balogh István, Bagó Gábor, Szabó József, Szalai Sándor* és *B. Tóth Károly.*

Őszinte elismerés illeti a váci csomópont dolgozóit, hogy áldozatos munkával létrehozzák a kultúrotthont.

R. S.

18876 leütés 45 perc alatt

Kiváló dolgozó jelvényt kaptak a legjobb gépi adatfeldolgozók

Érdekes, izgalmakban bővelkedő verseny színhelye volt július 3-án a *MÁV Adatfeldolgozó Főnökség*. A XVIII. vasutasnap tiszteletére egy új szakma, a lyukkártya-rendszerű gépi adatfeldolgozás versenyének döntőit bonyolították le a vasutas adatfeldolgozók körében.

A versenyen megjelent *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára, valamint több vezető beosztású dolgozó.

A verseny célja — az adatfeldolgozás egyes munkafázisainál — a termelékenység fokozása, a szakmai ismeretek bővítése, a lyukkártya-rendszerű adatfeldolgozás szélesebb körben történő megismertetése volt. *A versenyzők három géptipuson: lyukasztó, ellenőrzőlyukasztó és rendezőgépen döntötték el, hogy a vasutasok közül kik a szakma legjobbjai.*

A versenyfeladat a lyukasztók részére teljesen azonos bizonylat számadatainak kártyába történő lyukasztása volt. Az ellenőrzők a lyukasztókéval egyező bizonylat alapján készített lyukkártyák ellenőrzését kapták feladatul, melyekben a versenybizottság szándékos hibákat rejtett el. Ezeket a hibákat kellett kiemelni. *E géptipusokon a verseny időtartama 45 perc volt.*

A rendezőgépeken 2000 kártya csoportosítását kellett megoldani négy fogalom, összesen 13 helyérték szerint, majd 100 kártyát kellett kézzel elhelyezni a megfelelő sorrendben. Ezen a géptípuson a verseny időtartama 60 perc volt.

A verseny keretében 111 dolgozó mérte össze tudását oly módon, hogy a MÁV két üzemében *műszakonként, illetve géptipusonként a 6 legjobb versenyző jutott tovább* az üzemi középdöntőbe, ahol az elért helyezések alapján ugyancsak 6 versenyző jutott tovább a döntőbe. Ilyen lebonyolítás mellett a döntőn géptípusonként 12 versenyző vett részt.

Az értékelést és a sorrend megállapítását UNIVAC 1005 típusú kis elektronikus gép végezte a versenyt követő néhány percben. Rendkívül figyelemre méltó eredmények születtek.

A lyukasztásban *Ubrankovics Károlyné* 15 522 billentyű leütéssel —, mely a selejt és a hiba levonása után 15 012 tiszta leütést eredményezett — szerezte meg az első helyet.

Az ellenőrző gépek kategóriájában *Halkrant Ferencné* végzett az első helyen, *18 876 billentyű leütést ért el 45 perc alatt!*

A rendezők versenyében *Szegedi Mária* bizonyult a legjobbnak, aki a kártyák rendezésében (csoportosításában) 22 099 pontot szerzett.

A verseny első helyezettjei *Kiváló dolgozó* jelvény kitüntetésben részesültek a vele járó pénzjutalommal, valamint 3 napi jutalomszabadsággal.

Hideg zuhany

Szeretek fürdeni, de nem ruhástól, s inkább a Balatonban, mint a Keleti pályaudvaron I. osztályú kocsiban. Mégis úgy adódott, hogy egy magáról megfeledkezett ablaktisztító „jóvoltából" a Keleti pályaudvaron „vettem" hideg zuhanyt.

Az eléggé el nem ítélhető eset, még június 19-én történt, amikor a csarnok V. vágányán álló, Hegyeshalomig közlekedő 22-es számú személyvonat I. osztályú kocsijába jóval az indulás előtt szálltam be. A nyitott ablak mellett a fullasztó hőségben kicsit elszunyókáltam. Ezt az alkalmat „használta fel" az egyik ablaktisztító nő és a nyitott ablakon át az ablakmosó rózsáját fejem fölé tartva, alaposan megfürdetett. Még az sem vigasztalt, hogy nem én voltam az egyedüli utas, aki erre a „sorsra" jutott. Amikor mindezért kérdőre vontam, még neki állt feljebb.

Megengedhetetlen, hogy Budapest egyik nagyforgalmú személypályaudvarán, a Keleti pályaudvaron — de az ország bármelyik állomásán is — a vasutasság tekintélyével mit sem törődve, ilyen fegyelmezetlenül, ilyen cinikusan viselkedjék egy vasutas dolgozó.

Dibusz Imre
Almásfüzitő

Kevés a pénztár!

Július 8-án reggel 6 óra előtt a Keleti pályaudvaron csak két pénztárnál lehetett jegyet váltani. Sőt egy idő után a kettő közül az egyik áramszolgáltatási zavar miatt beszüntette a munkát. *Így a reggeli nagy forgalom idején mindössze egy pénztár állt a belföldi utasok rendelkezésére, egy pedig a külföldi utasoknak adott jegyet.* Mondanom sem kell, hogy az utasok mérgelődtek és szinte kivétel nélkül mindannyian azt kérdezték miért nem lehet a Nyugati, illetve a Déli pályaudvarhoz hasonlóan 5—6 vagy szükség esetén még több pénztárnál jegyet váltani.

Valóban miért?

Foki István

12 éve balesetmentesen

Kétpó állomás dolgozói 12 éve balesetmentesen teljesítenek szolgálatot. Ezen a kis állomáson egyetlen szocialista brigád dolgozik. A brigád, amelynek az egész állomás kollektívája tagja — felajánlotta, hogy a kocsitartózkodási és kocsikihasználási tervüket *2 százalékkal túlteljesítik.*

Boldizsár Gyula

233 új tisztet avattak

Rödönyi Károly miniszterhelyettes ünnepi beszédét mondja a tisztavatáson.

A vasutasnapi központi ünnepségeknek évek óta érdekes színfoltja a tisztavatás. A XVIII. vasutasnapon a MÁV Tisztképző Intézet forgalmi és kereskedelmi, gépészeti és vontatási, építési és pályafenntartási, valamint távközlő- és biztosítóberendezési tagozatának 233 végzős hallgatója, újdonsült tisztje sorakozott fel a Szőnyi úti sportlelep zöld gyepén. Az avatáson megjelent *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Mészáros Károly* miniszterhelyettes, *Szabó Antal* főtitkár, s a vasút számos vezetője.

A tisztavatás a már hagyományos katonás külsőségek között vette kezdetét. Az ünnepséget *Kun Dezső*, az intézet igazgatója nyitotta meg, majd Rödönyi Károly miniszterhelyettes mondott ünnepi beszédet.

— A vasutasnap a mi ünnepünk — hangsúlyozta a miniszterhelyettes. *— Nem véletlen, hogy évek óta ezen a napon avatjuk a vasútüzem új tiszjeit. Ezen a napon egész népünk megbecsüléssel tekint a vasutasok 170 ezres táborára, arra a hatalmas szervezetre, amely mint az ország legnagyobb szállítási üzeme egyemberként, összehangoltan végzi sokszor áldozatokat is követelő munkáját.*

A továbbiakban részletesen elemezte az eddig elért eredményeket, majd az előttünk álló feladatokról beszélt a miniszterhelyettes. Ezután az új tisztekhez szólva a következőket mondotta:

— Míg Önök a Tisztképző Intézet padjaiban tanultak, igyekeztek elsajátítani a magasabb szintű munkához szükséges ismereteket, vasutas társaik Önök helyett is dolgoztak a szolgálati helyeken. Az ő munkájuk és egész népünk áldozatos munkája biztosította azokat az anyagi eszközöket, amelyek továbbképzésüket lehetővé tették. Mindezért cserébe tetteket várunk Önöktől. Bizunk abba.., hogy az intézetben tanultakat jól fogják majd hasznositani gyakorlati munkájukban.

A miniszterhelyettes ünnepi beszédét a tiszti egységek díszszemléje követte.

A női szakasz feszes vigyázzban hallgatja az ünnepi beszédet.

(Szabó Mihály felvételei)

Brigádértekezlet családtagokkal

Gyoma állomás Magyar—Szovjet Barátság szocialista brigádja az elmúlt napokban brigádértekezletet tartott, amelyre meghívták a családtagokat is. A szép számban megjelent férjeket, illetve feleségeket és ismerősöket *ifj. Juhász István* brigádvezető köszöntötte, majd ismertette a brigád eddig elért eredményeit. A brigád a kocsikihasználási tervet 101, a kocsitartózkodást 98 százalékra teljesítette, s az egy kocsira eső mozgatásnál 4,3 perces eredményt értek el.

A termelési eredmények értékelése után szó esett a június 18-i visegrádi kirándulásról is, majd megtekintették az akkor készült filmet is.

A kollektíva jó összhangjára mi sem jellemzőbb, mint az, hogy amikor tehetik a brigád tagjai családostól szórakozni, kirándulni mennek.

Pozsár András

A vasutasnapon adták át Nagykőrös állomás új felvételi épületét

Nagykőrös állomás kollektívája évek óta eredményesen dolgozik. Munkájukról, az állomáson folyó rekontstrukcióról lapunk hasábjain is beszámoltunk. Most arról adhatunk hírt, hogy a kollektíva jó munkával kiérdemelte a *Szocialista Munka Szolgálati Helye* címet. Ennek megszerzése annál is inkább dicséretes, mivel 1966 januárjától az állomáson átépítés történt és ez nagyban bátráltatta a munkát. *A jó kollektívának, a kitünő összhangnak volt köszönhető, hogy sikerült mégis eredményesen dolgozniok.*

A rekontsrukció már befejeződött, s

az ujjáépült modern állomást és a dominó-rendszerű biztosítóberendezést a XVIII. vasutasnap alkalmával ünnepélyesen adták át.

társadalmi munkával is segítették a rekonstrukciót.

1967-ben mintegy 300 munkaórát, 1968-ban eddig 200 munkaórát teljesítettek. A szocialista brigádok kezdeményezésére az állomás város felőli részét parkosítják.

Az átépítés egész folyamán Nagykőrös állomás dolgozói az átépítést végző *Út- és Vasútépítő Vállalat, a Hidépítést Főnökség, a Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség*, a magasépítést végző *Szentesi Építési Főnökség* dolgozóival együtt az egymást segítés elvén összhangban, megértéssel végezték az átépítést.

Az átadási ünnepség kezdetét jelenti annak az ünnepség sorozatnak, amelyet Nagykőrös város 600 éves évfordulója alkalmából rendeznek július 20-tól.

Nagykőrös állomás forgalmi- és kereskedelmi dolgozói kivétel nélkül szocialista brigádban dolgoznak. A négy brigád közül egy elnyerte az ezüst plakettet, három pedig bronz plakettes szocialista brigád. A szocialista brigádtagok

Gazdaságos ez így?

Makó állomáson június 21-én homokot adtak fel *Hejce-Vilmány* állomásra az ottani pályafenntartás címére. A homok június 25-én 4 napi kocsikázás és 393 kilométer futás után érkezett meg. Meglepő viszont az volt, hogy *ugyanezen a napon Hejce-Vilmány állomáson adtak fel 2 kocsi homokot más állomásra.* Felmerül a kérdés, érdemes, és gazdaságos volt-e többszáz kilométerről homokot hozatni, amikor helyben is volt. És nemcsak hogy volt, hanem a helybéli homokból még másnak is jutott.

Bakó János

Szerelme a vasút...

A távoli hegyek mögé hanyatló nap sárga sugárnyalábbal búcsúzik a meghitten meleg lakószobától. Néhány percre még fényt kölcsönöz a gonddal kezelt bútoroknak, megcsillan a gyöngyöző italt rejtő poháron, amelynek rubintartalmát — a hűsítő, ízes meggyszörpöt — *Babuska néni* maga készítette, bekukkan, mintha olvasni vágyna, a könyvespolc gyakran forgatott kötetei közé, majd Zoltán bácsinak is jó éjszakát kívánva, derengő homályt hagy maga után.

Kattan a villanykapcsoló, csiszolt kristályüvegen cikázik át a fény.

— Szép csllllár!

— Az állomás dolgozóitól kapta a férjem, két éve, amikor nyugdíjba ment. Azt mondták: ha Zoltán bácsi esténként felgyújtja a lámpát, biztosan eszébe jutunk. Mert lámpát minden este gyújt az ember.

.... 1 ....

Zoltán bácsi — *Dapsy Zoltán* főfelügyelő, Kőbánya-Kispest nyugalmazott állomásfőnöke — immár mosolyogva gondol az alkonyodozás napjára. *De hosszú-hosszú hónapokig senki nem látta mosolyogni.* Csöndesen ült a szobasarokban, szótlanul nézett kifelé az ablakon, tekintete lopva követte a tovarobogó szerelvényeket...

— Hogy miért?!... Egy fiatalember meg tudja talán mondani, hogy miért szereti épp azt a kislányt? Szereti, mert úgy érzi, hogy mást nem szerethet. Biztosan van szebb lány, meg okosabb — de neki csak az a kislány kell. Így vagyok én a vasúttal. És ne kérdezze, hogy miért szeretem, s hogy miért álmodom még ma is róla — *szeretem, mert az egész életem a vasút szolgálatában telt el...*

— Azt tőlem kérdezze, lelkem, hogy mit jelentett a férjemnek a vasút. Amíg fiatalabbak voltunk, el-eljártunk szórakozni, de Zoltán ilyenkor is gyakran hazaszökött. *Kis állomáson volt főnök, ritkán ment keresztül ott vonat, de ő visszament az állomásra, hogy megnézze, minden rendben van-e.* Maga kérte a nyugdíjazását, hiszen megérdemelte, 49 évnél is tovább dolgozott a vasútnak, s 1925-ben már állomásfőnök volt *Szilágyballón*. S a nagyobb állomások! A háború alatt *Püspökladányban*, aztán két és fél hónapig *Debrecenben*, majd hét és fél évig *Nyíregyházán!*

Püspökladány. A legfájóbb emlék. 1944. június 2-án, éjjel 1 órakor kezdődött a bombázás. A vasúti csomópontok igencsak fontosak voltak — s ezt az állomásfőnök is jól tudta. Az 5-ös vágányon pedig, lezárt-zsúfolt marhavagonokban zsidók voltak. A bombavetők aligha tudják, hogy a vagonban emberek vannak! *Mozdonyt kapcsoltatott a szerelvény elé, s kihuzatta a vagonokat nyilt pályára. Alig néhány perccel később az első 250 kilós bomba az 5-ös vágányon robbant — ott, ahol korábban a szerelvény közepe vesztegelt.* Ekkor kapott az asszony sokkot, három napig nem tudta szóra nyitni a száját.

.... 2 ....

Nyíregyháza. A legszebb emlékek... s egy fájó intrika. A porig bombázott állomás Dapsy Zoltán főnöksége alatt született újjá. Ott lépett be a pártba, ő teremtette meg a szakszervezet kulturális életét (a vasutas kultúrotthonnak és a sportkörnek — nemcsak címleges! — elnöke volt). Aztán 1952-ben megvádolták: *„...megköveteli, hogy úgy köszönjenek neki — alázatos szolgája".* Elég vád volt ez ahhoz, hogy ne legyen állomásfőnök tovább.

— Hogy szerették-e a nyíregyháziak? Azt tőlem kérdezze, lelkem. Elég, ha annyit mondok: *ha nyíregyházi vonat megy el az állomás előtt, Zoltán odaáll az ablakba, a régi kalauzok pedig ma is felintenek, tisztelegnek neki!...* Szilveszterkor meg táviratok jönnek.

A falon megsárgult fényképek. Babuska 14 évesen, a négy polgári elvégzése után, s Zoltán, mint maturáns, az érettségi vizsga után. Az idő tájt ismerkedtek össze. Előbb csak nézték egymást, majd a kiskapu résnyire nyitva maradt, aztán Dapsy Zoltán bekösönt...

Még egy fénykép a falon, nem volt elég ideje megsárgulni: *az asszony-lányuk arcmása.* Budapesten él, tudományos munkát végez. Amikor Dapsy Zoltánt Kőbánya-Kispest állomásfőnökévé nevezték ki — 1958-ban történt —, azért is örömmel fogadták, mert így közel lehetnek a lányukhoz. Tegnap este is nála voltak, hetente kétszer-háromszor ellátogatnak hozzá Budára.

— Ha megfelelő lakást adnak, s szükség lesz a főnöki lakásra, közelebb költözünk a lányunkhoz. Persze, nem lenne könnyű, egyáltalán nem... amíg itt élek az állomáson, ha kedvem tartja, lemegyek az irodára, s mindennap tudom, mi történik a vasútnál, mi újság az állomáson. Most például hatalmas oszlopokat állítanak, villamosítják a ceglédi vonalat. Az év végén már villanymozdonyok közlekednek itt. Persze, ha menni kell, hát megyünk! Kőbánya-teherpályaudvar pártalapszervezetéhez tartozom, a taggyűlésekre ma is elmegyek, s a város másik végéből is eljutok oda...

.... 3 ....

A bútorokat a nyugdíjazás után cserélték ki. A lakásnak csak egyik szobáját használják — régi épület, sok a takarítani való. A televíziót is azóta vették, azóta van idejük nézni az adást. Nem néznek meg mindent. A krimit nem szeretik: minek izguljanak fölöslegesen. Ha már izgulni kellett, kellemesebb izgalom volt a *Ki mit tud?*, a kis zongoraművész, a *Törekvés táncegyüttes*, meg a többiek vetélkedése.

A fiataloké, akik hittel akarattal készülnek az életre, a hivatásra. S akik közel a legderekabbak — de csakis ők. Ötven év múlva majd hasonló rajongással beszélnek a munkáról, szakmáról, dolgos hétköznapokról, mint a nyugdíjas állomásfőnök, akihez Babuska néni — aki most omlós sütéménnyel kínál, hogy még jobban csússzon a következő pohár meggyszörp —, *akkor is újra hozzámenne, ha tudná, hogy férje tizszer, százszor, ezerszer is vasutas marad.*

Mert másként nem lehet.

Földes Tamás

A sínhőmérséklet 56 fok

A legnagyobb hőségben is derekasan helytállnak a pályaépítők

Szinte izzik a levegő. Még a fa levelei is bénák, mozdulatlanok. Emberemlékezet óta nem volt ilyen meleg, ilyen csapadékmentes nyarunk. A hőség kínozza, gyötri az embert. A hideget is nehéz elviselni, de az ellen legalább öltözködéssel, melegedőkkel, meleg itallal valahogy védekezni tudunk. De mit tehet az ember, az égető, perzselő napsugarak ellen?

A kánikulában a pályaépítők is sokat szenvednek, akik a forró sínek és kavicságyak között sokszor 35 fokos hőségben dolgoznak. Riportunkban róluk szólunk.

Színhely Cegléd állomás. A több tonnás dömpereken és önürítős teherautókon szünet nélkül érkezik a zúzott kő, a bányameddő, hogy teljesen új, alépítményt készíthessenek a *Budapesti Építési Főnökség* emberei.

A munka tervszerűen halad

A munkahelyeket, a forró sínközöket *Horváth Zoltán* főépítésvezető társaságában mi magunk is végigjártuk. Az állomás előterében a IV., V. és VI. vágány „tükrén" dolgoznak. Itt találkoztunk a *Közlekedési Építővállalat* embereivel is, akik az állomás csatornahálózatát építik át és a vízvezetékeket cserélik ki.

— *Cegléd állomást teljesen átépítjük* — mondja Horváth Zoltán. — *Nemcsak a felépítményt, hanem az alépítményt is kicseréljük. Erre azért van szükség, mert eléggé elhasználódott a régi pálya, másrészt pedig a villamosvontatáshoz nagyobb — a nemzetközi szabványnak megfelelő — tengelytávot kell készíteni.*

A Budapesti Építési Főnökség szolnoki építésvezetőségének dolgozói még 1964-ben megkezdték a munkát, majd kétévi kényszerpihenő után 1967 elején ismét folytatták. A rekonstrukció során a felvételi épület belső átépítésére is sor kerül. Azért csak a belsőre, mert az állomás épületét kívülről védetté nyilvánították. *A munkák nagyságára jellemző, hogy ebben az évben 32 ezer köbméter zúzott követ és 24 ezer köbméter talajjavítót, bányameddőt használnak fel.* Négy kilométer hosszban mélyszivárgó is készül a víz elvezetésére. A munkák az előre beütemezett terv szerint haladnak, lemaradás nincs, anyaghiány nem késlelteti az építőket.

— *A legnagyobb gondot a nagy meleg okozza,* — jegyezte meg a főépítésvezető, majd bizonyítékul egy sínhőmérőt mutat a legfrissebb mérési adattal. — *A sínhőmérséklet 56 C fok! Elképzelhető, hogy mit jelent egész nap a sínek között hajolgatni, dolgozni.*

Zokszó nélkül

Ahol ezt a hőmérsékletet mérték, ott *Bereczky Imre* előmunkás bronz plakettes szocialista brigádja dolgozik. A kavicságyat egyengetik.

— *János hozz egy kis vizet.* — szól a társának *Kolozsi Gyula,* —, *mert elepedek a szomjúságtól.*

— Nem inkább egy kis sört, vagy jégbehűtött limonádét? — élcelődik amaz.

— *Még te is idegesítesz? Hallod-e! Vigyázz, mert oldalba hajítlak a csákánnyal! Még, hogy sört vagy jégbehűtött limonádét. Vizet is csak akkor ihatsz, ha kiszolgálod magad.*

Érzi a helyzet fonákságát a főépítésvezető is és kérdezés nélkül felvilágosít.

— Az építkezési területünkön többszöri kérésünk ellenére sem engedélyeztek vízhordót. Pedig most a nyáron diákokat vagy akár nyugdíjas vasutasokat is lehetne alkalmazni. *Takarékosságra hivatkozva a kérésünket elutasították. Így aztán, ha az emberek inni akarnak,* — s ebben a hőségben ki ne kívánná a vizet —, *akkor valamelyikük otthagyja a munkát és a 8 vagy 10 forintos órabérért vizet visz a többieknek.* Mert az mégsem lehet, hogy minden ember külön-külön járjon inni. A védőitalról — mondjuk egy kis jégbehűtött kristályvízről, még álmodni sem merünk. *Nincs rá ívet!?*

A takarékosság szép dolog. Nagyon helyes, hogy az építési és pályafenntartási főnökségek takarékoskodnak, *de ne az emberek bőrére.* Ha a kombájnosok, az autóbuszvezetők megérdemlik a védőitalt, a pályaépítők is megérdemelnék, hogy ebben az embertelen kánikulában legalább vízhordójuk legyen.

A vasútépítők dicséretére válik, hogy nem zúgolódnak. Nehéz munkához szokott emberek ők, *zokszó nélkül tűrik a megpróbáltatást, mert megpróbáltatás ez a javából.* Akik életük javát a szabad ég alatt, vagy ahogy az egyik megfogalmazta, „a nagy sátor", az ég alatt töltik, megedződtek már, a melegre is csak annyi megjegyzésük van, — amit egyébként Bereczky Imre előmunkás mondott:

— *Ha melegen süt a Nap, mi mérgesen nézünk vele szembe, ez az, amit tehetünk, de kedvünket azért mindez nem rontja el. Az azonban nagyon jól esne mindnyájunknak, ha többet törődnének velünk. A külön vízhordóra és a védőitalra gondolok, mert úgy érzem, ennyit megérdemelnek.*

— Az viszont örvendetes, — szólal meg egy másik brigádtag *Varga Mihály* —, hogy július 1-től 44 órás munkahétben dolgozunk. Ennyivel is kevesebbet kell szenvedni a melegtől, s többet lehetünk otthon.

Egy engedélyen múlik

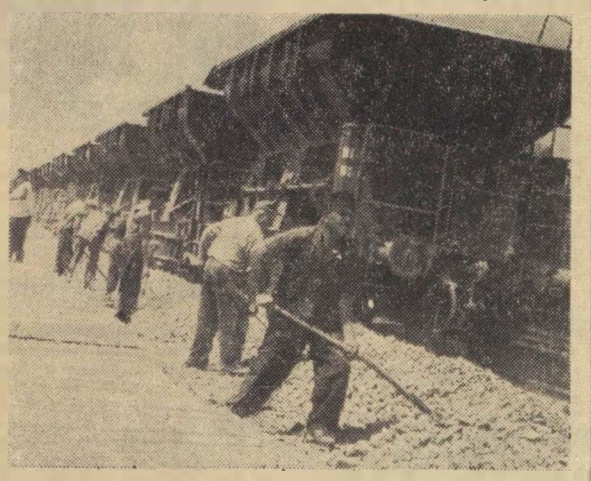
— Mi tehetetlenek vagyunk — veszi át a szót kísérőnk. — Az engedélyt nem mi adjuk. Egyébként az engedélyről jut eszembe, hogy *a munkák menetét is egyetlen engedély határoltatja, ez pedig a hegesztési terv jóváhagyása.* Az elkészült hegesztési terv a budapesti igazgatóságnál „fekszik", s mindaddig nem történik meg a sínek véghegesztése, amíg a tervet jóvá nem hagyják.

— Az állomás rekonstrukciójával egyidőben milyen munkálatok folynak még a *budapest—ceglédi* vonalon? — tettük fel a kérdést.

— Folyamatban van a pestlőrinci és a ceglédi villamosállomás építése. Azonkívül itt dolgoznak a biztosítóberendezést szerelő szakemberek is. Közben pedig épül a felsővezeték. *Ezen a 70 kilométeres szakaszon 9 építésvezetőség mintegy 2000 embere végzi a munkát,* s a tervek szerint az év végére a pályával és a villamosítással Cegléd állomásig elkészülünk.

Beszélgetésünk az építésvezetőség kellemes, hűvös irodájában fejeződött be. Kint a nagy hőségben nekünk is verejtékes lett a homlokunk, pedig mi csak rövid időt töltöttünk a vágányok között...

Szerényi József



Készül a kavicságy
(Visi Ferenc felv.)

Tárlat a Népszínház utcában

Szabó Antal főtitkár nyitotta meg a Vasutas Képzőművészeti Kiállítást

A XVIII. vasutasnapi ünnepségsorozat nyitányaként július 11-én 18 órakor *Szabó Antal* szakszervezetünk főtitkára a Népszínház utcai *Vasutas Képzőművészeti Iskolában* ünnepélyes külsőségek között nyitotta meg a XVIII. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást.

A megnyitó ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója is. Az amatőr vasutas festők és szobrászok hagyományos tárlatára *670 festmény, illetve grafika és 97 szobor érkezett.* Ebből a gazdag anyagból a szakszüri jóváhagyása alapján 159 festményt, grafikát és 40 szobrot mutatnak be e kiállítás alkalmával.

Ebben az évben — az eddigi gyakorlattól eltérően — szakszervezetünk elnöksége külön díjat adott ki a legjobb vasutas témát feldolgozó művészeknek. Ebben a kategóriában az elnökség 3000 forintos díjat *Sziklai Gyula* MÁV nyugdíjas Sarus című vasdomborítása kapta. Elnökségi díjat kapott még *Gomola József* festménye és *Ruttkai Sándor* grafikája is.

A kiállításon a hagyományos témák mellett megtalálhatók a tematikus művek is. Említést érdemel még, hogy a nemrég megtartott vasutas gyermekek gyermek-rajzversenyének legsikerültebb rajzait és festményeit is bemutatják a Népszínház utcai kiállítóteremben.

A kiállított művek közül a zsűri a következőket jutalmazta: A legjobb emberábrázolás díját *Bereznay Livia* budapesti festő Nagyanyám c. olajfestménye kapta. Összmunkásságáért jutalmazták *Deli Terézt,* a legjobb ifjúságot ábrázoló képet *Fekete Emese,* a legjobb munkát ábrázoló képet pedig *Gomola József* festette. Díjat kapott *Koncz Zsuzsa* csendélete, *Nagy László* grafikai illusztrációja és *Ruttkai Sándor* grafikája.

A szobrászat kategóriájában *Gulyás Gyula* Néger fiú portréját díjazták, a legjobb emberábrázolás díját *Lehocky Henrik,* a legjobb munka ábrázolását *Sziklai Gyula* vasdomborítása kapta.

Egy év távlatából

Látogatás a szolnoki MÁV Kórházban

Ahol a Zagyva utolsót csavar vízderekán, délre fordul, hogy megszűnjön a Tiszában, ott a Pityó. Így hívták a szolnokiak azt a régen elhagyott folyómedret, amelyben még a század elején is pákásztak. A környék természetes vízgyűjtő medencéje volt. Télen a gyerekek iringáltak nádtorzsokos jegén, nyáron meg mocsárféle volt. Kiszáradt, kellett.

Apró, mesterséges tavacska őrzi a régi Pityó emlékét. Mögötte hatemeletes vasbeton kolosszus, a *MÁV Kórház és Rendelőintézet,* amely a napokban jubilál, egy éves.

Izlik az ebéd.

ÜDÜLŐI KÉP

Belépek a kapun, elmegyek a tó mellett, partján padok. Lábadozó betegek, várakozók pihennek, napoznak. Üdülői kép.

Dr. Szebeni József, igazgatófőorvost, a gyermekgyógyászati szakrendelőben találom. Helyettesít. Sok a kis beteg: nyári betegségek.

A rendelés után jólesik egy kávé.

— *Az elmúlt egy év alatt jó tízezernyivel nőtt a megvizsgáltak száma a rendelőintézetben. Szerencsére nem mind beteg: gyógyító, megelőző tevékenységet is folytatunk. Kórházunkban a megnyitás óta megszakítás nélkül foglalt mind a 300 ágy* — mondja az igazgató-főorvos.

Az előszobából behallatszik a beszélgetés: „Mikor indul a vonat Püspökladányba?..."

— Az egész Tiszántúl minden vasutas kórházi betege hozzánk tartozik. Óh, Püspökladány itt van a szomszédban. Vannak nálunk Záhonyból is.

A kórtermekben ne zavarjunk, de nézzük meg a felvételi osztályt. Új dolog, hogyan vált be a gyakorlatban?

— Nagyon munkaigényes osztály, önálló mentő- és orvosi szolgálata, kórterme van. Először ide kerül a beteg, vizsgáljuk, ellátjuk, felkészítjük a kórházi tartózkodásra.

KORSZERŰ FELSZERELÉS

Telefon, a főorvost keresik...

— *Igen, műtsék meg!*

— Az egyik kis betegünket sürgősen operálni kell — mondja dr. Szebeni, most már nekem. — Nem veszélyes, szerencsére. A felszereltségünk? Nem hivalkodni akarok; *technikailag a legmodernebb kórház vagyunk. Mindenünk megvan, ami kell a korszerű gyógyászathoz.* Öt műtőnk van, a legbonyolultabb esetekre is fel vagyunk készülve. Az ősszel meglesz az intenzív therápiás osztályunk. Őrzőgépet kapunk, s egy központi vezérlőtáblán minden másodpercben ellenőrizhetjük az őrzött súlyos betegek állapotát, a szívműködést, a légzést, vérnyomást stb. A jelenlegi őrzőszobánk négyágyas, és hét nővért köt le! A gépi megfigyelést egy szolgálatos ellenőrzi majd.

Fiatal kórház, s mintha ezt erősítené: az orvosok, ápolónők mind fiatalok.

— *Majdnem. Hát igen, az ápolónők többsége friss okleveles. Mind a száz középkáderünk szakképzett.*

NÉVRE SZÓLÓ MENÜ

Kinézek az ablakon, a folyosók megélénkültek.

— Hová mennek a betegek?

— *Ebédidő van. Nálunk a járóbetegek étteremben táplálkozhatnak, persze a diétásnővér felügyelete mellett! A fekvő betegek is saját maguk választják ki, mit akarnak enni, — az étkeztetési rendszerünk névre szóló, minden beteg azt kapja, amit kér, megszorítással: amit a betegsége megenged. A konyhában egy kis tálcácskára készítik el nekik a névre szóló menüt. A diétásnővérek ezt is szigorúan ellenőrzik.*

Az étterem mellett büfé, fodrász, újságos pavilon, telefonfülkék. Olyan szanatóriumszerű kép.

— Igen, ebben van nemi szanatóriumi jelleg. A gyógyulásnak pszichés feltételei is vannak, ennek is eleget kell tenni.

A mentőautó kismamát visz. Nem hoz, visz.

— Hogyan? A kórházból a beteget...

— *Van ugyan egy 30 ágyas nőgyógyászati osztályunk, de szülészet nincs. Pedig kell!* Egyelőre a megyei kórház szülészeti osztálya segít ki bennünket, amikor szükséges. Oda szállítjuk át a szülő nőket. A közeljövőben azonban terhes pathológiai vonatkozásban szülészeti tevékenységet is akarunk folytatni. Néhány éven belül ugyanis sor kerül a kórház bővítésére. *Ujabb 100 ággyal gyarapodunk. Két új osztályunk lesz, a szülészeti és a gyermekgyógyászati.*

A születésnapon a kórház egy évéről akartam írni, és dr. Szebeni József igazgató főorvos segítségével már a jövőben járunk. Ugy hiszem megbocsátható ez, mert a tervek a tiszántúli vasutas betegek részére nagyon megnyugtatóak.

Tiszai Lajos

Pályázati felhívás

Hazánkban az elmúlt 18 évben jelentősen javult a dolgozók munkakörülménye, csökkent az üzemi balesetek és a megbetegedések száma. Ez elsősorban annak köszönhető, hogy a balesetek megelőzésére, a munkakörülmények tervszerű fejlesztésére széles körű társadalmi összefogás történt. *Kialakult az egymás iránt érzett felelősség, és lassan már közüggyé válik a munkavédelmi rendelkezések betartása, illetve betartatása.*

Ez utóbbit segíti és ösztönzi a munkavédelmi propaganda is. A több mint 250 legkülönbözőbb témájú munkavédelmi filmet oktatások, munkavédelmi rendezvények alkalmával *évente több mint 4 és fél millió dolgozó tekinti meg.*

A munkavédelmi oktatás javítása, színesebbé tétele érdekében fontos és szükséges a meglevő filmek számát emelni, illetve kiegészíteni egyes üzemek konkrét témáit feldolgozó amatőr filmekkel. Ennek érdekében a *SZOT munkavédelmi osztálya* és a *Fővárosi Művelődési Ház* amatőr munkavédelmi film-pályázatot hirdet. Pályázhatnak mindazok a filmesek egyénileg és kollektíven, akik a filmezéssel nem hivatásszerűen foglalkoznak.

A munkavédelmi film-pályázatra a filmeket 1968. december 5-ig a Fővárosi Művelődési Ház amatőr filmes tanácsához kell beküldeni. Címe: *Budapest XI., Fehérvári út 47.*

Pályázni csak 16 mm-es fekete-fehér, színes, magnóhangos, fényhangos, egyéni vagy közös alkotással lehet, s a filmek időtartama maximum 10 perc. Egy szerző, illetve szerzői kollektíva több filmmel is pályázhat.

A feldolgozás módját a film készítői döntik el a kiválasztott téma és a mondanivaló alapján. *A film lehet oktató-, dokumentum, agitációs, játék-, báb- és trükkfilm.*

A filmeket és a magnetofonszalagokat műanyag tasakban kell beküldeni, s mind a filmen, mind a magnószalagon olvashatóan fel kell tüntetni a film címét, vetítési sebességét, a magnó fordulatszámát, a szerző nevét és pontos lakcímét. Az adatokat kérjük az orsókra is felírni.

A szakszüri javaslata alapján *egy 8000 forintos első, egy 6000 forintos második, egy 5000 forintos harmadik és négy 2000 forintos negyedik díjat adnak ki.* A legjobb amatőr filmeket a külföldi munkavédelmi amatőrfesztiválon is bemutatják.

Pályázattal kapcsolatos felvilágosítást a SZOT munkavédelmi osztályán *Dunkl Józsefné* (telefon: 425—333) és a Fővárosi Művelődési Házban *dr. Gallwitz Ferenc* (telefon: 266—484) ad.

SZOT munkavédelmi osztálya
Fővárosi Művelődési Ház

Gépesítés

(Pusztai Pál rajza.)

Hat nemzet képviselői vettek részt a vasutasnap kultúr- és sportműsorában

A vasutasnap kultúr- és sportprogramja vasárnap délután fél 3 órakor a BVSC labdarúgó-pályáján megtartott modellező bemutatóval folytatódott. A nagy meleg ellenére is több száz néző tapsolt a *MÁV Repülőklub* modellező szakosztálya két tehetséges tagjának, akik gépeikkel a páros és egyéni műrepülés minden szépségét bemutatták.

Ezután négy csapat — az *Újpesti Dózsa*, a *Honvéd*, a *Józsefvárosi Sportiskola* és a *BVSC* sportiskola fiú- és leánycsapatai — között 4x100 méteres váltófutásra került sor. A lányok versenyét a Dózsa A-csapata nyerte 54,4 másodperces idővel, második a Dózsa C, harmadik pedig a BVSC csapata lett. A fiúk versenyében a Józsefvárosi Sportiskolások győztek. Idejük: 48.8 másodperc, második helyet a BVSC B-csapata, míg a harmadikat a Dózsa A-csapata szerezte meg.

Az atlétikai verseny után a labdarúgó-pályán a BVSC birkózói tartottak bemutatót. Itt említjük meg, hogy szombaton, július 13-án a BVSC Szőnyi úti csarnokában *nemzetközi birkózó mérkőzés volt a BVSC és a finn munkásválogatott csapatai között. A találkozó 4:4 arányú döntetlen eredménnyel ért véget.* Említést érdemel, hogy Hornyák, a BVSC válogatott birkózója kitűnően szerepelt a finn világbajnok Tápió ellen, nagy küzdelemben sikerült döntetlen eredményt kiharcolnia. A magyar csapat győzelmét *Steer* és *Varga I.* szerezte.

Míg a labdarúgó-pályán a „nagyok" szórakoztak, addig a kézilabdapályán felállított szabadtéri színpadon a vasutasszakszervezet ifjúsági fúvószenekara *Zámbori Erika* vezetésével a gyermekeknek adott műsort. A zenei „bevezető" után Szamóca és Peti bohócok, azaz *Keleti László* Érdemes művész és fia, *Keleti Pál* vidám műsorának tapsolhatott a gyermeksereg. Majd ezután a *Landler Jenő Járműjavító Művelődési Otthonának* bűvészei, illetve bohócai következtek.

A labdarúgó-pályán befejeződött birkozó bemutató után a BVSC sportiskolások fehér- és kék-inges csapata mérkőzött egymással. A „házi" labdarúgó-mérkőzést 3:1 arányban a kékek nyerték meg. Ezután *nemzetközi barátságos mérkőzésre került sor a BVSC és a Berlini Dinamó között. Nagy kár, hogy a jónak igérkező labdarúgó-mérkőzés a végén eldurvult, s a kellően el nem ítélhető sportszerűtlen jelenetekben sajnos a BVSC labdarúgói jártak az élen.* A mérkőzést egyébként teljesen megérdemelten a Berlini Dinamó csapata nyerte 3:1 arányban.

A vasutasnap alkalmából még egy labdarúgó-mérkőzést játszottak szombaton délután *a román CFR Rapid öregfiúk és a BVSC öregfiúk csapata között. A mérkőzés 5:5 arányú döntetlen eredménnyel végződött.*

A XVIII. vasutasnap záró programjaként a kézilabdapályán felállított szabadtéri színpadon a bolgár vasutasok szófiai kultúrotthonának 120 tagú népi együttese, illetve szimfónikus zenekara és a belgrádi *Branko Cvetkovics* ének, tánc és tambura együttese hangversenyére került sor. Mind a bolgár, mind a jugoszláv vasutas művészek nagyon színvonalas műsort mutattak be s a több mint 1000 főnyi közönség hosszantartó tapsszal jutalmazta népművészetüket és népzenéjüket reprezentáló két együttest. Különösen nagy sikert aratott a bolgár énekkar és szimfónikus zenekar magyar nyelven előadott népdalfeldolgozása. (szj)

Mérlegeletlen vagonok

Az utóbbi időben elég gyakori eset, hogy a Délegyházáról érkező irányvonatokat nemigen mérlegellk. *Hogy a mulasztást hol vagy ki követi el, azt nehéz lenne megállapitani.* Az azonban tény, hogy *a szegedi igazgatóság területén sóderirányvonatok futnak át mérlegeletlenül akkor, amikor Délegyházán üzemképes és egészen korszerű villany vágánymérleg van.* Egy szerelvénynek a lemérése — 50 kocsi — mindössze fél órát vesz igénybe. Nem hisszük, hogy ez a fél óra szerepet játszana a délegyháziaknál.

Az igaz, hogy az új gazdaságirányítási rendszerben az ömlesztett árut súlybevallással kell továbbítani, de a megrendelő fél erről nem vesz tudomást. A mérlegeletlen kocsikat Szeged rendezőnek kell lemérni, mert az ügyfél ehhez ragaszkodik. *Igy nem marad más hátra, mint az, hogy a 30 tonnás mérlegen két részletben kell az árut mérni.*

Nem jobb a helyzet Szeged Rákuson sem, ahol van 80 tonnás mérleg, de mindössze egy raktárnok van, akinek nagyon sok olajvagont is kezelni kell.

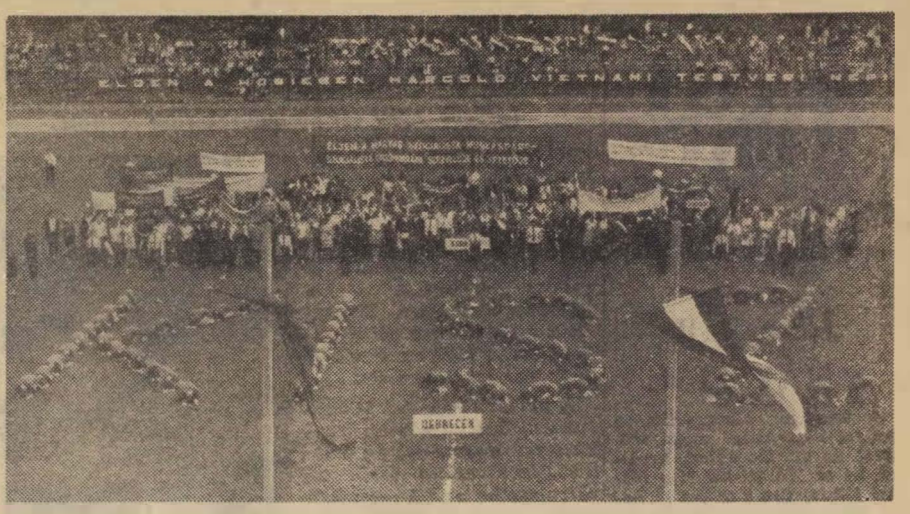
Dr. Bánkfalvy Gyula

KÁNIKULA

A hetek óta tartó kánikula alaposan próbára teszi a vasutasok, köztük elsősorban a szabad ég alatt dolgozó pályamunkások fizikai erejét. A sínek között néha szinte elviselhetetlen a forróság. A nagy melegben jól esik egy kis frissítő, még akkor is, ha az csak néhány percig enyhíti a szomjúságot.

A nagy melegben sokan keresnek menedéket a strandokon. Ez a felvétel a BVSC Szőnyi úti uszodájában készült. Itt elviselhetőbb a kánikula

(Vlsi Ferenc felvételei)



Húszezer fiatal a debreceni nagyerdőben

A nagygyülést, élő KISZ-felirattal köszöntik a fiatalok

Június 30-án vasárnap reggel zeneszora ébredt Debrecen. Ez jelentette a XVIII. Országos Vasutas, Postás és Közlekedési Ifjúsági Béketalálkozó kezdetét. Nem sokkal a zenés ébresztő után egymás után futottak be a különvonatok Debrecen állomásra. Az ünnepi békenagygyülésre, amelyre 10 óra után néhány perccel a nagyerdei stadionban került sor, mintegy 20 000 fiatal gyűlt össze. A nagygyülés elnökségében helyet foglalt *Méhes Lajos* az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a KISZ KB első titkara, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár, s Debrecen város párt- és állami szerveinek vezetői, képviselői.

Szabó Antal főtitkár megnyitója után Méhes Lajos tartott ünnepi beszédet. Bevezetőjében méltatta a találkozó jelentőségét, majd a vietnami nép iránt érzett szolidaritásról, s a szófiai VIT előkészületeiről beszélt.

A nagygyülés után folytatódott a színes kultúr- és sportműsor, amelyből képriportunkban adunk egy kis ízelítőt.

Méhes Lajos, a KISZ KB titkára, ünnepi beszédét mondja

Győzelmüknek az egész ország tapsolt

Látogatás az Északi Járműjavító Törekvés táncegyüttesénél

A szokásos péntek esti próba már elkezdődött. A *Törekvés Kultúrház* nagytermében csizma helyett vászonpapucsban ropják a táncot. A legújabb motívumot, tánclépést *Manninger Miklós* koreográfus, az együttes vezetője mutatja be, majd a zene taktusaira a táncosok is követik vezetőjüket.

Június 29-én, a televízió jóvoltából *az egész ország tapsolhatott a Törekvés táncosainak.* S ők, a győztesek továbbra is vasszorgalommal és akarattal próbálnak ugyanúgy, mintha nem a döntő után, hanem előtte lennének. A próbát is olyan komolyan veszik, mint az előadást. *Szigorúak és következetesek önmagukkal, művészetükkel szemben.* Talán ennek is köszönhető, hogy az alig hétéves múltra visszatekintő, nagyon is fiatal átlagéletkorú együttes ilyen sikert mondhat magáénak. S ez nemcsak azért jelentős, mert rangos és nemes versenyben győztek, hanem azért is, mert egy olyan gazdag művészi múltra visszatekintő együttest, mint a Mecsek táncegyüttest sikerült legyőzni.

— *Nagyon boldogok vagyunk* — mondja a próba szünetében Manninger Miklós —, *s őszintén jólesett mindannyiunknak, hogy a középdöntőből rekord közönségszavazattal jutottunk tovább a döntőbe. Úgy érezzük, hogy a döntőbeli táncunkkal rászolgáltunk a közönség bizalmára.*

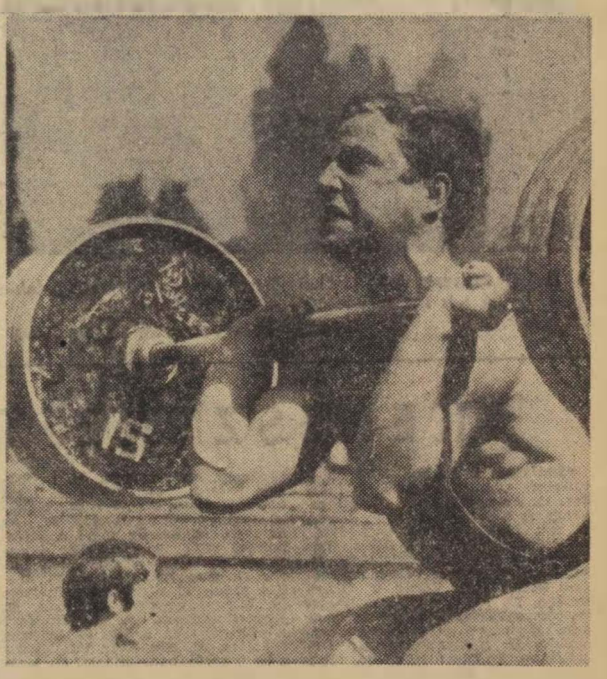
— Mennyi munka előzte meg a győzelmet?

— Nehéz erre válaszolni, hiszen nem számoltuk azokat az órákat, napokat, amelyeken szinte megállás nélkül próbáltunk. *A döntőt megelőző másfél hónapban a hét minden napjára jutott próba. Sokszor még este 11-kor is, fáradtan és csapzottan ugyan, de táncoltak a fiúk.* S ami talán a legnehezebb feladatot jelentette, az az volt, hogy a döntőben látott táncot, a „Legényest" teljesen átdolgoztuk. Az alap ugyan megvolt, de vegső soron két nap alatt tanulták meg a fiúk. Most utólag, ahogy visszagondolok, azt kell mondanom, *bravúros teljesítmény volt.* De nemcsak a Ki mit tud?-ra készültünk, hanem a debreceni ifjúsági találkozóra és a tizévenként megrendezésre kerülő gyulai országos népitánc-fesztiválra is.

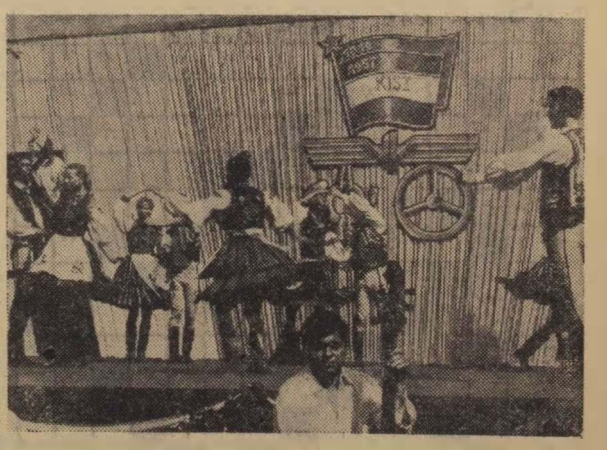
A sikert nem adják ingyen. Ami igaz, az igaz, a Törekvés táncosai nagyon megdolgoztak érte. Az együttes „beérett", s jóleső érzés tudni, hogy vasutas táncosok érték el ezt a sikert.

A televízió *Ki mit tud?* vetélkedőjében győztes együttes tiszteletere július 5-én szakszervezetünk elnöksége nevében *Szabó Antal* főtitkár fogadást adott és ünnepélyes külsőségek között adta át az elnökség 15 000 forintos jutalmát, amelyen táncruhákat vásárolnak majd.

(Szerényi)



Sok nézője volt az erős emberek, a súlyemelők bemutatójának.



A nagyerdőben is osztatlan sikert aratott a Ki mit tud győztes Törekvés népi táncegyüttes.

(Csák Miklós felvételei)

Sport

Jól rajtolt a MÁV TIAC

A tapolcai labdarúgók a megyei bajnokság megnyerésével az elmúlt évben kerültek be az NB III-ba. *Még 1967 első félidejében a csapat 12. helyen állt, addig ebben az évben az első „félidő" befejezésével az 5. helyen áll.* Nyolcszor győztek, kétszer mérkőztek döntetlenül és ötször szenvedtek vereséget. Gólarányuk 34:27.

„Vasutasnap" a Sportuszodában

Turóczy Judit két Európa-rekordot javított

A BVSC fiatal, tehetséges úszógárdája már két héttel a *Magyarország—Nagy-Britannia* nemzetek közötti úszóviadal előtt is bizonyított. A Budapest-bajnokságon ugyanis a vasutas, egyben a magyar úszósport büszkesége, *Turóczy Judit* a 100 méteres női gyorsúszásban *1:00.4 perces idővel új Európa-rekordot úszott.*

A július 13-án és 14-én a Nemzeti Sportuszodában megrendezett magyar—angol úszóviadalon a vasutas úszók ismét remekeltek. A szombati versenynapon *Turóczy Judit* 1:00.2 percre javította a két héttel ezelőtt elért Európa-rekordját. Ezenkívül *Gyarmati Andreával* és *Kovács Edittel*, a BVSC ugyancsak tehetséges

Turóczy Judit
(Visi Ferenc felv.)

fiataljaival együtt tagja volt — nemcsak tagja, hanem fő részese! — a 4x100-as női gyorsúszásban *új Európa-rekordot* elért váltónak.

A viadal második napján ismét remekeltek úszóink. Hosszúra nyúlna valamennyiük kitűnő eredményét felsorolni. *Turóczy Judit új Európa-rekordja, amelyet a 200 méteres vegyesúszásban ért el, azonban ismét ide kívánkozik.* Ez az eredmény is nagyszerű teljesítmény volt!

A magyar—angol előtt a vasutas úszók *Szőnyi úti* fellegvárában egyik délelőtt edzés közben váltottunk néhány szót az Európa-rekorderrel, a *Vasúti Főosztály* gazdasági hivatalának dolgozójával. Arra a kérdésre, hogy mit vár az angol—magyartól, számíthatunk-e újabb rekordokra, szerényen így válaszolt:

— Sok minden lehetséges. Mégis azt kell mondanom, hogy az elért eredményen már nagyon nehéz javítani. Kitűnő formában érzem magam, majd meglátjuk.

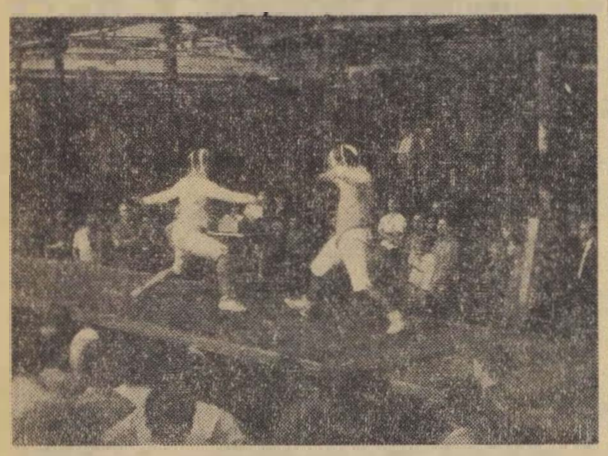
Sokan látták. Akik nem voltak kint a Sportuszodában, azok a televízió képernyőjén lehettek tanúi a magyar válogatott legjobbja, *Turóczy Judit nagyszerű teljesítményének. Gratulálunk!* (vi—)

Vívóbemutató a Keleti Műszaknál

— A szeretet és a hála hozott ide minket, hogy köszönetet mondjunk Önöknek és Önökön keresztül minden egyes vasutasnak a támogatásukért, mellyel elősegitik a vasutassport fejlődését, erősödését, valamint azt, hogy legjobbjaink most is részt vegyenek a legnagyobb nemzetközi sportjátékokon, a mexicói nyári olimpián. — E szavakkal üdvözölte *dr. Nedeczky László*, a BVSC vívószakosztályának vezetője a BVSC olimpikonjainak vívóbemutatóján részt vett Keleti műszak dolgozóit.

A BVSC olimpikonjai ezt követőleg nagy érdeklődéssel kísért bemutatót rendeztek. *Dr. Kamuti Jenő, Kamuti László*val, *Bóbis Ildikó Mendelényi Tamásné*val, *Fenyvesi Csaba Erdős Sándor*ral mutatta be a vívás szépségeit, a vasúti kocsikerekekre rögtönzött vívópáston.

A vasutasnapi ünnepségek programjában a BVSC vívószakosztálya nemzetközi vívóversenyt is rendezett. A BVSC vívói a *Wroclawi Kolejarz* és a *Drezdai Lokomotiv* vívóival mérték össze erejüket szombaton egyéni, vasárnap pedig csapatverseny keretében.



A Keleti Műszak javítóműhelyében rögtönzött vívópáston a két Kamuti-testvér bemutatója látható.
(MTI Foto Petrovics László felv.)

Étkezőszobák, hűtőszekrényes teakonyhák

Szombathelyen felavatták a pályaépítők új, modern munkásszállóját

Szombathelyen, a vasútállomás közvetlen szomszédságában épült 108 személyes munkásszálló ünnepélyes átadására július 5-én került sor. Az avatáson megjelent *Szabó Antal* főtitkár, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Béla*, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője, valamint a megye és a város számos társadalmi, gazdasági szervének vezetője.

A kétemeletes épület tágas előcsarnokában *Auguszt János*, a vasutasszakszervezet területi bizottságának titkára köszöntötte az avatásra eljött vendégeket és rövid tájékoztatót adott *az igazgatóság területén 1967-től 1970-ig mintegy 19,7 millió forint beruházási összeggel* felépülő szociális létesítmények programjáról.

A program keretében az igazgatóság területén

tavaly 4,8 millió forintot költöttek szociális épületek létesítésére.

Ezenkívül 1,5 millió forintos ráfordítással *Tapolcán* és *Veszprémben* orvosi rendelő épült. A *celldömölki* kertészetben, a *szany-rábaszentandrási*, a *zalalövői* és a *berhidai* pályamesteri szakaszokon új öltözővel, mosdóval, melegedővel bővültek a régi épületek. Mindez 1,4 millió forintot igényelt. *Zalaegerszegen* és *Várpalotán* a szertári dolgozók szociális épületére 550 ezer forintot fordítottak. Nemrég avatták a keszthelyi forgalmi dolgozók 1,2 millió forint beruházási összegből felépült egyemeletes öltözőmosdó, orvosi rendelő komplexumát.

1968 is bővelkedik a szociális beruházásokban. Erre az évre

6,3 millió forintos kerete van az igazgatóságnak.

A celldömölki csomóponton valamennyi szakszolgálat dolgozóinak 950 személyes öltöző és mosdóépület kivitelezését kezdte meg az *ÉVM Vas megyei Állami Építőipari Vállalat*. A költségvetés 5.5 millió forintról szól, ebből még ez évben 1 millió forint kerül beépítésre.

Az elsőként sorra került beruházások között van a szombathelyi, impozáns külsejű, az utcaképbe „belesimuló" munkásszálló is, melynek belső térkiképzése és berendezése sem marad el a homlokzatok elegáns megjelenésétől. Az emeleteken szürke csempés,

hideg-meleg vizes fürdők, étkezőszobák, gázrezsós, hűtőszekrényes teakonyhák, s a 27 központi fűtéses, négyágyas szoba

egyszerű ízlésessége mellett a legnagyobb kényelmet nyújtja a dolgozóknak. Esténként a szórakozni vágyók a földszinti társalgóban televíziót nézhetnek, rádiót hallgathatnak.

Rödönyi Károly miniszterhelyettes elismerően nyilatkozott a szombathelyi igazgatóság új szociális objektumáról. *Tetszését fejezte ki a celldömölki építési főnökség tervező és kivitelező munkájáról.*

Végül a celldömölki építési főnökség 10-es számú építésvezetősége több dolgozójának jutalmakat adott át, majd ezt követően a megnyitás szimbólumaként átvágta az épületbe vezető utat elzáró nemzetiszínű szalagot, és a részvevőkkel együtt megtekintette a szállót.

H. A.

A Hivatalos Lapból

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

26. számból: 112 304/1968. 2. B. A „Kiváló Dolgozó" kitüntetéssel járó jutalomösszeg megállapításának szabályozása.

112 770/1968. 2. B. Heti 44 órás munkahét bevezetése a vasútnál.

112 696/1968. 2. B. A szabálysértésekről.

27. számból: 112 838/1968. AEI. D. Háztartási tüzelőanyag táblázat megváltoztatása, illetve újból kiadása és a 104 049/1967. AEI. D. számú rendelet hatálytalanítása.

109 280/1968. 3. A. MÁV dolgozók nyersanyag és rezsi térítésének módosítása sajátkezelésű üzemi konyháink igénybevételénél.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Czeglédi Sándor, Marosán Pál Debrecen; Vas István Rákosrendező, Ugly Sándor Nyékládháza; dr. Beliczky István Miskolc; Pozsár András Gyoma; Dibusz Imre Almásfüzitő; Behán Rózsa Miskolc Gömöri pu. :
Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Horváth Istvánné Budafok-Háros; Szánóczky József Újtikos; Fehér Mihály Vésztő:
Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

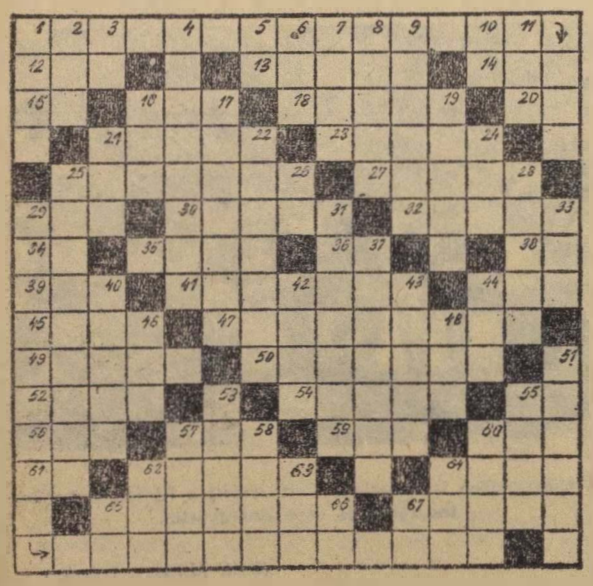
Sírkőavatás

A *Vasutasok Szakszervezete Elnöksége* sírkövet állíttatott az elmúlt évben elhunyt *Végh Lajos elvtársnak, szakszervezetünk volt elnökének.* Az ünnepélyes sírkőavatásra július 10-én délelőtt 11 órakor került sor a rákoskeresztúri Új Köztemetőben, ahol megjelentek szakszervezetünk vezetői, a Vasúti Főosztály, a budapesti igazgatóság több vezető beosztású dolgozója, az Északi Járműjavító küldöttsége és a gyászoló család. *A résztvevők előtt Szabó Antal főtitkár mondott avató beszédet.* Az utolsó tiszteletadásra megjelent szervek képviselői, barátok, kollégák és harcostársak ezután Végh Lajos elvtárs sírboltjára elhelyezték a megemlékezés és a hála virágait.

Halálozás

Szakszervezetünk pécsi területi bizottságának titkárhelyettese, Sólyom János elvtárs, hosszas betegség után elhunyt. A hozzátartozók, az ismerősök, barátok és munkatársak július 17-én kísérték utolsó útjára a szekszárdi temetőbe.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Július 1-től hatvanezer vasutast érintő intézkedés. 12. Az egyik szülő. 13. Fúvóshangszeren játszó. 14. Nagy edény. 15. Sír. 16. ... Péter (1712—1769), erdélyi történetíró. 18. Észak-afrikai város. 20. Kimondott betu. 21. Nagy település. 23. Veszprém megyei község. 25. Város a Dráva mellett. 27. Keszeg féle. 29. Fedeles vesszőkosár. 30.: Vissza: spanyol államférfi. Alba herceg ellenfele. 32. Karamboloznak az országúton. 34. Ecet fele. 35. Egy palota romja Jeruzsalem mellett. 36. Orosz Márton. 38. A molibdén vegyjele. 39. Ékezettel védett kikötőhely. 41. Az ékes. 44. Lefölözött haszon. 45. Sajtjáról híres holland város. 47. Az emberszabású majmok egyik fajtája. 49. Az ár teszi. 50. Sekély sóstó Ausztráliában. 52. ... erució, latin felsorolás. 54. A házasságra lépett férfit. 55. Goa ketharmada. 58. Kerek szám. 57. Perzsa súlymértelc. 59. Wilson nevében található. 60. Este, költötesen. 61. Igy kezdődik a vadászat! 62. Lesik. 64. Mértanj fogalom. 65. Két hang találkozása a hangköztanban. (olasz). 67. Másképpen Trója.

Függőleges: 1. A külső bolygók egyike. 2. Nyugati hírügynökség. 3. A nátrium kémiai jele. 4. Rövid, tartalmas mondás, gondolattöredék. 5. Skálahang. 6. Kőbalta töredéke! 7. Pisztoly vadnyugaton. 8. Zalai község. 9. Jogintézmény, melyet I. Lajos 1351-ben foglalt törvénybe. 10. Kő, némelyik vidéken. 11. Mint 59. Vízszintes. 16. Szórakozóhely. 17. Olasz község. Az I. világháború nagy csatáinak színhelye. 19. Egyenes vonalak bemetszése fapálcákba. 21. Ferrum. 22. Válaszol a ... 24. Végtag. 25. Jugoszláv, bolgár, görög tartomány neve. 26. Ismét egy skálahang. 28. Európai nép. 29. **A vízszintes 1. végrehajtásának egyik feltétele.** 31. Egy lengyel városba való. 33. Oroz. 37. Nem igaz többé. 40. Liechtenstein fővárosa. 42. ... rang, kikötőváros Jáva szigetén. 43. ... Eduard (1831—1914) osztrák geológus. 44. Nagy madár. 46. Magyar Optikai Művek. 48. Tutaj háromötöde. 51. A Bánk bán frója. 53. Fordított világtáj. 55. Norvégia fővárosa. 57. Nemcsak á. 58. A kanászkürt teszi, ha fújják. 60. Egy vegyértékű pozitív szénhidrogéngyök. 62. Vi-vel vinne. 63. Kinin mássalhangzói. 64. Á. I. Ü. 65. Járunk rajta. 66. O. É. 67. Igevegződés.

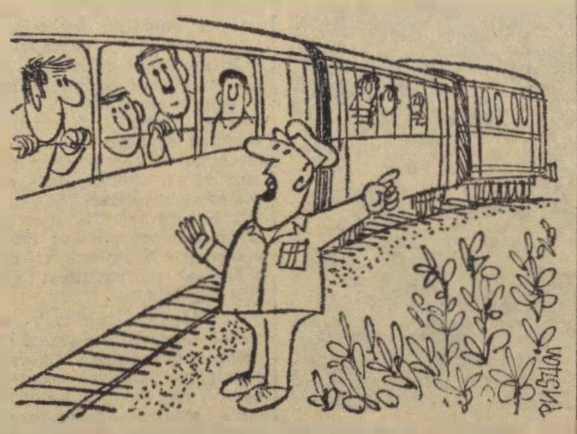
Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 29. **Beküldési határidő:** augusztus 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: XVIII. vasutasnap. Ifjúsági béketalálkozó.

Könyvet nyertek: Németh Magdolna, Szombathely, VII. Vörös zászló u. 41. Zentai Ilona kocsifelíró. Szentlőrinc-állomás. Hegyi Oszkár. Szombathely, Lenin u. 35. Hencsel Pál. Alsóörsd. 171. őrház. Szendrei Gyöngyi. Debrecen, Vörös Hadsereg útja 49.

Felhívás. Ezúton értesítjük az 1947—1948-ban végzett volt MÁV Tisztképző Intézet hallgatóit, hogy augusztus 24—25-én, szombaton és vasárnap, Egerben, a Szépasszonyvölgyében 20 éves találkozót tartunk. A találkozóval kapcsolatos mindennemű felvilágosítást Ugly Sándor főintéző ad. Címe: Nyékládháza-állomás.

MUNKÁSVONAT



— Valamelyik szaki bizonyára ért a Diesel-motor javításához, különben reggelig se érünk haza...

(Pusztai Pál rajza.)

HÍREK

— 35 ÉVI SZOLGÁLAT UTÁN NYUGALOMBA VONULT Oláh István vonatjelentőőr, aki Tiszatenyő és Kétpó között a III. sz. térközben teljesített szolgálatot. A békéscsabai pályafenntartási főnökség kollektivája a XVIII. vasutasnap alkalmával ünnepélyesen búcsúztatta az idős vasutast.

— Vidám műsoros est. A szegedi csomópont KISZ-szervezete jól sikerült műsoros estet rendezett a MÁV Petőfi Művelődési Otthonban. A nemrég alakult KISZ-kultúrgárdának ez volt az első nyilvános bemutatkozása.

— HATVAN VÁROS PÁRTBIZOTTSÁGA az elmúlt napokban értékelte a hatvani csomópont pártszervezetének végzett propagandamunkát. Eredményes munkájáért 14 vasutas propagandista kapott jutalmat.

— Másodszor nyerte el a szocialista munkahely címet a Magasépítési Főnökség Épületgépészeti Építésvezetősége. A címet ünnepélyes külsőségek között a vasutasnap alkalmával adták át.

100 éves a MÁV

Július 14-én „100 éves a MÁV" feliratú, kétforintos emlékbélyeget bocsátott forgalomba a magyar posta.

— Kedves házi ünnepségen búcsúztatták Záhony fűtőház dolgozói nyugdíjba vonulása alkalmából Reményi Albert lakatost. Az idős vasutas több évtizedes, áldozatos munkáját Wojtekovics Ferencné, a fűtőház személyzeti csoportvezetője méltatta, majd átadták a szakszervezet és a munkatársak ajándékát.

— KOMSZOMOLISTÁK DEBRECENBEN. Július elején 32 tagú Komszomol-csoport érkezett Debrecenbe. A szovjet fiatalokat a területi KISZ-bizottság fiataljai ünnepélyesen fogadták, majd városnézésre indultak. A szovjet fiatalok Debrecen után Budapestre és a Balatonra utaztak.

— Szakközépiskolások Vietnamért. A szombathelyi járműjavítóban nyári gyakorlatot végző Nagy Lajos gimnázium és szakközépiskola 34 III. osztályos tanulója felajánlotta, hogy egynapi keresetüket befizetik a K—95-ös csekkszámlára. Ezzel az összeggel is segíteni akarják a vietnami nép hősi harcát.

— ÖNKÉNTES VÉRADÓNAPOT SZERVEZETT az Ómiskolci Pályafenntartási Főnökség Vöröskereszt-szervezete. A véradónapon 76 dolgozó 23,5 liter vért adott.

— 80 éves a szegedi igazgatóság. Ebből az alkalomból a szegedi vasutas képzőművészeti kör kiállításon mutatja be legjobb alkotásait. A kiállítást ünnepélyes külsőségek között Acsai Mihály, a területi bizottság titkára, július 13-án nyitotta meg.

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—679
üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—619.
Felelős kiadó: Gábor Márton.
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915 001—K
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM. Ára 40 fillér 1968. AUGUSZTUS 1.

Intézkedések az utazók bérszínvonalának emelésére

A Vasutasok Szakszervezete VII. kongresszusának határozata előírja, hogy: *gazdasági eredményeinknek megfelelően törekedni kell a vasutasság bérszínvonalának növelésére, a külső és belső arányok tökéletesítésére. A bérezést úgy kell finomítani, hogy az a termelés növelésére ösztönözzön és az egyén jövedelme az eddiginél jobban függjön munkája társadalmi hasznosságától...*

E határozat szellemében került napirendre az utazószemélyzet változó illetményrendszerének módosítása, bérszínvonalának emelése. A tervezetet a szakszervezet elnöksége július 5-i ülésén tárgyalta, és augusztus 1-től az év végéig kísérleti jelleggel történő bevezetésre elfogadta.

Az intézkedés indoka és lényege

Az utazószemélyzet augusztus 1-ig érvényben levő változó illetményrendszere 1954-ben került bevezetésre. Azóta a vasúti közlekedésben olyan lényeges változások következtek be, melyek a változó illetményrendszerben torzulásokat eredményeztek. *Sem az „ugrópénzes" elszámolási rendszer, sem a kilométerdíjazás egységtétele nem felel meg a jelenlegi követelményeknek.* Az egyes munkakörök között és munkakörökön belül is nem kívánatos kereseti aránytalanságok keletkeztek, melyek az egyéni és vasúti érdekek érvényesülése között ellentéteket szültek.

Az évek során kialakult ellentmondások megoldását, illetve csökkentését szolgálja az az intézkedés, amely az utazószemélyzet változó illetményrendszerének módosításában történt.

A módosítás lényege, hogy megszünteti a normálteljesítményes (ugrópénzes) elszámolást, és a kilométerdíjazást. Helyette a szolgálati órákon belüli produktív órák kerülnek díjazásra vonatnemenkénti differenciálással. Ezen túlmenően a szolgálati órákon belüli improduktív (készenléttoktatás) órákra, továbbá a forduló állomásokon a le- és feljelentkezések közötti (pihenő) időkre, valamint a havi kötelező munkaórán felüli időkre óránként egységesen egy-egy forint díjazásban részesülnek a dolgozók.

Az új díjazási rendszer bevezetésével az utazók átlagosan havi 100 forint változó illetmény- és 50 forint alapbéremelésben részesülnek, melynek országos szintű éves bérkihatása 40 millió forint.

Az új változó illetményrendszer azt célozza, hogy csökkenjenek a szolgálati órák, növekedjen a termelékenység, hogy tartóssá váló szolgálati óracsökkentés esetén azonos teljesítmények mellett a dolgozók elérjék azt a keresetet, amit korábban a magas szolgálati órák után elértek. Az intézkedés azt is figyelembe veszi, hogy az eddiginél jobban kifejezésre jusson a kvalifikáltság, a fizikai igénybevétel, az egyén munkájának társadalmi hasznossága, a vasút gazdasági eredményére gyakorolt hatása, a szocialista bérezés elve.

Arra számítunk, hogy az új intézkedés bevezetése minden utazó dolgozót kedvezően érint. Ezt arra alapozzuk, hogy végeredményben — azonos teljesítmény mellett — éves szinten 40 millió forinttal, egy főre átlagosan havi 150 forinttal nőhet a dolgozók keresete.

Mint általában az új módszerek, intézkedések bevezetésekor, úgy ez alkalommal sincs objektív biztosíték arra, hogy az új intézkedés egyénekre vonatkozó kereseti kihatásai, a szocialista bérezés elvei a törekvéseknek megfelelően érvényesüljenek. Az óradíjazásra szolgáló vonatnemek és munkaproduktumok szerint differenciált egységtételek hozzávetőleges, reprezentatív felmérésre épülnek, és nem biztos, hogy a gyakorlati alkalmazás során minden esetben megfelelnek. Erre gondolva hozott az elnökség olyan határozatot, hogy az intézkedés 1968 végéig csak kísérleti jelleggel kerüljön bevezetésre.

A kísérleti jelleg azt jelenti, hogy folyamatosan figyelemmel kell kísérni az új elszámolási rendszer gyakorlati érvényesülését, a keresetek alakulását és a termelékenységre gyakorolt hatását. Ha azt tapasztaljuk, hogy bármely vonatkozásban irreális eredmények alakulnak, megvan a lehetőség arra, hogy gyors intézkedéssel változtatást eszközöljünk.

Nem szüntet meg minden hibát

A vasutas dolgozók mintegy 23 ezres táborát érintő bérügyi intézkedés jelentőségét nem szabad lebecsülni. A kidolgozott elvek helyes gyakorlati alkalmazásával jelentős lépést tettünk előre. Őszintén, nyíltan meg kell azonban mondani, hogy az intézkedéssel nem vagyunk elégedettek, és ezzel a jogos panaszok nem kerülnek még maradéktalanul megoldásra.

Közismertek az utazószemélyzet munkakörülményei. Többek között a rendszertelen szolgálat, az időjárás által okozott kényelmetlenségek, a védőitallal való ellátottság akadozása, a rendszeres táplálkozás, a laktanyák higiéniai ellátottságának hiánya stb. Mindezek olyan körülmények, melyek részben a szolgálat jellegéből adódnak. *Lehet és kell is a helyzeten javítani, de bizonyos kényelmetlenségi körülmények — más munkakörökhöz képest — mindig fenn fognak állni.* Az idősebb dolgozók ezt nagyjából beletörődve természetesnek tekintik, de a fiatalok előtt ez a munkakör elvesztette vonzóerejét, és nincs megfelelő utánpótlás.

A közismert kényelmetlenségi körülmények mellett hosszabb idő óta zúgolódás tapasztalható az utazószemélyzet körében a bérezés miatt is. Kifogásolják, hogy

— *alacsony a munkaköri bér, nincs arányban az azonos képzettséget igénylő és azonos felelősséggel járó más munkakörökben dolgozókéval;*

— *a távolléti időre nem kapnak díjazást;*

— *a túlmunkát nem díjazzák túlórának megfelelően;*

— *alacsony az éjszakai pótlék stb.*

Az új intézkedéssel most a változó illetmény növelése mellett sor kerül 50 forintos alapbéremelésre és a távolléti idő mérsékelt összegű díjazásának bevezetésére.

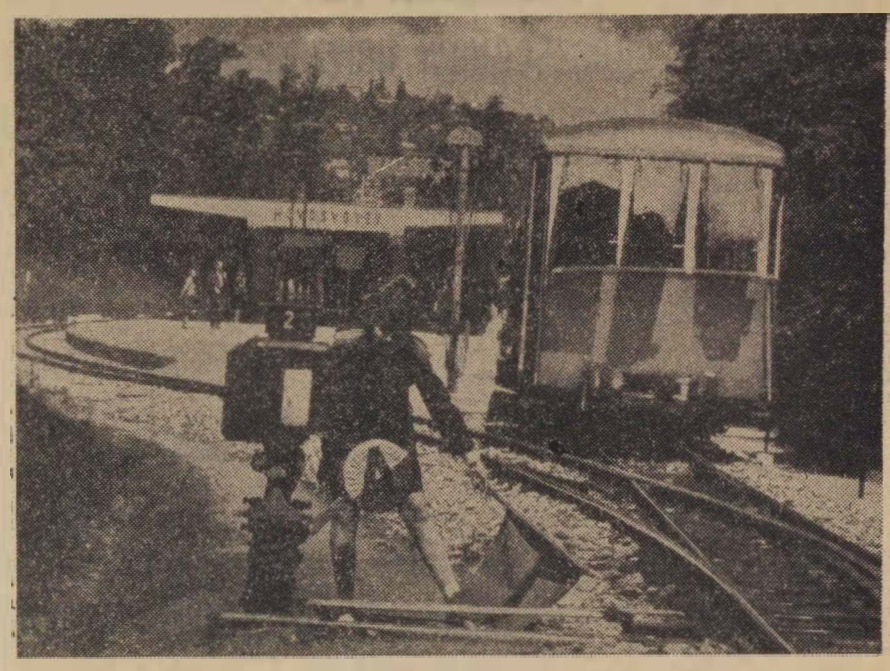
A vasút jelenlegi pénzügyi helyzete nem tette lehetővé sem a többi jogos kérés megoldását, sem a munkaköri bérek és a távolléti órák díjazásának nagyobb mérvű emelését.

Tudjuk, hogy nem sikerült minden problémát megoldani. Bízunk azonban abban, hogy a vasutas dolgozók — ismerve és megértve az új gazdasági mechanizmus bevezetése után a vasút gazdálkodási rendjében történő változások lényegét — becsülettel helytállnak. Reméljük, hogy a ráfordítások csökkentésével, a termelékenység emelésével a vasút olyan gazdasági eredményt ér el, ami további lehetőséget ad nemcsak az utazók, hanem más szolgálati ágakban és más munkakörökben dolgozók jogos igényeinek kielégítésére is.

Kajcsa József

Jubilál az Úttörővasút

HÚSZ ÉV ALATT TÖBB MINT 13,5 MILLIÓ UTAS



A kis úttörővasutas váltót állít a vonatnak Hűvösvölgy állomáson (MTI Foto: Kovács Gyula felv.)

Két évtizeddel ezelőtt a felszabadulást követő harmadik évben, 1948 elején a *Magyar Kommunista Párt és a kormány vezetői* úgy határoztak, hogy az ifjú generációnak, a gyermekeknek maradandó ajándékot adnak. Olyan ajándékot, amely mindenkor segíti az úttörőmozgalmat, segíti a fiatalok munkára nevelését. Egy Úttörővasút építésére gondoltak, amely generációról-generációra, utánpótlást is ad a vasútnak, és a postának.

Az Úttörővasútat először a Margitszigetre tervezték, később azonban úgy döntöttek, hogy a *Széchenyi-hegyen* az akkor már felépült Csillebérci Úttörőtábor környékén építik fel. Az első kapavágásra 1948 április 11-én került sor,

s az első szakaszt a Széchenyi-hegy, Normafa megállóhely, Úttörőváros és Előre állomást mintegy 3 kilométeres hosszban 1948. július 31-én átadták.

1950 augusztus végére elkészült az utolsó állomás, a Hűvösvölgyi végállomás is és ezzel a 11.1 kilométer hosszú vasútvonalat birtokukba vették a legifjabbak, az úttörők.

Az Úttörővasút nagyon népszerű a gyerekek és a felnőttek között egyaránt. *Az elmúlt húsz év alatt több mint 13 és félmillió utas* gyönyörködött a budai hegyek természeti szépségében, az ember építette kanyargós kisvasútban.

Az Úttörővasúton a vasúti munka jelentős részét az általános iskolás pajtások végzik. Közülük

sokan itt szeretik meg a vasútat, itt tanulják meg becsülni a vasúti munkát.

Két egykori úttörővasutassal a napokban Úttörőváros állomáson találkoztunk.

Földényi Judit 1950 decemberében lett úttörővasutas. Volt váltókezelő, jegykezelő, forgalmi szolgálattevő, egyszóval a vasúti munka legjelentősebb ágazatait végig „próbálta".

— *Nem gondoltam én arra, hogy valaha is vasutas leszek, hiszen a családunkban a vasútat csak hírből ismerik* — mondotta beszélgetésünk alkalmával. — *Két év „szolgálat" után mégis úgy döntöttem, hogy vasutas leszek. Megszerettem ezt a mozgalmas életet.*

Földényi Judit, a Vasútforgalmi technikum elvégzése után 1956-ban a MÁV-hoz került. Jelenleg Józsefváros állomáson a rakodógépjavító egyik műhelyvezetője.

Maróth Istvánnak, a Jázmin utcai általános iskola egykori tanulójának is hasonló az élettörténete. Az Úttörővasútra 1951-ben került. 1958-tól pedig a MÁV dolgozója. Elvégezte a Vasútforgalmi technikumot, majd a tisztképzőt, s jelenleg a budapesti igazgatóság egyik menetirányítója. Sorolni lehetne tovább a neveket. *Varga Rezső* forgalmi szolgálattevő Kelenföldön, *Besenyei Gábor* üzemmérnök Ferencvárosban, *Stricki Istvánné* (Major Olga), aki szintén régi úttörővasutas volt, jelenleg állomásfőnök az Úttörővasúton.

A húszéves jubileum alkalmával köszöntjük mi is a régi és a mostani úttörővasutasokat, azokat, akik a budai hegyek friss levegőjével a vasút szeretetét is magukba szívták.

★

A jubileumi ünnepségre lapzárta után, július 28-án került sor, az Úttörővasút Hűvösvölgyi végállomásán. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Magyar Úttörők Országos Szövetsége által rendezett találkozón *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter mondott beszédett. A jubileum alkalmával több volt úttörővasutasnak emlékplakettet nyújtottak át.

Sz. J.

A jubileumi évforduló tiszteletére

Magasabb termelékenység a heti 44 órában — Üdülőtelep határidő előtt

A szombathelyi járműjavító Üzem dolgozói a *Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére* munkafelajánlást tettek. A Diesel-javítóosztály kollektívája vállalta, hogy a tartalék alkatrészeket és fődarabokat olyan készletben biztosítják, hogy a tervezett átfutási és javítási időt tartani tudják. Takarékoskodnak az anyaggal és energiával, azonkívül úgy szervezik, és olyan körültekintéssel végzik a munkát, hogy baleset ne forduljon elő.

A kocsijavító osztály dolgozói a jubileumi évforduló tiszteletére felajánlották, hogy a kiszabott kocsidarabszám javítását maradéktalanul elvégzik úgy, hogy az egy kocsira tervezett fajlagos órát nem lépik túl. Vállalták azt is, hogy a motorkocsik darabszámát úgy biztosítják, hogy a Dieselosztály a javítási dekádtervét tartani tudja.

Csatlakozott a jubileumi versenyhez a megmunkáló, a karbantartó, az anyagosztály és a termelési üzemiség is. Vállalásaikat mindannyian úgy tették meg, hogy az összhangban legyen az éves terv sikeres teljesítésével, illetve azzal a feladattal, amelyet most, a 44 órás munkahét bevezetésével az üzemnek el kell végezni.

A jubileumi évforduló tiszteletére megtette vállalását a békéscsabai műszaki kocsiszolgálat kollektívája is. Vállalták, hogy az új menetrendben beindult ingajáratokat gyorsan, de lelkiismeretes munkával tisztítják és a Világifjúsági Találkozó idején Békéscsaba állomásra befutó személykocsikat színesen dekorálják.

Eredményes munkáról tettek tanúságot Kétegyházán is. Az 50. évforduló tiszteletére az állomás dolgozói az éves terv 1 százalékos túlteljesítését vállalták. Vállalásaikat eddig minden tényezőnél túlteljesítették. Eredményesen dolgozik a *Prágai Mihály „Békke"* és *Tóth Endre „Kossuth"* szocialista brigádja.

A nyíregyházi pályafenntartási főnökség kollektívája ez év júniusában megbízást kapott, hogy Tokajban, a Tisza közelében, egy üdülőtelepet építsenek. A főnökség dolgozói a jubileumi évforduló tiszteletére vállalták, hogy az üdülőtelepet rekordidő alatt elkészítik, és a 18. vasutasnapon rendeltetésének átadják.

A dolgozók állták szavukat, sőt, a felajánlott határidő előtt 10 nappal 5 variatípusú campingházat állítottak fel. Elvégezték a telep „közművesítését" is: bevezették a vizet és a villanyt. Külön férfi és női hideg-meleg zuhanyozót szereltek fel. Megépítették a közlekedő utakat, parkosítottak, sőt, az üdülőtelepet körül is kerítették.

A munkában részt vevő dolgozók minden dicséretet megérdemelnek.

Nyiregyháza és Záhony között tervszerűen halad a második vágány építése

Újabb lépést jelentett a záhonyi fővonal korszerűsítésében *Nyíregyháza és Fényeslitke* között a II. vágány megépítése. A 45 vkm vágányhossz létesítése magával hozta három állomás bővítését és 3 vkm pályarész korrekcióját.

A munkálatokat a debreceni építési főnökség dolgozói végezték. A 24 méteres sínmezőket az apafai kötőtelepen kötötték le, és úgy szállították a munkahelyre. A jó munkaszervezés és a dolgozók áldozatvállalása tette lehetővé, hogy az 1967. évi tervvel ellentétben, a II. vágány Nyíregyházától nem Nyírbogdányig, hanem Demecserig épült meg. Ebben az évben, a menetrendváltozásig elkészült a *Demecser—Fényeslitke* vonalrész és május 23-án üzembe is helyezték.

Nyírbogdány állomáson a kulturált utazás biztosítása érdekében magasbított szigetperonokat építettek. *Sóstóhegy* állomáson utasaluljáró biztosítja a balesetmentes közlekedést.

A II. vágány építési munkáinál 36 szocialista brigád dolgozott, 371 fővel, akiknek jó munkája lelkesítőleg hatott a többi dolgozó munkáscsapatra is. Így lehetővé vált, hogy a tervezettnél rövidebb határidő előtt üzembe helyezhető legyen az ország vérkeringésének ez a nagyon fontos szakasza.

Új üzemi épületet kap a TBÉF

A *MÁV Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség* munkájában sok nehézséget okoz a nagyfokú területi tagoltság. A főnökség szervezeti egységei, az irányító, a kiszolgáló és a termelő szervek jelenleg Budapest öt különböző részében, egymástól távol működnek.

A TBÉF dolgozóinak nem kis örömére ez a szervezeti tagoltság hamarosan megszűnik. A főnökség részére ugyanis *5 millió forintos beruházással 3 emeletes, korszerű létesítmény épül* Budapesten a Tatai út 3. szám alatt. Az új létesítményben kap majd helyet a TBÉF központi irodarészlege és műszerészműhelye is.

Az üzemi épület kivitelezését a *MÁV Magasépítési Főnökség* végzi. A létesítményt az eredeti terveknek megfelelően július végére kellett volna átadni rendeltetésének. A Magasépítési Főnökség azonban nem tudta biztosítani a tervezett határidőt, emiatt az átadás elhúzódik. Ez pedig azzal a veszéllyel járhat, hogy az új létesítményt a TBÉF ez évben már nem tudja használatba venni. Így nem csoda, hogy az örömbe némi üröm is került.

Intézkedési terv a dolgozók egészségügyi helyzetének javítására

Lapunk július 17-i számában beszámoltunk a központi vezetőség június 28-i üléséről. Közöltük, hogy az elnökség feladata elkészíteni a dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetének javítására vonatkozó intézkedési tervet. Az intézkedési terv elkészült. Azt a központi vezetőség és az elnökség tagjai, valamint az illetékes szakszervezeti szervek megkapták. Az alábbiakban részleteket közlünk belőle.

Az intézkedési terv előírja az egészségügyi intézmények további fejlesztésére 10 éves terv készítését. A $^1/_2$%-os ÖTA-ból tervezés vagy építés alatt lévő létesítmények jegyzékét felül kell vizsgálni átcsoportosítás. illetve a megváltozott árak miatt.

Javítani kell az egészségügyi ellátás színvonalát a túlkoros orvosoknak fiatalabb, de kellő szakmai tudással rendelkező orvosokkal való felváltásával. *A társadalombiztosítási osztály javaslatot dolgoz ki az orvosi adminisztráció csökkentésére.* A tervezetet a társadalombiztosítási főigazgatósághoz kell terjeszteni. Szorosabbra kell fűzni a rendelőintézetek és a szolgálati helyek kapcsolatait. Ennek érdekében *a 3. szakosztály tegye kötelezővé minden egészségügyi főcsoportjának a betegségstatisztika szolgálati ágankénti és betegségi nemenkénti elemzését, s a következtetések levonása után a szükséges intézkedések megtételét.* A területi bizottságok rendszeresen ellenőrizzék az A. 2. Utasítás előírásait. A mulasztók ellen kezdeményezzenek felelősségre vonást.

A központi vezetőség felkéri a MÁV Vezérigazgatóját: *utasítsa az igazgatóságok vezetőit, hogy az osztályvezetőkkel együtt, az eddiginél jobban keressék az összefüggéseket a magas táppénzes százalék és a munkaerő-problémák, az utazóknál a szolgálati órák csökkentésének nehézségei, a fluktuáció és a munkaerőhiány között.* Az osztályvezetők ugyanezt követeljék meg a külszolgálati vezetőktől. A területi és szakszervezeti bizottságok kötelessége a táppénzes helyzet állandó figyelemmel kísérése. *Lépjenek fel a lazaságokat eltűrő szolgálati vezetőkkel és a társadalombiztosítási szolgáltatásokat jogtalanul igénybevevőkkel szemben.* A társadalmi beteglátogatást a szocialista brigádmozgalom részévé kell tenni. Ahol ez nem lehetséges, ott továbbra is a bizalmi csoporton belül szervezzék a beteglátogatást.

A területi és szakszervezeti bizottságok *állítsák munkájuk középpontjába a betegségek megelőzéséért folyó tevékenységet is.* A 3. szakosztály az ellenőrző és üzemorvosi állások összevonásával mind több főfoglalkozású üzemellenőrző orvos beállításának feltételeit teremtse meg.

A területi bizottságok kísérjék figyelemmel a csökkent munkaképességűek problémájának a kormányrendelet szerinti megoldását és a gondozásra szorulók ügyének intézését. Hassanak oda, hogy a szakszervezeti bizottságok biztosítsák az egészségügyi komplex tervben foglaltak maradéktalan végrehajtását.

A gondozottak otthoni életmódjának az orvosi utasítások szerinti kialakítását a szocialista brigádmozgalom keretén belül lehet a legiobban biztosítani. Ahol ez nem valósítható meg, ott a társadalombiztosítási tanácsok beteglátogatási albizottságainak feladatkörébe kell utalni a teendőket.

A megelőző gondozó munkában jelentős szerep hárul az egészségügyi albizottságokra. Ezért az albizottságok vezetői részére tíznapos tanfolyam megszervezéséről gondoskodjon a társadalombiztosítási osztály. *A területi bizottságok sajátosságaiknak megfelelően dolgozzák ki az egészségügyi felvilágosítás fő szempontjait, formáit és módszereit. A szakszervezeti bizottságok egészítsék ki az agitációs érveket.* A felvilágosító tevékenységbe kapcsolják be a bizalmiakat és a szakmai középkádereket. A központi vezetőség felkéri a 3. szakosztályt a vasútegészségügyi felvilágosító szerv létrehozására.

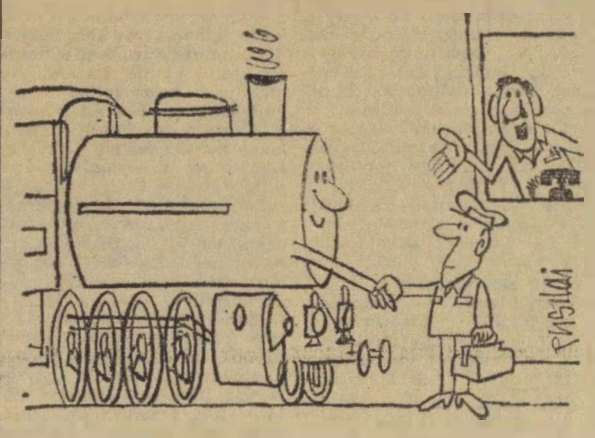
A társadalombiztosítási osztály és a területi bizottságok gondoskodjanak az albizottságok munkája színvonalának emeléséről. *A nyugdíjelőkészítő albizottságok különösen abban segítsenek, hogy a rokkantsági és a származékos nyugdíjak előkészítésében az öregségi nyugdíjak előkészítéséhez hasonló színvonalat érjenek el.* Az ÖTA Ügykezelési Bizottsága közölje a MÁV illetékeseivel, hogy az egészségügyi létesítményeknél a jövőben számba veszi az orvosi felszerelésekkel kapcsolatos kiadásokat is, de az eddig jóváhagyott és megépítésre kerülő létesítményeket a MÁV biztosítsa. Az intézkedési terv a társadalombiztosítási osztály kötelességévé teszi, hogy az ÖTA-ból közvetlen juttatásra kerülő segélyek felemelésével kapcsolatos tervezetet dolgozza ki.

A zárórendelkezés előírja, hogy a társadalombiztosítási osztály a központi vezetőség ülésén elhangzott előterjesztés alapján tárgyalja meg a központi vezetőség szociális bizottsága, az osztály munkatársainak, a területi társadalombiztosítási bizottságok vezetőinek és a vasútegészségügyi szolgálat képviselőinek bevonásával a tennivalókat.

A területi bizottságok a téma megtárgyalása után készítsék el a sajátosságokat tartalmazó végrehajtási tervet. *A szakszervezeti bizottságok tűzzék napirendre az intézkedési terv megvitatását.* A társadalombiztosítási osztály és a területi bizottságok 1969. július 31-ig írásban jelentsék az elnökségnek az intézkedési tervben foglaltak mikénti végrehajtását.

Az intézkedési terv a szakszervezet VII. kongresszusa határozatán alapszik, annak végrehajtását segíti. Ezért a központi vezetőség egyidejűleg hatályon kívül helyezi az 1964. július 12-i és az 1966. május 13-i határozatát.

Vezénylés mozdonyra



— **Amennyiben még nem találkoztak, bemutatom Önöket egymásnak ...**

(Pusztai Pál rajza)

Mire panaszkodnak a nagykanizsai kocsitakarítók?

Két személyvonat-szerelvény áll *Nagykanizsa* állomáson, a tárolóvágányokon. A perzselő napsütés valósággal kemencévé változtatja a kocsikat. Az ablakokat lehúzták, de hiába... Állnak a kocsik — megreked bennük a forróság. A fülledt személykocsikban seper, törülget a kocsitakarító brigád. A munkaköpenyt viselő asszonyok számára enyhülést jelent, ha padozat felmosására kerül a sor — a víz legalább a kezüket hűti ...

— *A mi munkánk nem számít melegüzeminek* — mondja *Büki István*, a kocsitisztítók csoportvezetője, szakszervezetünk központi vezetőségének tagja. — *Reszortvezetőnk tavaly csak a saját „szakállára" utalt ki nekünk szódavizet, de felelősségre is vontak érte.*

Alacsony órabérek

Szódavíz tehát nincs a kocsitakarítóknak. De mi van?

—*Bérprobléma, ami egyre inkább szorongat bennünket* — folytatja a csoportvezető. — *Több régi dolgozónk elvitte már a munkakönyvét az alacsony órabérek miatt. Borsos Istvánnénak például évek óta 4.80-as órabére volt. Maradt volna, ha megkapja az öt forintot. Sajnos, nem tudtunk rajta segíteni. Szomorú tény, hogy a mi kategóriánkkal senki sem törődik.*

Pedig ez a „kategória" is fontos. Nappal 12. éjjel 9 vonatot kell kitakarítaniuk. Ez átlagosan 200 személykocsit jelent. *Minden munkát kézi erővel végeznek.* Némileg könnyíti a dolgukat az ablakmosó készülék, amivel az ablakok külső felét tisztítják. Az elsőosztályú kocsik tisztításához nemrég kaptak egy kísérleti porszívót. Az akkumulátorról működtetett készülék hamar elromlott. Most várják vissza a pécsi villanyszerelőműhelytől.

A kocsitakarítók szakszervezeti bizalmija *Várszegi Tiborné*. Immár 12 esztendeje takarítja a személykocsikat. Hangja lemondóan cseng, amint felsóhajt:

— *Már nyolcforintos órabérem lenne, ha a vajúzemben maradok ...*

— Mennyit keres. mint kocsitakarító?

— *Az órabérem 5.70, ami nálunk már magasnak számít* — felel. — *Amikor ezt szóvá tesszük, azzal vigasztalnak bennünket, hogy a kocsitakarítókat másutt sem fizetik jobban. Ezzel szemben magam győződtem meg már arról, hogy Pécsett 7—7.50 forintos órabérű kocsitakarítók is dolgoznak.*

Nagykanizsán azonban ma még elképzelhetetlen az ilyen kereset a vontatási főnökség „mostohagyermekei" számára. Valójában persze a főnökség vezetői sohasem tekintették ilyennek a kocsitakarítókat, de a bérjavítások ügye nemcsak tőlük függ ...

Kiss Jánosné öt éve kocsitakarító. Amikor felvették, 4.50-et kapott, most 4.90 forintos órabérrel dolgozik.

— *Ablakpucoláskor, amikor fel kell húzni az ablakokat, 50 fokot is elér a hőség a kocsikban* — ismétli a már ismert panaszt —, *mégsem kapunk szódavizet.* A másik problémánk a felmosóruha. Vastag zsákrongyokat kapunk, ami olyan kemény, hogy felsérti a kezünket. de a vizet nem veszi fel. Így a hazulról hozottal vagyunk kénytelenek felmosni a vasút kocsijait ...

Több törődést érdemelnek

Most ,a nyári forgalom idején. több balatoni állomásra vezényelnek kocsitakarítókat vasárnaponként Nagykanizsáról.

—Munkánkra szükség van Siófokon is — mondja *Rónai Lajosné* —. de arról senki sem gondoskodik, hogy öltözőt kapjunk, ahol a ruháinkat felvegyük a munkához és az utcai ruhát ott biztonságban hagyhassuk. Legutóbb is a vízház kulcsát adták, hogy abban öltözzek át. De ott még egy fogas sem volt, ahová a ruhámat felakasszam. Így aztán kocsiról kocsira kénytelen voltam magammal cipelni a holmimat is.

A kocsik tisztasága — amivel az utóbbi években sokat törődünk — a kulturált utazás fontos követelménye. *De vajon kellően törődünk-e azokkal, akiknek a tiszta kocsikat köszönhetjük?* A panaszokból ítélve. Nagykanizsán bajok vannak ezzel a törődéssel. A kocsitakarítók — akik nem szándékoznak megválni a vasúttól — joggal várják panaszaik mielőbbi orvoslását.

Z. S.

Kitüntetések a XVIII. vasutasnap alkalmából

A XVIII. vasutasnap alkalmából a vasúti közlekedés érdekében kifejtett gazdasági és társadalmi munkájuk elismeréséül a közlekedés- és postaügyi miniszter az alábbi vasutasokat részesítette

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben:

Arányi Ferenc főell., Székesfehérvári Vontatási Főn.; Bajkai János főint., MÁV Északi Osztószertár Főn.; Balogh János, szaktechnikus főint., Szeged állomás; Bank István főint. Pécsi TBFF; Bara János műsz. főell., Veszprém-külső Vontatási Főn.; Bodo Attila felügy., Kunszentmiklós—Tass állomás; Bogdán Frigyes felügy., Gyékényes állomás; Csákány Zoltán főell., Pécs állomás; Czeglédi Béla műsz. felügy., Pécsi Vontatási Főn.; Czeglédi Márton főint., Bp Keleti pu.; Csima László műsz. főtiszt; Pápai Pft. Főn.: Dadai János műsz. főint., Bp. Keleti Vontatási Főn.; Dikán Lajos főint., Kelebia állomás; Dóra István műsz. főint., Szekszárdi Pft. Főn.; Éles Mária főint., II. Szakoszt.; Dr. Fehérvári László főtanácsos, Közgazd. és Üzemszerv. Önálló Oszt.: Földi Gyula mérnök főint., Kiskunhalasi Pft. Főn.; Frunyó Vilmos segédellenőr, MÁV, TBÉF: Homonnai Dezső főell., Miskolci Tiszai pu.; Horváth Ferenc mérnök tan., Szeged vasutig.; Horváth László főellenőr, MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem: Juhász Miklós igazgató. II. Szakoszt.; Kajcsa József főtanácsos, Vasutasok Szakszervezete: Kardos Imre műsz. főint., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Kállai János műsz. főint, MÁV Debreceni Ép. Főn.: Kiss Károly mérn. főint.. Győri Pft. Főn.: Komáromy Károly műsz. főfelügy., Hatvani Vontatási Főn.; Kováts Győző műsz. főint.. Bp. Józsefvárosi Pft. Főn.; Kovács Pál ellenőr. Békéscsabai Vontatási Főn.: Lakatos János felügy.. 1. Szakoszt.; Lakos Balázs intéző, Kiskunhalas állomás; Lenti István főfelügyelő. 7. Szakoszt.; Lévai Gyula főellenőr, Győri Pft. Főn.: Lovrek Ferenc főfelügyelő, Pécsi Vasútig.: Lőkös Lajos műsz. főint.. Sopron Pft. Főn.; Máthé Sándor műsz. főellenőr, Hámán Kató Vont. Főn.; Megyeri István mérnök tan., Debreceni Vasútig.; Mesterházy László műsz. főint., Székesfehérvári Pft. Főn.; Mészáros Imre műsz. főint., MÁV Budapesti Ép. Főn.; Miklós József műsz. főint. Szegedi MÁV TBFF; Misnyovszki Béla műsz. int, MÁV Hídép. Főn.; Nagypéter Sándor ellenőr, Rákosrendező állomás; Németh Dezső műsz. főint., MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzem; Németh Lajos felvigyázó. Szombathely állomás; Németh Mihály főfelügyelő, Szolnok állomás; Novák István főint., Szombathely állomás; Oller János főint., MÁV Nyugdíj Hivatal; Ovári László ellenőr, Budapest Józsefvárosi Szertárfőn.; Pálosi István felügy.. Záhony állomás; Pécsi Lajos főint., Nagykanizsa állomás; Pelyhe László segédellenőr, Miskolci Ép. Főn.; Pengő Imre főint., MÁV Autóforvar. Főn.; Polgár József műsz. főint., Celldömölki Vontatási Főn. Pécsi József főint., Debrecen állomás; Pusztai János műsz. int., Debrecen Déli Pft. Főn.; Reisz Ödön műsz. főint., MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem; Saly László int., Debrecen állomás; Sándor István ellenőr, Hatvan Füzesabonyi Pft. Főn.; Sárvári János felügy., Püspökladány állomás; Schram Géza intéző, Bp. Keleti pu.; Sereg István ellenőr, Miskolci Vontatási Főn.; Simon Gyula főint., Szombathely Vasútig.; Sólyom Ferenc műsz. főint., 6. Szalcosztály.; Szabó József műsz. főell., Kisterenyei Vontatási Főn.; Szabó Miklós műsz. int.. Budapesti Távközlő Fennt. Főn.; Szécsényi Károly főint., Rákos állomás; Szegvári Péter felügy., Bp Ferencváros állomás; Szunyogh László műsz. felügy.. Miskolci Vasútig.; Takács József főint.. Dombóvár állomás; Teiszler Ferenc ellenőr, MÁV Építési Géptelep Főn.; Temesi Béla mérnöki főtan., MÁV Északi Járműjavító Üzem: Tóth József felügy., Miskolci Vasútig.; Tóth József főint., Nyíregyháza állomás; Tóth József főellenőr, MÁV Debreceni Járműjavító Üzem: Tóth Kálmán műsz. főint.. Hatvan Salgótarjáni Pft. Főn.; Török János mérnök főtan.. Budapesti Vasútig.; Újvári Béla mérnök tan., 10. Szakoszt.: Ujvárosi József főellenőr, Bp. Nyugati pu.; Vajda Gyula főellenőr. Celldömölki Szertárfőn.; Varga Balázs műsz. ellenőr. Debrecen Vontatási Főn.; Varga József főintéző, Szolnok állomás; Varga Ferenc főellenőr. Bp. Ferencvárosi Vontatási Főn.: várszegi Vilmos főintéző, Anyaggazdálkodási és Ellátási Ig.; Vörös Béla főintéző, 8. Szakoszt.; Csabai Rudolf felügyelő, Miskolci Vasutig.; Dávény István műszaki főfelügy., Szombathelyi Vasútig.

Balesetveszélyes kalauzkocsi

Július 16-án a *2112'a* számú vonatban futó *Dn 66019.* számú kalauzkocsi egyik kitámasztó korlátvasa hiányzott. Az esetleges fékezésnél a kocsiajtó könnyen rázaladhat a figyelő vonatvezetőre, vagy a ki- és berakásnál egyéb módon okozhat balesetet.

Foki István

A XVIII. vasutasnap alkalmából a vasúti közlekedés érdekében kifejtett gazdasági és társadalmi munkájuk elismeréséül a közlekedés- és postaügyi miniszter az alábbi vasutasokat részesítette

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetésben:

Árti Ferenc főellenőr, Hatvan állomás; Balogh János mérnök főint., Pécsi Vasútig.: Bányai Károly főint., Veszprém-külső Szertárfőn.; Bernát István intéző, Szob állomás; Békési István ellenőr, Balassagyarmat állomás; Békési István főellenőr, Szolnoki Vontatási Főn.; Béres Gyula műsz. felvigy., Bp. Ferencvárosi Vontatási Főn.; Borbely Lajosné munkás, Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Brenner István felügy., Szombathelyi Vasútig.; Csajka Kálmán műsz. főint., MÁV Géplavító Üzem: Czéh Imre műsz. főellenőr, Landler Jenő Villamos Vonalfelügy.; Csikász László intéző, Berente szénpu., Csósza István intéző, Szob állomás; Dankó János műsz. int., Nyíregyházi Pft. Főn.; Darabos Ferenc műsz. főell., Kaposvári Vontatási Főn.; Darvas Endre főint., Kisújszállási Gazd. Vasút; Eged István főellenőr, Bp. Kelenföld állomás; dr. Egei Ferenc műsz. főtan., MÁV Miskolci Járműjavító Üzem: Endrődi Lászlóné főellenőr, Bp. Vasútig.: Erdei József műsz. ellenőr. MÁV Orsz. Olajelosztó Szertárfőn.: Farkas László ellenőr, Nagykanizsai Pft. Főn.: Farkas Sándor felvigy.. Ómiskolci Pft. Főn.; Filep Miklós főellenőr, Bp. Déli pu. Szertárfőn.; Finta Béla felügy., Győr-Sopron Ebenfurti Vasút: Fodor István főint.. Budapesti Vasutig.: Fogarasi István főellenőr. Kaposvár állomás; Gazdi Dénes szaktechnikus-főtanácsos, Vasúti Főosztály. Vasúti Nemzetközi Osztály. Gazsó Tibor ellenőr, Hódmezővásárhely állomás: Gál István ellenőr. MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem: Gebei Bálint műsz. segédellenőr. Dunaújvárosi Vontatási Főn.; Gelléri László mérnök tan.. Vasúti Főosztály 8. Szakoszt.: Gruber László ellenőr. Sátoraljaújhely állomás: Gulyás István tanácsos. Budapesti Vasútig.: Gyöngyösi Pál főint., Tokaj állomás; Györki János szaktechnikus-tanácsos. Szegedi Vasútig.; Győri Márton tanácsos, Bp. Déli pu.: Hajas József mérnök főint., Vasúti Főoszt. 3. Szakoszt.; Hári János főellenőr, Zalaegerszeg állomás. Hegedüs Pál főell. Szeged-Tisza Szertárfőn.: dr. Henz Endre orvos tan.. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Héja Gyula főfelügy., MÁV BVKH; Hidvégi István főellenőr. MÁV Miskolci Járműjavító Üzem: Hlivják János segédfelvigy.. Szerencsi Vontatási Főn.; Honfi János intéző, Curtici magyar—román közös határállomás; Horváth Albertné segédellenőr, Miskolci Számviteli Főn.: Horváth József főellenőr, Szombathelyi TBFF; Horváth Lajos felügy., Szombathelyi Vasutig., dr. Hoványi Árpád tanácsos, Pécsi Vasútig.; Janka István felvigy., Szerencs állomás; Juhász Istvánné mérnök főint., MÁV Anyagvizsg. Főn.; Kardos Kázmér intéző, Koványo-Hidzalo állomás; Kaziczy Pál ellenőr, MÁV Északi Járműjavító Üzem; Kálmánchey Sándor műsz. főellenőr, Debreceni TBFF; Kedves Ferenc intéző, Záhony állomás; Kiss József segédellenőr, Celldömölki Ép. Főn; Kiss Sándor segédtiszt, Dunaújváros állomás; Kiss Zoltán főellenőr, Salgótarján-külső állomás; Klinszka István ellenőr, Bp. Déli Muszaki Kocsiszolg. Főn.; Kocsis József főellenőr, Jobbparti Biztosítóberend. Fennt. Főn.; Kocsis Sándor intéző, Karcag állomás; Kovács József ellenőr, MÁV Bp. Ép. Főn.; Kovács László műsz. főint., Budapest Terézvárosi Pft. Főn.; Kovács László főellenőr, Egri Vontatási Főn.; Kovács László műsz. int., Szentesi Ép. Főn.; Kovácsik Endre mérnök főint. MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem; Kőhalmi Gyula főellenőr, Oszkó állomás; Kruulla József felvigy.. Szolnoki Pft. Főn.; Kubinszki Károly műsz. ellenőr, Békéscsabai Pft. Főn; Labos György főintéző, Békéscsaba állomás; Lakatos József segédfelvigy., Debrecen Északi Pft. Főn.; Langi Ajos műsz. főint., Szegedi Vasútig.; Madaras István műsz. főint., MÁV Házkezelő Főn.; Marton Károly ellenőr, MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem; Márkus József műsz. ellenőr, Dombóvári Vontatási Főn.; Márkus Sándor ellenőr, MÁV Budapesti Épületfenntart. Főn.; Márton Imre műsz. főellenőr Diósgyőri Vontatási Főn.; Mátyás Thorné segédellenőr, Budapesti Számviteli Főnökség; Meggyes Béla főint., Vámosgyörk állomás; Mészáros Gyula műsz. főint., Zalaegerszegi Vontatási Főn.; Milanovits István intéző, Nagybátony állomás; K. Molnár Péter mérnök int.., Budapest Keleti Villamos Fennt. Főn., Monger Jánosné főint., MÁV Adatfeldolg. Főn.; Morovik József ellenőr, Bp. Keleti pu. BBFF.; Nagy Béla főint., Vasúti Főoszt. 6. Szakoszt.: Nagy István XII. műsz. segédellenőr, Szombathelyi Vontatási Főn.; Nagy II. János műszaki ellenőr, Nagykanizsai Vontatási Főn.; Nagy József segédellenőr, Kisujszállási Pft. Főn.; Nagy József m. segédellenőr Komáromi Vont. Főn.; Nagy V. József főellenőr, MÁV Debreceni Járműjavító Üzem; Nagy III. Károly főellenőr, Pusztaszabolcs állomás; Nádorfalvi Vendel felvigy., Szombathelyi Pft. Főn.; Németh Géza ellenőr, MÁV TBÉF; Németh Gyula munkás, Szombathelyi Építési és Biztosítóberend. Fennt. Főn.; Németh Péter főint., Celldömölk állomás: Oláh Ferenc Péter műsz. int., MÁV Szabványügyi Int.; Oláh Károly ellenőr, Berentei Szertárvezetőség.; Ülvel Gáborné intéző, Debreceni Vasútig.; Patakfalvi László mérnök főint., MÁV Tervező Int.; Pápa Árpád főint., Bp. Krisztinavárosi Pft. Főn.; Pechinger I. Ferenc felvigy., Tatabánya-felső állomás; Pesti Ferencné segédellenőr, Kecskemét állomás; Pétersz Ernő felügyelő, Pécsi Vasútig.; Polgar László felvigyázu, Zalaegerszegi Pft. Főn.; Pusztai János műsz. ellenőr, Hatvani Vontatási Főn.; Radványi Tibor szaktechnikus főint., Miskolc Tiszai pu.: Regős Gyula felügy., MÁV Szállítmányozási Főn.; Resz Nándor segédellenőr. Pécsi Szertárfőn.; Rosta Sándor műsz. főint.. Vasúti Főosztály, 7. Szakoszt.; Ruzsa Margit int.. Anyaggazdálkodási és Ellátási Ig.; Sabján Kálmán segédellenőr. Bp. Ferencvárosi Vontatási Főn.; Sánta János főint., Miskolc Gömöri pu.; Sári István főintéző. Miskolci Vasútig.; Sárközi Géza műsz. főellenőr. MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem; Simon Ferenc felvigy.; Bp. Dunapart állomás; Soós István műszfőint., Kiskunhalasi Vontatási Főn.; Söveg József műsz. felvigy., Tupolcai Vontatási Főn.; Sütő Sándor műsz. ellenőr, Székesfehérvári Vontatási Főn.; Szabó István intéző, Nagycsere állomás; Szalai Gyula ellenőr, MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem; Szalai István főint., Vasúti Főoszt. 2. Szakoszt.: Szalay János műsz. ellenőr. Dombóvári Pft. Főn.; Szamosi György felvigy., Püspökladány Pft. Főn.; Szebeni Sándorné főellenőr, Vasúti Főoszt. Titkárság; Szente János főellenőr, Bp. Ferencváros állomás; Szerdahelyi Lajos felügy., Vasúti Főosztály Központi Üzemirányító Főn.; Szilassy István főint., Debrecemi Szertárfőn.: Szikszai Lajos műsz. int.. Bp. Angyalföldi Pft. Főn.; Szoboszlai Sándor segédellenőr. Debrecen állomás: Szopó Lajos felvigy., Debreceni Ép. Főn.; Dr. Szőllősi Mihály segédfelvigy., Debrecen állomás: Szücs Albert főellenőr, Bp. Mozgó Pft. Főn.; Takács Lajos főint.; Vasúti Főoszt. 4. Szakoszt.; Tolner István mérnök főtan.. Vasúti Főoszt. 5. Szakoszt.; Tordai Miklós főellenőr, MÁV Szak- és Segélőip. Főn.: Tomor Gábor műsz. főellenőr. Balassagyarmat. Vontatási Főn.: Tóth Ferenc munkás. Székesfehérvári Szertárfőn.; Tóth Lajos műsz. főint.. Váci Pft. Főn.; Tóth László mérnök főint., Vasúti Főosztály 9. Szakoszt.: Tóth Margit felügyelő, Vasutasok Szakszervezete; Tömöri Sándor intéző, Tatabánya-alsó állomás: Tursics Gyula főellenőr. MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem: Ughy János ellenőr. Dombóvár állomás; Urbán László ellenőr. Szolnoki Vontatási Főn.; Varga József főellenőr, MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem: Varga József mérnök főtan., Vasúti Tud. Kutató Int.; Varga László műsz. főellenőr. Szegedi Vont. Főn.: Varga Tibor műsz. int., Bp Ferencváros Pft. Főn.; Véghi Ernő segédmunkás, MÁV Közp. Szertár.; Veres János segédfelvigy., Füzesabony állomás: Virágos Kiss Imre intéző Szentes állomás: Virág Géza főellenőr. Bp. Ferencváros Szertárfőn.: dr. Winkler Péter titkár Vasúti Főoszt., Kibernetikai Osztály Zakar Imre műsz. főint., Kecskeméti Pft. Főn.

A pécsiek felkutatják a szállítási igényeket

TANÁCSADÁS A FUVAROZTATÓKNAK — AMIKOR ÜZLETET KEZDEMÉNYEZ A VASÚT — KULCSKÉRDÉS: A SZABÁLYOK RUGALMAS ALKALMAZÁSA

Kereskedjünk, de hogyan? Mechanizmusunk az eltelt fél esztendő alatt még nem adott végleges választ erre a kérdésre. Ismeretes, hogy az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével egyidejűleg a fuvarozás számos kötöttsége oldódott fel. *Megváltozott feltételekkel szállít a vasút is. Kereskedelmi szolgálatának munkájában ma már döntő szerepük van a valóban kereskedelmi módszereknek.* Csakhogy az átállás, az új viszonyokhoz való alkalmazkodás nem könnyű. A vasút fél év alatt hálózati szinten mintegy félmillió tonnával kevesebb árut szállított a tervezettnél. Ez a tény is arra utal, hogy a kereskedelmi szolgálat munkamódszereinek fejlesztése, új munkastílusának kialakítása korántsem megoldott és a legidőszerűbb tennivalók közé tartozik.

335 000 tonna többletszállítás

A kereskedelmi szolgálatnál különösen nagy jelentőségük van a helyi kezdeményezéseknek. Ezekről beszélgettünk a pécsi igazgatóság kereskedelmi osztályán *Pétersz Ernő* csoportvezetővel és *Kuti Tivadarral*, a fuvarozástervezési és fejlesztési csoport egyik előadójával.

— *Sokan azt tartják, hogy szükségtelen a fuvarozás szervezése* — kezdte Pétersz Ernő. — *Akinek áruja van, s azt el akarja szállíttatni, úgyis jelentkezik... Számunkra az volna a legkényelmesebb, ha elfogadnánk ezt a nézetet. Azonban tudjuk, hogy versenytársunk, az autóközlekedés nem pihen, mi sem tétlenkedhetünk!*

— Mit tesznek?

— *Felkutatjuk a szállítási igényeket, elébemegyünk a feladatoknak. Korábban is végeztünk már ilyen jellegű tevékenységet, de az idén ezt különösen fontosnak tartjuk. Fuvarszervezői tevékenységünk öt hónap alatt kimutathatóan 335 ezer tonna többletszállítást eredményezett igazgatóságunknak.*

Kuti Tivadar intéző közvetlenül foglalkozik a fuvaroztatókkal. A vasút kereskedelmi módszereit illetően máris sok gyakorlati tapasztalatra tett szert.

Tisztességes versenytársak

— *A fuvaroztatók szívesen veszik, ha rendszeresen felkeressük őket és foglalkozunk problémáikkal* — mondotta. — *Tanácsaink elősegítik, hogy az adott feladatnak leginkább megfelelő szállítási formát válasszák.* Természetesen mi arra törekszünk, hogy ez a választás lehetőleg a vasútra essen... Április végéig fuvardíjkedvezményeket adhattunk. A vállalatok figyelmét felhívtuk szabad kapacitásunkra, s arra, hogy saját érdekükben éljenek a kitűnő lehetőségekkel. Így különösen a gyékényesi kavicsbánya szállításait sikerült jelentősen növelnünk.

A vasút az autóközlekedéssel szorosan együttműködve teljesíti a szállítási feladatokat, s ugyanakkor versenytársai is egymásnak.

— *Legfőbb törekvésünk, hogy tisztességes versenytársak legyünk, úgy dolgozzunk, hogy az a népgazdaságnak is a leghasznosabb eredményt produkálja* — jegyezte meg ezzel kapcsolatban Pétersz Ernő. — Szállíttató partnereinket ezért minden esetben felvilágosítjuk a vasúti fuvarozás előnyeiről és segítséget nyújtunk az esetleges nehézségek leküzdéséhez.

— Sok jó példa volt már erre az első félévben — vette át a szót Kuti Tivadar. — *Mágocs-Alsómocsoládon* a Bikali Állami Gazdaság feladásai részére megoldottuk a helyszíni mérlegelést. A gazdaság így mentesült a „holtfuvarral" együttjáró többletköltségtől, a vasút pedig 160 kocsi rakományának szállításából és az óradíjas mérlegelésből eredő bevételhez jutott.

Próbarakodás szervezésével segítették a *Dunaártéri Állami Erdőgazdaság* szállítási problémájának megoldását. Ugyanis kellő tapasztalatok hiányában *nem tudták megoldani a rövidre vágott rönk megfelelő térfogatkihasználással történő kocsiba rakását, a rakomány előírásszerű koszorúzását.* Már erősen foglalkoztak azzal a gondolattal, hogy a napi kétvagonos folyamatos szállításukat közúton bonyolítják le. A próbarakodás során kitűnt, hogy ez az árufélesség is gazdaságosan szállítható vasúton. Az erdőgazdaságiak köszönettel vették a szíves tanácsadást.

Piacot szereznek az árunak

Hasznos kereskedelmi módszer az is, ha a vasút elősegíti szállíttató partnereinek üzletkötését, áruiknak piacot szerez.

— *A szállítmány, miután az üzlet létrejött, a mi kocsijainkba kerül és elősegíti kapacitásunk jobb kihasználását* — folytatta Kuti Tivadar. — *A babócsai termelőszövetkezet 30 000 köbméter Dráva-kavicsára egy hete szereztünk vevőt, s ez 56 ezer tonna áruszállítási többletet jelent számunkra.* Közvetítésünk révén 27 ezer tonna folyamkavicsot vásárolt a Baranya megyei Állami Építőipari Vállalat a somogyudvarhelyi termelőszövetkezettől.

„*A gazdaságunk érdekében tett eddigi fáradozásaikért is köszönetet mondunk*" — írták az igazgatósághoz címzett levelükben a nyárlőrinci Szikra Állami Gazdaságtól. Nem csoda, hiszen ezer tonna kitűnő minőségű talajjavító anyag beszerzéséhez segítették őket a piaci lehetőségeket kitűnően ismerő vasutasok. Ki tudná megmondani, hányszor segítették már az *ÉVM Kavicsbánya Vállalat* adonyi üzemét a kotrógép sürgetésével, nagyobb mérvű termelésének szorgalmazásával. A darabáru fuvarozás átszervezése miatt kihasználatlan állomási raktárak bérbeadásával több vállalat tárolási gondjait enyhítették, s ezek a vasút legjobb partnerei lettek. *A Dalmandi Állami Gazdaságot azzal „hozták vissza" a vasútra, hogy lehetővé tették részére 600 vagont kitevő kocsirakományos áru nyíltvonali rakodását.* A vasút számára a kocsinként felszámítható 80 forintos nyíltvonali kiállítási díj különösen kedvezővé tette ezt az üzletet. A gazdaságnak is kedvező a *Nagykondán* lehetővé tett nyíltvonali rakodás, mert így mentesült attól, hogy 22 kilométerre közúton fuvarozza áruját.

— *Ahhoz, hogy a vasútnak, mint szállító partnernek a népszerűségét tovább növeljük* — jegyezte meg Pétersz Ernő — *nélkülözhetetlen követelmény a díjszabási előírások rugalmas alkalmazása. A kölcsönös előnyök biztosításával érhetők csak el a mind nagyobb, gazdaságosabb szállítási teljesítmények.*

S hogy ez nem frázis, azt a pécsi igazgatóság javuló szállítási teljesítményei szemléltetően bizonyítják.

Z. S.

Szocialista szerződést kötöttek a szállíttatókkal

A munkában elért eredményekről, a siker titkáról vallanak a győri vasutasok

Beszélgető partnereim: *Hamar Pál*, az szb vezetőségi tagja — a távollévő titkár helyettese —, *Jászvári Ferenc* állomásfőnök-helyettes, *Sóti Lajos* kereskedelmi helyettes főnök és *Németh Miklós* üzemgazdász. A színhely: *Győr állomás szakszervezeti bizottságának csöppet sem hűvös szobája.*

A múlt év eredményeivel indul a beszélgetés, a nagy becsben tartott élüzem címmel. Arról a sikert hozó összefogásról vallanak a jelenlévők, amely annyira jellemzője a győri vasutasoknak. Ha ez nincs, akkor nem érik el két egymást követő évban az élüzem címet, s nem rugaszkodnának neki harmadszor is: *nagy reményekkel, nagy akarással.*

Biztató eredmények

Az első félév eredményei is biztatóak. A személyvonatok menetrend szerinti indításánál 101, a tehervonatok indításánál 85,8 százalék az eredményük.

Németh Miklós újabb adattal szolgál:

— A tehervonatok terhelésében 102,22 százalékot értünk el. Az egy tehervonatra eső tonnaszám: 1364 tonna! A szállítási előirányzatot az első félévben 11 654 tonnával túlteljesítettük.

Jászvári Ferenc így összegezi az eredményeket:

— Az elmúlt évi tapasztalatok alapján ütőképesebbé tettük szocialista brigádjainkat. Hiszen a munkaverseny rajtuk nyugszik.

— *11 brigádunk 148 fővel küzd a szocialista brigád cím elnyeréséért* — vette át a szót *Hamar Pál*. — *Tavaly 5 brigádunk nyerte el a kitüntető címet.* A Hámán Kató személypénztáros brigád a bronz fokozatot, Rusznyák Miklós raktáros brigádja a zöld koszorús fokozatot érte el, három forgalmi brigád pedig oklevelet szerzett.

Kétségtelen, Győr állomás modernizálása rengeteget jelentett az elmúlt években. A hajdani „szűk keresztmetszet" már rég a múltté, a jobb munkafeltételek, a szociális létesítmények megvalósulása egyúttal elősegítette a balesetmentes szolgálatot. De csak elősegítette, *mert a balesetmentes szolgálat a vezetőkön és a dolgozókon múlik. Az ő érdemük, hogy az elmúlt két év balesetmentes volt.* Hogyan vált ez lehetővé? Fegyelemmel, az utasítások betartásával. S még egy adat: *1968 első felében az egy kocsira eső baleseti kár 9 fillér!*

A beszélgetők büszkesége jogos és elismerést érdemlő! Jászvári Ferenc ki is mondja:

Kommunista őrjárat

— *Nálunk nincs baj a munkafegyelemmel!*

— Számítottunk az új mechanizmussal járó, nagyobb követelményre, hiszen most már nekünk, a vasútnak kell felkeresni a szállíttató vállalatokat — kapcsolódott a beszélgetésbe *Sóti Lajos*. — Állandó és jó kapcsolatot építettünk ki a győri vállalatokkal, naprakészen tudjuk, hogy mi a feladatunk, mi a szállítanivalónk. *Kommunista őrjáratot tartottunk, s ennek következménye, hogy szocialista szerződések születtek több győri vállalattal a kiszolgálási idő betartásáról, a rakodási időről, mindez természetesen a kölcsönösség alapján.*

Az AKÖV 15 gépkocsival vegzi a darabáru és ugyancsak 15 kocsival a kocsirakományos szállítást. Sajnos az elfuvarozásnál az AKÖV sokszor késlekedik. Bár a kirakodást gépesítették ők is, mi is, de még több gép kellene. *Szükséges lenne egy olyan rakodó építése, ahol a billenős járművek is dolgozni tudnának.* Oldalrampás kocsirakományos vágány építésére gondolok, ahol az AKÖV targoncái rakodnának.

A helyszűke egyébként időleges. Ugyanis Győrön vezet át az új nemzetközi műút. Épül egy új házgyár, 3000 vagonos új hűtőház, autóalkatrészgyár. Ez mind iparvágány-összeköttetést kér és kap, s nyilvánvalóan, hogy erősen megnövelik a forgalmat.

Amíg az új nemzetközi műút készül, addig bizony teret kellett adni az építőknek. *Nehezebb feltételek között dolgoznak a győri vasutasok.* Pedig a jelek szerint eltökélt szándék vezeti őket, hogy harmadszor is megszerezzék a kitüntető élüzem címet.

(— ács)

Tizenegyszeres kiváló dolgozó

Reggelente fél hétkor kezd, mindennap egyformán: *tájékozódik az állomás kocsihelyzetéről, értékeli az éjszakai, hajnali eseményeket, majd eligazítja 80 emberét.* Ilyenkor kereskedelmi főnök.

Máskor — amikor ő az ügyeletes tiszt — 367 vasutas első számú parancsnoka, az egész csomópont munkájáért, rendjéért felel. Persze, ilyenkor is elsősorban kereskedelmi főnök. Mert Heves megye székhelyének pályaudvara: *inkább a vagonoké. Ide fut be a közel ötvenezer lakosú város elesége, valamennyi közszükségleti cikke,* itt szalad át a bükki iparvidék minden küldeménye és innen indul a sok híres gyümölcs, zöldség tovább, az ország legkülönbözőbb vidékeire

A nagyszámú ingázó, kiránduló, a személyszállítás — csupán amolyan másodlagos gond.

Nem könnyű a dolga *Káli Ottónak*, — Eger állomas kereskedelmi állomásfőnök helyettesének — mégis, *újra meg újra sikeresen megbirkózik feladataival.* S mert úgy akarja, becsülettel helytáll a közismerten szűk keresztmetszetű, javarészt elavult vágányhálózatú állomás többi vasutasa is. Mintha a városi ősök régi híre neve kötelezné mindnyájukat arra, hogy Egerben az emlékezetes ostrom után több mint négy évszázaddal is bizonyítani kell.

Káli Ottó — természetesen nemcsak Eger miatt iparkodik, hanem azért, mert a *kötelességtudás, az igyekezet egyszerűen a vérében van.* Vasutas édesapjától, két testvérbátyjától „örökölte" a vasút szeretetét, a becsületes munka örömével már pályája elején zagyvapálfalvi forgalmista korában hozzászokott. S élvezte *Kál-Kápolnán, Kisterenyén, Kisújszálláson, Kiskörén, Erdőtelken, Mezőcsáton s* — ezek után igazán érthető, ha — ez boldogítja Dobó városában is.

Olykor vasárnapra esik a szolgálata, riasztják éjszakánként is. Kényelemmel éppenséggel nem vádolhatják a „közlegények".

1941 óta csakis a munkája emelte egyre feljebb, akarata vitte mind előbbre. Egész sor tanfolyamot végzett, féltucatnyi beosztásban dolgozott már, s rendkívüli feladatai mellett a marxista—leninista esti egyetemre is időt szakított.

Sokoldalúan képzett vasutas, hozzáértő vezető. Tizenegyszeres kiváló dolgozó. Egri szolgálata alatt — a tavalyi néhány tized-százalékos lemaradától eltekintve — az állomás is élüzem szinten dolgozott, *egy alkalommal elnyerte a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját.*

Ez utóbbiaknak azonban — vallja — csupán egvik részese, az érdem közös, valamennyiüké. *S ezt nemcsak azért mondja, hogy szerénykedjen, így is érzi.*

Gy. Gy.

Ikertestvérek

A mozdonyvezető a szemét dörzsölgette. Még *Veszprémvarsány* állomásfőnökéhez is bezörgetett, hogy szóvá tegye: *vagy álmodik, vagy képtelenség amit lát.* Az a kocsirendező, aki *Veszprém külsőn* ráakasztotta a mozdonyt a szerelvényre, alig két órával később most itt tiszteleg — mint váltóőr! — a 45 kilométerrel arrébb fekvő Varsányban. Hogy érhetett hamarább ide, mint a vonat?

Évekkel később hasonlóképpen elcsodálkozott *Varga Ernő* főellenőr is, amikor első napját töltötte Herenden, mint állomásfőnök. *Gösi Feri* bácsi szénért indult a pincébe, s fél perc se múlt el, már az állomás másik irányából baktatott a főnök felé. De mert csodák nincsenek, a rejtélyre — mindkét esetben — menten fény derült. *Nem egy, hanem két Gösi (sőt: három) dolgozik a vasútnál. Ferenc és József megszólalásig hasonlítanak egymáshoz, ami nem is csoda — hiszen ikertestvérek.* Rábasömjénen, egy MÁV pályaőr harmadik, illetve negyedik gyermekeként születtek 1914 szeptemberében — Ferkó félórával idősebb, mint Jóska.

Az őrházban nevelkedtek

1926-ban egyszerre léptünk be a vasúthoz — mondja *Ferkó... vagy Jóska?* (Talán még az édesanyjuk sem tudja, hogy melyikük. Egyezzünk meg annyiban, hogy a tőlem jobbra ülő Gösi!) — *Ez csak afféle gyerekmunka volt, hivatalosan 1931. március 23-án lettünk pályamunkások. Természetesen együtt jelentkeztünk.*

Huszonnégy esztendőn át éltek együtt, a Herend környéki 221-es őrházban. Onnan mentek katonának, együtt szolgáltak és együtt szereltek le Hajmáskéren. Gyakran szídta őket a századosuk, hogy soha nem tudja, melyiküknek milyen parancsot adott. Az iskolában sem volt könnyebb dolga a tanárnak, nem is ülhettek egy padban, egymás mellett. Így elérte, hogy nem az ment ki felelni kettőjük közül, aki a napi anyagból éppen készült.

A lányokkal rendesek voltak. Soha nem ment el Ferkó Jóska randevújára —, fordítva sem történt. Az ideáljuk sem volt egyforma; *Jóska szőke lányt vett el 1941-ben, Ferkó barnával kötött házasságot nyolc esztendővel később.*

Néhány évvel ezelőtt írtam már egymáshoz megszólalásig hasonló ikertestvérekről. Maguk mondották: bár az artista pályán dolgoznak, mégsem tekintik magukat művészeknek — titkuk az, hogy össze lehet téveszteni őket. Vajon a Gösi ikrek nem gondoltak-e arra, hogy ezt a ritka adottságot kamatoztathatnák?

— *A sínek mellett, ahol felnőttünk, belénk rögződött a vasút szeretete* — mondja... az egyikük. — *Dolgozni mindenütt kell, s akkor már az ember dolgozzon ott, ahol jól érzi magát. Meg ezért is jöttünk a vasúthoz, mert akkoriban vasútasnak lenni rangot jelentett. Huszonhat évig voltam váltóőr, most málházó vagyok, de Jóska jelenleg is váltóőr...* (Aha, tehát most Feri bácsi beszél!) ...*Laci bátyánk is váltóőr, ő is a vonalon dolgozik — Hajmáskéren.*

Dolgoztak — kiválóan

Az ikerfiúk a szakszervezetbe is egyszerre léptek be — 1946-ban, s a kiváló dolgozó oklevélért sem kellett sokáig irigykedniök a másikra; *Gösi Ferenc 1962-ben, Gösi József 1963-ban érdemelte ki a kitüntetést.* Hogy mivel? Ők úgy mondják; nem tettek egyebet, mint dolgoztak legjobb tudásuk, lelkiismeretük szerint. Hűségesek voltak a vasúthoz — és az állomáshoz.

A veszprémvarsányi epizód valóban epizódot jelentett az életükben, a bakonyi kicsiny állomáson, Herenden kezdtek dolgozni, s igen rövid megszakítástól eltekintve ott telt el életük java. Úgy mondják: *nem akármilyen állomás ez, a nevét — híres gyára miatt — a távoli országokban is ismerik.* S hogy a márkás porcelánok sértetlenül, zökkenőmentesen gördülnek ki a gyárból, az állomásról, ebben nekik — herendi vasutasoknak is részük van.

Ők már — Ferkó és Jóska — innen szeretnének nyugdíjba menni. De szerencsére a nyugdíjazás még messze van...

F. T.

MÚZEUM PRESSZÓ

a Közlekedési Múzeum területén.
Budapest XIV., Május 1. út. (Városliget)

Megközelíthető 25-ös villamos, és 70, 72, 75-ös trolibusszal.

NYITVA:

Hétköznap: 11—21 óráig
Vasárnap: 10—21 óráig
Pénteken zárva.

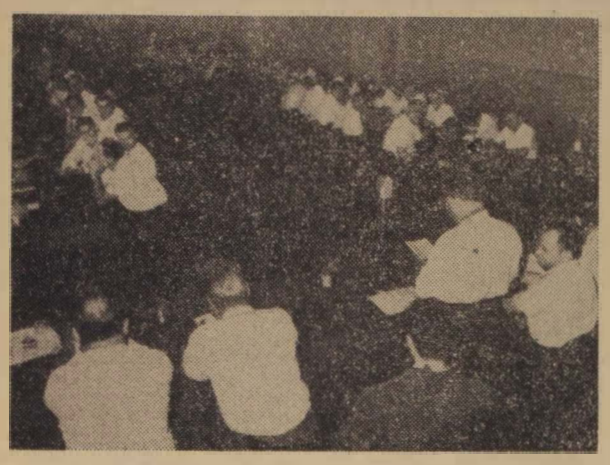
- KITŰNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

NAPIRENDEN

a járműjavító üzemek munkája

Országos ankétot rendeztek Szombathelyen



Tanácskoznak az ankét részt vevői

Július 4-én és 5-én Szombathelyen tartották meg a MÁV járműjavítók országos ankétját. A rendezéssel a *Közlekedéstudományi Egyesület Vas megyei szervezete járműjavító szakcsoportját bízták meg.* A program első napján, Szombathelyen a vasútasok Ady Endre Művelődési Otthonában több mint 100 szakember részvételével zajlott le a tanácskozás.

Az ankétot *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg, majd *Matkó József* szakosztályvezető-helyettes előadásában ismertette a járműjavító üzemek helyzetét az új gazdaságirányítási rendszerben.

— Mindnyájunk előtt ismeretes, hogy 1968 január elsejével megszünt a MÁV üzemi vállalati szervezeti forma, s jelenleg a járműjavítók ugyanolyan értékkel, fontossággal birnak, mint a MÁV többi szakszolgálata — mondotta bevezetőjében, majd részletesen kifejtette az átszervezés alapgondolatait, melyek a szorosabb együttműködést a gazdaságosság és a jövedelmezőség előnyeit célozzák. Az előadó kijelentette, hogy a hagyományos járművek selejtezésével nemhogy csökken, hanem növekszik a járműjavítók feladatköre.

— A vasút a szállítás és a gazdálkodás hatékonyságának növelésére a járműjavító szakszolgálattól megkívánja, hogy a járműveket a tervszerű megelőző karbantartási elv érvényre juttatása mellett folyamatosan javítsa, a nagyjavítás átfutási idejét minimálisra csökkentse, a forgalomban levő mozdonyok műszaki szempontból üzem és forgalombiztos állapotban közlekedjenek, az üzemekben a munka szervezettsége, ütemessége, a technológiai színvonal állandóan fejlődjön, kedvező legyen az anyag- és készletgazdálkodás — sorolta fel Matkó József azokat a gazdasági tényezőket, melyek a legfontosabbak a vasút szempontjából és az összvasúti érdekeket szolgálják.

Beszámolójában kitért az új szervezeti változás előnyeire. Elsőként említette a TMK-elv megvalósulását, s ismertette a különböző járműtípusokra kialakított üzemelési ciklusidők rendszerét, majd így folytatta:

— Az idén első lépésként a vontatási és forgalmi szakszolgálattal egyetértésben kidolgoztuk a vasúti járműállag üzemekre történő tipizálását. A Diesel-, a villamos- és a gőzmozdonyok profilírozása lényegesen könnyebb volt, mint a személy-, illetve teherkocsik kijelölése. A villamosmozdonyok javítása az Északi Járműjavító Üzemre hárul. Abban az esetben, ha a harmadik Diesel-javító bázis megépül Szolnokon, a kisteljesítményű mechanikus erőátvitelű járművek a szombathelyi üzemben, a középteljesítményű hidraulikus erőátvitelű járművek javítása Szolnokon történik. A Landler, a debreceni és a szolnoki járműjavítók végzik ez idő szerint a gőzmozdony javítást. A 4-tengelyes személykocsikat a Dunakeszi Járműjavító kapta, a kéttengelyeseket pedig Szombathely, Szolnok és Debrecen javítja.

A profilírozás helyzetének elemzése után tájékoztatta a jelenlevőket a műszaki állagfelmérésekről. A jövőben valamennyi járműjavító üzem tudni fogja, — nyilvántartási kartonok alapján, — *hogy a MÁV közlekedési eszközeiből hozzá profilizozott járművekből hány darab üzemel a vasúton belül,* s azt, hogy hány gőz, villamos- és Diesel-mozdony, személy, vagy teherkocsi karbantartásáért felelős.

Az ankét részvevői hozzászólásaikban „aláhúzták" az előadásban elhangzottak fontosságát. A tanácskozáson több szaktárgyú tájékoztató is elhangzott.

— ha —

Hogyan juthatnak ellátáshoz a régebben üzemi balesetet szenvedettek?

Jogszabályaink lehetővé teszik az üzemi balesetek sérültjei számára társadalombiztosítási baleseti ellátás — baleseti járadék, baleseti rokkantsági nyugdíj — megállapítását, az előírt feltételek fennforgása esetén. *Egyik feltétele a baleseti ellátás megállapításának az, hogy a balesetből kifolyóan sérült munkaképessége legalább 16 százalékos mértékben csökkenjen. Ez esetben baleseti járadék igényelhető.*

Feltétel az is, hogy az ellátás iránti igénybejelentést időben terjesszék elő. Az érvényben levő nyugdíjtörvény végrehajtási rendelete: a *67/1958. Korm. sz. rendelet 78. §. (1) és (2) bekezdése ezt a határidőt két évben szabta meg.* A két éven túl, de legfeljebb három éven belül történt igénybejelentést az esetben kell figyelembe venni, ha a baleseti ellátásra jogosító következményeit csak két év után lehetett megállapítani. Minthogy ezek az időtartamok jogvesztő határidők voltak, a határidők eltelte után előterjesztett ellátás iránti igényeket *a MÁV Nyugdíj Hivatal* elutasította.

Az 1967. augusztus 8-án közzétett 22/1967. Korm. sz. rendelet, amely a fenti szabályokat kiegészítette, a két illetve három év eltelte után benyújtott igénybejelentés alapján is lehetővé teszi a baleseti ellátás megállapítását. Ilyen esetben azonban kötött bizonyítás van előírva, mert kizárólag egykorú okiratok (baleseti jegyzőkönyv, társadalombiztosítási vagy üzemi nyilvántartás, rendőrhatósági eljárás során készült iratok, orvosi leletek) alapján állapítható meg, hogy üzemi baleset történt.

Nem lehet tehát baleseti ellátást megállapítani a régebbi balesetekből kifolyóan akkor, *ha a baleseti jegyzőkönyvet megkésve veszik csak fel, és a baleset az egykorú baleseti nyilvántartásban sem szerepel.* Utólagos tanúbizonyítás sem vehető figyelembe. Az egykorú orvosi leletek hiánya is akadálya a baleseti ellátás későbbi megállapításának, mert ezek nélkül a *Munkaképesség-csökkenést Véleményező Orvosi Bizottság* nem adhat szakvéleményt arról, hogy a dolgozónak a legalább 16 százalékot elérő munkaképesség-csökkenése abból a régebbi balesetből származik-e.

Nem akadálya viszont a társadalombiztosítási baleseti ellátás megállapításának az, ha az ellátási igényt korábban már előterjesztették, és azt a záros határidő elmulasztása miatt — akár jogerősen is — elutasították.

Elég szép számban vannak olyan baleseti sérültek, akik a kellő tájékoztatás hiányában *nem éltek idejében azzal a lehetőséggel, hogy baleseti ellátást igényeljenek.* A MÁV Nyugdíj Hivatalhoz napjainkban is érkeznek 10—15, sőt, 25 évvel ezelőtt történt üzemi balesetekre alapított ellátási igények.

A sérültek arra hivatkoznak, hogy szolgálati főnökségüktől a szükséges felvilágosításokat nem kapták meg. Kétségtelen, hogy több baleseti sérültet ért e tájékozatlanság miatt jelentős kár, ugyanis a baleseti ellátás az igény bejelentésétől visszamenőleg nem évekre hanem csak három hónapra állapítható meg.

H. B. segédellenőr 1958 október 24-én szenvedett üzemi balesetet. Ellátási igénvét késve. 1964. január 21-én terjesztette elő, ezért azt a MÁV Nyugdíj Hivatal elutasította. A 22/1967. Korm. sz. rendelet megjelenése után H. B. igénvét ismét előterjesztette. Minthogy az egykorú baleseti jegyzőkönyv valamint az egykorú orvosi leletek rendelkezésre állottak, a végleg 30 százalékos baleseti munkaképesség-csökkenés figyelembevételével *a MÁV Nyugdíj Hivatal 1967. augusztus 1-től baleseti járadékot állapított meg részére.*

H. J. főellenőrnek az 1952 augusztus 14-én elszenvedett üzemi balesetéből jelenleg is 20 százalékos munkaképességcsökkenése áll fenn. *A tizenöt év múltán előterjesztett igénybejelentés kapcsán, az egykori okiratok alapján, a MÁV Nyugdíj Hivatal H. J.-nak is baleseti járadékot állapított meg és azt nyugdíjazásáig folyósította.* Emelkedett ezáltal H. J. öregségi nyugdíjának összege is, mert a nyugdíj alapjául szolgáló munkabérátlagot a baleseti járadék összegével megemelték.

Ebben a tárgykörben egy másik, különleges terület az 1952. január 1. előtt megállapított, de szünetelő baleseti járadékok ügye. Itt azokról a baleseti sérültekről lesz szó, akiknek kártalanítási igényét annak idején határidőben elbírálták, baleseti járadékukat meg is állapították, de a járadék folyósítására azóta sem került sor.

A társadalombiztosítási baleseti ellátásokra vonatkozó szabályokat 1952. január 1. előtt az 1927. évi XXI. törvény tartalmazta. E törvénynek volt olyan rendelkezése, amely szerint *a munkáltató kártalanítási kötelezettsége nyugszik, amíg a baleseti sérült dolgozóját a balesetkori munkakörénél nem alacsonyabb rendű munkakörben és nem kisebb javadalmazással alkalmazza.* Az akkori MÁV Igazgatóság A főosztálya számos olyan határozatot hozott, amely e rendelkezés alapján — a baleseti sérült kártalanítási igényének elismerése és a baleset járadék megállapítása mellett — a járadék folyósítását szünetelni rendelte.

1952. január 1-től lépett hatályba a dolgozók egységes társadalombiztosítási nyugdíjáról szóló 1951. évi 30. sz. tvr. Ennek végrehajtása során *a 196/1951. P. M. sz. rendelet kimondta, hogy azokat a baleseti járadékokat, amelyeknek folyósítása a korábbi szabályok alapján a kártalanítási igény nyugvása folytán szünetelt, kérelemre a munkaviszony fennállására és a kereset összegére tekintet nélkül folyósítani kell.*

Minthogy a szüneteltetett baleseti járadékok folyósításának megindítására csak kérelem esetén kerülhetett sor, a megfelelő tájékoztatás hiányában több baleseti sérült nem részesült ellátásban. Sokan csak késve, évek múltán, kérték a szünetelő baleseti járadékuk folyósítását, sőt, vannak olyan sérültek is, akik ilyen kérelmet csak 1968-ban terjesztettek elő. Veszteségük jelentős, mert a baleseti járadék folyósítását ez esetben sem lehet évekre visszamenően megindítani.

A régebbi baleseti sérültek mindkét — fentebb ismertetett — kategóriájába tartozó dolgozóknak fontos érdeke, *hogy az említett igénybejelentést, illetve kérelmet mielőbb terjesszék elő,* annál is inkább, mert esetleges nyugdíjazásuk után baleseti járadékuk folyósításának megindítására már nem kerülhet sor.

A cikk első részében említett sérültek igénybejelentésüket a szolgálati főnökségen keresztül terjeszthetik elő, míg az utóbbiak — a szünetelő járadékuk folyósítására — a kérelmet közvetlenül benyújthatják a MÁV Nyugdíj Hivatal baleseti csoportjánál *(Bp. VI., Népköztársaság útja 66.).*

Dr. Gál György

Hat és fél mázsa tervdokumentáció

Sikerrel zárult Miskolc-Tiszai pályaudvar építészeti tervpályázata

Mint ismeretes, a múlt év végén a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium és Miskolc Város Tanácsának végrehajtó bizottsága *közös tervpályázatot írt ki Miskolc-Tiszai pályaudvar új felvételi épületének és az állomási előtér építészeti, közlekedési és városrendezési megoldására.*

A május 6-i határidőre 53 pályamű érkezett be, amelyeknek felülvizsgálatát és értékelését Budapesten, a vasutasszakszervezet székházában rendelkezésre bocsátott helyiségekben 41 fős bíráló és szakértő bizottság május 10-től június 20-ig végezte.

Az ünnepélyes eredményhirdetésre, amelyen *Cseterki Lajos,* az Elnöki Tanács titkára, *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Bondor József* építésügyi és városfejlesztési miniszter és *Szabó Antal* főtitkár is megjelent, július 21-én került sor

Olyan pályamű, amely az *összes feltételeket tökéletesen kielégítette volna, nem akadt.* Ez a tény is azt bizonyítja, hogy milyen nagy és összetett problémát jelent a Tiszai pályaudvar és előterének építészeti és rendezési feladata.

A bíráló bizottság a 100 000 Ft-os első díjat nem adta ki. A pályázatot ennek ellenére sikeresnek minősítették, mert *a díjazott és megvásárolt tervek együttesen tartalmazzák azokat a jó megoldásokat, amelyeknek egybevetésével és felhasználásával az igényeket minden tekintetben kielégítő kiviteli tervdokumentációt lehet majd készíteni.*

A bíráló bizottság két darab 60 000 Ft-os második díjat rangsorolás nélkül *Stefler Imrének* (MÁV). illetve *Kővári Györgynek* (MÁVTI) és tervező kollektívájuknak adta. A két darab 40 000 Ft-os harmadik díjat ugyancsak rangsorolás nélkül *Kelemen László* (UVATERV), illetve *Könye Árpád* (47. sz. Ép. Váll.) és tervező kollektívája kapta.

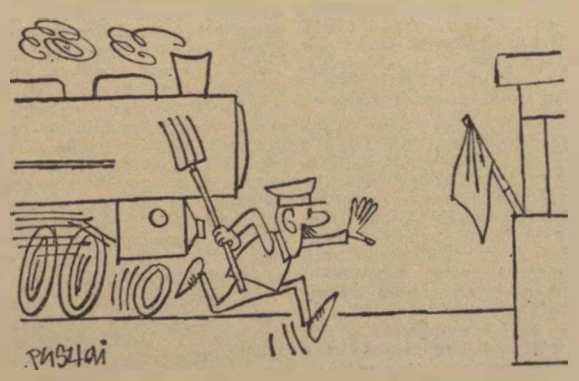
A *Töreky Dezső* (KÖZTI), illetve *Domonkos Jenő* (KÖZTI) által vezetett tervező kollektívák terve 30 000—30 000 Ft-os kiemelt megvételben részesült.

20 000—20 000 Ft-os megvételben részesült *Schneller Vilmos* (MÁVTI). *Kévés György* (IPARTERV). *Ceglédi István* (UVATERV). *Hegyi Lajos* (ÁLT. ÉPTERV). *Kaszta Dénes* (BP. TANÁCSTERV). *Kobza László* (AGROTERV), *Kővári György* (MÁVTI) által vezetett tervező kollektívák terve.

A benyújtott terveknek 25 százaléka részesült díjazásban, vagy megvételben, együttesen 400 000 Ft összeggel. A díjakat *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, a bíráló bizottság elnöke június 29-én, szombaton nyújtotta át a nyerteseknek.

A pályázat méretét néhány statisztikai átlagszámmal jól lehet jellemezni. *A felvételi épület nagysága átlagosan 110 000 légköbméter. A helyiségek hasznos területe 23 000 négyzetméter.* Ebből 51 százalék jut a vasútüzemre, 21,5 százalék az Utaselláló Vállalat helyiségeire. 18,5 százalék a postára és 9 százalék az ABC-áruházra. *A tervek elkészítésében mintegy 400 fő műszaki vett részt. Az általuk végzett munka nagyságát a bizottság 80 000 órára becsülte. A tervdokumentációk súlya 6,5 mázsát tett ki.* Az épület kivitelezési költsége kb. 140 millió forint lesz. Ha azonban az előtér és a vasutas kolóniarendezés építészeti és közlekedési vonatkozásaival együttesen számítjuk, akkor *mintegy 250 millió forint nagyságrendű beruházásról van szó.*

Betakarítás idején



(Pusztai Pál rajza)

Gabonatüzet akadályozott meg

Július 7-én a Kunszentmiklósról Budapest felé közlekedő 973-as számú vonat mozdonyából kipattanó szikra a 208—209-es szelvény között tüzet okozott. Az árokmenti avar égése kevésbé volt veszélyes, a baj azonban ott kezdődött, hogy egy erős nyugati szél a lángokat tovasodorta, és a tűz gyors terjedése veszélyeztette a taksonyi „Egyesült Erő" Tsz 100 katasztrális hold búzatábláját.

A veszélyt észrevette Hajda László, a ferencvárosi pályafenntartási főnökség XI-es pályamesteri szakaszának dolgozója, aki a közelben levő őrház tetejét javította. Munkáját azonnal abbahagyta, és a helyszínre szaladt tüzet oltani

Fáradozása nem volt hiábavaló. Sikerült megfékeznie a tüzet, s megmenteni 100 hold termését. Megérdemli a dicséretet!

Molnár Árpád

Baseti krónika

Június 30-án Harta és Állampuszta megállórakodóhely között haladó 4631-es számú vonat mozdonyából kizuhant és halálos sérüléseket szenvedett Bros István 24 éves mozdonyvezető. A vizsgálat megállapította, hogy a baleset azért történt, mert nevezettet mozdonya feljáró lépcsőjéről lerántotta a 415—16 számú szelvények között levő híd korlátja.

★

Július 2-án Vác-Alsó megállóhelyen a 4411. számú személyvonat előtötte Erdei József előmunkást, a MÁV Budapesti Építési Főnökség dolgozóját, aki életét vesztette. A balesetet az idézte elő, hogy nevezett körültekintés nélkül a 4411-es vonat vágányutjában futva igyekezett az indulóban levő vonatot elérni.

★

Július 3-án Székesfehérvár állomáson a tolatást végző II. számú tartalék-mozdony előtötte Huber Margit 16 éves állomási dolgozót. Nevezett az előtés következtében agyrázkódással járó fejsérüléses üzemi balesetet szenvedett. A balesetet az okozta, hogy Huber Margit egy bejáró vonatra figyelve, körültekintés nélkül, a tartalék-mozdony ürszelvényébe lépett.

★

Július 4-én Lajosmizse állomáson kiesett a 324—1513 psz. mozdonyból Rabi János állomási dolgozó, aki a tüzre vigyázott. Nevezett a kiesés következtében nyakcsigolyatörést szenvedett. Sérülései következtében július 8-án életét vesztette. A balesethez jelentősen hozzájárult Rabi ittassága is.

★

Július 12-én Izsák állomáson a 7161-es számú vonattal végzett tolatás közben koponyaalapi töréssel járó balesetet szenvedett Mészáros Mihály vonatvezető. A baleset kitérő előtt megkísérelt szétakasztás közben történt. Megállapították, hogy a vonatvezető ittas volt. Ittasság miatt ennél a vonatnál Banó István vonatfékező azonnali leváltása is szükségessé vált.

★

Július 13-án Ferencváros Keleti rendezőjéből kijáró 682-es számú vonat előtötte Magyar László vonatelőkészítőt. Nevezett az előtés következtében ujjcsonkulásos sérüléseket szenvedett. A vizsgálat szerint a balesetet a 682-es számú vonat egyik kocsijáról lelógó kötőrúd idézte elő.

★

Július 16-án 6.05 órakor a Kisvárda állomásba behaladó 1710-es számú gyorsvonat a 18-as számú átszelési kitérőn erősen horzsolódott az V. számú vágányon biztonsági határjelzőn kívül álló állomási tartalék Diesel-mozdonnyal. A horzsolás következtében a gyorsvonat M62 026 psz. Diesel-mozdonya és az M44—014 psz. állomási tartalék-mozdonya erősen megrongálódott. Megrongálódott és kisiklott további 7 vasúti kocsi is. A keletkezett anyagi kár jelentős. Utassérülés nem történt. Könnyebb sérülést szenvedett Hidvégi Béla vonatvezető és a tartalék-mozdony vezetője és kenője. A balesetet váltóellenőrzés hiánya miatt következett be. A mulasztók ellen hatósági és fegyelmi eljárás indult.

★

Július 14-én Bp. Keleti pályaudvaron kirakás közben a 1319/b. számú vonat poggyász mellékkocsijából kiesett Kamasz József raktári munkás. Kiesés közben elszenvedett koponyaalapi töréssel járó sérülései következtében kórházba szállítás után életét vesztette. A balesetet pillanatnyi szédülés idézte elő.

★

Július 19-én Székesfehérvár állomáson az V. számú vágányra bejáró 2104-es számú vonatról megállás előtt leugrott Kiss Géza, a MÁV Hídépítési Főnökség dolgozója. Nevezett lendrás közben egyensúlyát vesztve a peronszegélyt és a kocsik közé zuhant. Bal kezén és bal lábán csonkulásos sérüléseket szenvedett.

Augusztus 4. a szovjet vasutasok napja

A Szovjetunióban augusztus 4-én, vasárnap ünneplik valamennyi köztársaságban a vasutasnapot. A szovjet vasútvonalakon naponta 3 ezer személy és 15 ezer tehervonat indul. Tavaly több mint két milliárd 600 millió tonna árut továbbítottak. A statisztikai adatok szerint a szovjet vasutak napi termelékenysége jóval magasabb, mint az Egyesült Államokban. Naponta átlagban egy-egy szovjet mozdony 489 kilométert fut, az USA-ban 266 kilométert. A szovjet vasutak teherforgalma csaknem kétszerese az amerikaiénak.

A Szovjetunióban nagy gondot fordítanak a vasút fejlesztésére, korszerűsítésére. Az alábbiakban erről a munkáról adunk szemelvényeket.

Új vasútvonal épül Szibériában

Szibériában 250 kilométer nem távolság. De az ilyen területen nem könnyű vasutat építeni. Az évszázados tajga, a mocsarak és az, hogy sok helyen hiányoznak az utak, teszik ezt a feladatot komplikálttá. A *Hrebtovája—Usztj—Ilim* vasútvonal a sok nehézség ellenére is tervszerűen, gyorsan épül.

Milyen vasútvonal ez? Miért van szükség rá? Miért jönnek az emberek ide a sűrű tajgába, megfosztva magukat a szokásos kényelemtől és a kényelmi berendezésektől?

A Bratszki Erőműtől 300 kilométerre, az Angara folyó mentén épül immár a harmadik vízi erőmű. Építőinek élelmiszert, gépi berendezéseket, összerakható házelemeket, különféle anyagokat kell odaszállítani. Nyáron mindezt Bratszkból viszik oda, az irkutszki terület északi kerülete építőipari központjából, uszályokkal az Angarán. De ez nehéz és veszélyes út. A folyó tele van zátonyokkal és gázlókkal. Az áruk egy részét azon a közúton szállítják, melyet az építők az elmúlt évben fejeztek be. De az usztj—ilimi vízi erőmű építői számára a vízi és közúti főútvonalakon nem tudják teljes mértékben biztosítani a mind nagyobb mértékben szükségessé váló anyagokat.

Bratszktól 200 kilométerre, a *Tajset—Léna* vonalszakaszon fekszik Hrebtovája állomás. A kutatók és az építők úgy határoztak, hogy innen fektetik a vasútvonalat Usztj—Ilimig. *A tajga átvágását majdnem befejezték, s a vasúti pályát már 200 kilométer hosszban elkészítették.* Ezen a vonalszakaszon rendszeresen közlekednek már a munkavonatok. Az új vasútvonalat 1969-ben helyezik üzembe.

Korszerű, nagyteljesítményű gépek segítségével épül a Hrebtovája-Usztj-Ilim vonal
(APN Külföldi Képszolgálat)

Épül az „Északi" transzszibériai vasút

Szovjet építőmunkások, szerelők és technikusok ezrei építik a *Tyumeny—Szurgut* vasúti pályaszakaszt, a tervezett *„Északi" transzszibériai vasút* egy részét. E pályaszakasz első 100 kilométerének építését 1967 őszén befejezték. Azóta a munka Tobolszk térségére összpontosult. *1970-ig az összesen 700 km hosszú pályaszakasz még megépítendő részén 30 millió köbméter földet kell megmozgatni.* A legnehezebb feladat a tobolszki mocsarak kiszárítása.

A mintegy 9000 km hosszú „Északi" transzszibériai vasút a transzszibériai vasúttól 500 kilométerre északra, egy második összeköttetést létesít majd a Szovjetunió európai része és a Csendes-óceán között. *Az építési időt 15—20 évre tervezik.*

Turbóvonat

Az SNCF 1969 végére üzembe állítja első turbóvonatát. A jelenleg folyó kísérletek ragyogó perspektívát jósolnak a gázturbinának. *A kísérleti motorkocsi 230—235 km/óra sebességet ért el.* Az alkalmazott gázturbina tulajdonképpen helikopterek és repülőgépek számára készült, és 1100 LE a teljesítménye. A gázturbinák révén a vonatok elérik azt a sebességet, amely 30 évvel ezelőtt a repülőgépeket jellemezte. Az USÁ-ban a *New York—Boston* közötti „folyosóban" a levegő már „telítettebb", mint a szárazföld, a légiközlekedés nem biztosít nagyobb átfutási sebességet, mint a turbóvonatok. Várható tehát, hogy a vasút jelentős mennyiségű szállítást fog visszahódítani a légiközlekedéstől.

— **Száz méterrel a tenger szintje alatt** Japán partjai előtt megkezdték a világ leghosszabb vasúti alagútjának építését. Az alagút, amely 1975-re készül el, Hansu északi fokát köti össze Hokkaidó szigetével és 36,4 kilométer hosszú lesz.

A „Leber-terv"

Tavaly szeptember végén közzétették a Német Szövetségi Köztársaságban a nyugatnémet közlekedéspolitika reformjának programját, amelyet *„Leber-tervnek"* neveztek el, annak szerzője, *Georg Leber*, nyugatnémet közlekedésügyi miniszter neve alapján. Annak idején nagy zajjal proklamálták ezt a programot, amely nagy visszhangra talált a nyugatnémet és a *Közös Piac* többi országainak sajtójában.

A program kidolgozásához az szolgáltatta az okot, hogy a közlekedésügy, amelyben nagy szerepe volt a *Német Szövetségi Vasutak* rossz pénzügyi helyzetének, zsákutcába jutott. A vasutak deficitje ugyanis *csupán 1967-ben meghaladta a hárommilliárd nyugatnémet márkát.*

Leber szerint a vasutak deficitje főleg annak tulajdonítható, hogy jelentősen csökkentek a vasúti teherszállítások, mivel azoknak mintegy 30 százaléka, éppen úgy, mint a személyszállításoké, átterelődött a közutakra. Ez oda vezetett, *hogy hiábavaló kiadások álltak elő mintegy 70 000 vagon tartalékbahelyezésével és a vasúthálózat nem rentábilis vonalszakaszainak fenntartásával.*

A gépkocsiközlekedéssel foglalkozva Leber hangsúlyozta, hogy 851 000 tehergépkocsival rendelkeznek és hogy *a forgalomsűrűség a Német Szövetségi Köztársaság közútainak minden kilométerén, évi 408 000 gépkocsi, míg ez a szám Angliában 344 000, Franciaországban pedig 105 000 gépkocsi.* Hivatkozva az amerikai vizsgálódásokra, Leber arra a következtetésre jut, hogy egy tehergépkocsi 10 tonna tengelyterheléssel 10 000-szer nagyobb nyomást gyakorol a műútra, mint egy fél tonna tengelyterhelésű személyautó, holott a tehergépkocsik adója csupán 6,2 százalékkal múlja felül a személygépkocsik adóját.

Leber szükségesnek tartotta olyan rendszabályok foganatosítását, amelyekkel helyreállítja a vasutak jövedelmezőségét, tehermentesíti a közutakat és igazságot, rendet vezet be az áruáramlások elosztásába. *Elsősorban javasolta 5600 kilométer hosszú vasútvonal beszüntetését és a vasúti személyzetnek 82 000-rel való csökkentését. Ebből a számból 7500 vezető tisztviselő.* Szerinte a vasutaknak át kell alakulniuk adminisztratív vállalatból gazdasági vállalattá. Leber szó szerint ezeket írta: *„Elmúlt már az az idő, amikor a vasutak vállpántosokat és kardosokat szállított, most már a fuvarlevelek kiadása nem kormányzati aktus, hanem az ügyfelek kiszolgálása. Ez a fő feladata a vasutaknak."*

Nagy helyet foglal el a tervben az a javaslat, amely az újdonságok bevezetésével foglalkozik. Eszerint tömegesen *meg kell honosítani a tartályokat és kombinálni kell a gépkocsiszállításokat a vasúti szállításokkal.*

Az áruáramlások szabályozása végett Leber ajánlja új típusú adó bevezetését a közúti szállításokra, koncessziók csökkentését a közhasználati cikkeknek nagy távolságra való szállításánál, olyan áruk jegyzékének közzétételét, amely áruk szállítását nagy távolságra gépkocsik nem vállalhatják.

A programban előirányoznak egy egész sor újdonságot a belvízi közlekedésre, a légi közlekedésre és a tengeri kikötőkön keresztül lebonyolódó áruforgalom növelésére vonatkozóan.

Leber ezt a programot *„a beteg ember gyógyításának"* nevezte, amely nem mindig kellemes, de okvetlenül szükséges.

A *„Leber-terv"* nem az első és egyedüli kísérlet a Német Szövetségi Köztársaság közlekedésének reformjára. Az előző programoktól ez a jelenlegi abban különbözik, hogy *találékony intézkedéseket tartalmaz, és hogy körülötte nagy zajt csaptak.* Ha a terv nem is sikerül, Leber miniszter megelégedhet azzal, hogy sikerült a figyelmet a nevére irányítani.

A Német Szövetségi Vasutak — amelyeknek szanálása képezi a *„Leber-terv" központi kérdését* —, még nem foglaltak állást ebben az ügyben. Úgy látszik, egy kissé nehéz megválni a vállpántoktól és a kardoktól. *Horst Baumann* ügyvéd, a német szakszervezetek egyik szóvivője úgy nyilatkozott a tervről, mint a kormányzat politikai érzelmeinek csődjéről. Ugyanilyen sikertelenségre vannak kárhoztatva a bonni kormány közgazdaságpolitikájának egyéb tervgazdálkodási elemei is.

Korszerűsítik a moszkvai pályaudvarokat

Nő és szépül Moszkva. A pályaudvarok is megváltoztatják külsejüket. A kazanyi után tágasabb, világosabb lett a jaroszlavi, átalakul a kurszki s most a paveleckijin van a rekonstrukció sora. Innen naponta indulnak vonatok a széntermő Don medence központjába *Donyeckbe*, a halban dús *Asztrahanyba*, a Zsdanov kohókombináthoz s a déli, valamint a Volga-menti nagy ipari városokba. De arról is híres ez a pályaudvar, hogy innen vezet az út *Gorkijba*, oda, ahol életének utolsó éveit töltötte *V. I. Lenin.*

A *Paveleckij pályaudvar* most áll második születése előtt. A Moszgiprotransz műépítészeti műtermében már kidolgozták az épület rekonstrukciós tervet. A régi épületből csak a helyiérdekű vasutak utasainak váróterme marad meg, a többit újjáépítik.

A fából épült régi tömb helyén hatalmas, modern épület nő majd ki. *Alul lesznek a pénztárak, fent pedig a várótermek*, melyekben a várakozó utasok teljes kényelemben pihenhetnek.

Eredeti elképzelésű a 20 méter magas állomási főépület, amelynek elegánsan felfelé hajló vasbeton teteje 15 méterre előre nyúlik és befedi a peronokat is, hogy az utasok védve legyenek az időjárás viszontagságai ellen. *A pályaudvar belsejében a várótermeken kívül a szolgálati helyiségek, a posta, távirda helyezik el.* Az alagsorban lesz a kézipoggyászmegőrző, a zuhanyozó és a különféle közszolgáltató helyiségek.

Az új állomás komplexumot 3000 távolsági és 1000 helyiérdekű utas egyidejű kiszolgálására tervezték. Az utasáramlást szintén tökéletesítik: *a távolsági utasok speciális hídacskán mennek ki a peronokra, mely alatt széles, kocsó nélküli folyosó húzódik a helyiérdekű utasok közlekedésére.* Teljesen megváltozik a pályaudvar előtti tér is, melyet Leninről neveznek majd el. A Paveleckij szomszédságában többemeletes szálloda és más objektum, valamint a vasúti postahivatal kap helyet. Egyidejűleg kiszélesítik a Metro paveleckiji állomásának előcsarnokát is. Rekonstruálják a központi *Lenin Múzeum* emlékpavilonját is, ahol a Lenint szállító gyászvonat mozdonyát és kocsiját állítják ki örök megőrzésre.

Kelet kapujában

ÚTIJEGYZET

A májusi reggel párás levegője remegett a város felett. A hét dombra épült *Isztambul*, az ősi *Bizánc* emlékeinek őrzője, az *Aranyszarv öböl*, a *Márvány tenger* kék vizében csillámló mecsetjeivel, karcsú minaretjeivel, égbenyúló ciprusfáival, messzetűnő századokra emlékeztető városfalaival, nyüzsgő bárkáival és hajóival, csak közhellyel kifejezhető varázslatos képet mutat.

A pályaudvar, ahová megérkezünk, aránylag kicsi. Egy angol házaspár hordárért kiált. Nem jön. Egyre türelmetlenebbek lesznek. Az asszony a két gyereket, a férfi a csomagokat cipeli. Néhány pillanat múltán az ott sétáló török vasúti tisztviselő kezébe nyomná a súlyos bőröndöket. De a vasutas az angolt is lepipáló fölénnyel az állomási vámvizsgálat felé tereli őket.

Igazi kelet

Egy, a vasutak őskorából származó kiállított mozdony, és egy rézveretes vasúti kocsi hívja fel magára a figyelmet. *1870-ben Konstantinápoly—Tschedmedscha között épült 10 kilométer hosszú, elsők közé tartozó vasútvonalon, a szultán utazott rajta.*

A pályaudvar előtt igazi keleti kép fogad. Nápolyra emlékeztet. Itt is, mint ott, *édes semmittevésben ülnek a márvány paloták előtt a borotválatlan, rosszul öltözött munkanélküliek.* Mások mindenféle csecsebecsét, képeslapokat, gyümölcsöt, szörpféleségeket, vizet, cipőtisztítást és főleg pénzváltást kínálnak. Sokan igénybe veszik, mert az *„utcai bankár"* többet fizet, mint a konkurrens állami vagy magánbank.

— *Taxeráj...! Taxeráj...! Taxeráj...!* — hangzik a hangkavalkádból. Taxit jelent, azzal az eltéréssel, hogy itt, csaknem mindig teljesen rakottan gördülnek a kocsik. Állandó körforgással mindenkit — a város különböző részébe — helyre szállít a taxis. Nem kényelmes, de olcsóbb és nagyobb forgalmat képesek lebonyolítani. Egymást érik a gépkocsik a modern és az ősi Isztambult egymástól elválasztó Aranyszarv-öböl felett átívelő tágas hidakon. *A Galata hídnak egy külön világa van, a Bayaglu, amelynek a belváros felőli oldalán halászók tanyáznak. Tömény halszag telít mindent.* Egyik-másik bárka valóságos úszó büfé. A magasba emelt spárgahálóból kikerült halnak — úgy élve — felmetszi a hasát a „büfés". A hal még remeg a bizonytalan tisztaságú kézben, amikor széltében ketté vágva, a bárka alján égő tűz felett sistergő olajba kerül. Egy-két pillanat múlva egy kétágú villáról jut az ott lebzselő török kezébe.

A Galata-híd környékén „köretben" sincs hiány. Kétkerekű kordékról hangos kiabálás közben *kínálják a nyers uborkát.* Néhány „fillér" ellenében boszorkányos ügyességgel fejti le az árus a héját, majd valamiféle ecetes, sós vízzel locsolja le a „csemegét". Valóban csemege Isztambulban az uborka, mert még a Mercedes kocsiból kiszálló dáma is majszolja.

Nyüzsgő élet

A híd alatti világ mecsetek minaret nélkül is igazi Isztambul. A mederpillérig mélyen benyúló padozaton kisebb üzletek, virágárusok, különös kocsmák, fezes, turbános emberek, nagy nyüzsgő élet. *Isztambul szegényei találhatók. Éjszaka menedékhely, nappal élettér.* Hogy tökéletes legyen a miliő, egy vak koldus édes, bús török melódiát intonál egy különös citerafélén. A zene hangjára az enyhe kábulatban látszó vendégség, kétes fényű kocsma teraszán szippantgatja a hosszúszárú vízipipát.

A „küprüsü", a híd oldalán Sirkeci féktelen forgalmát, hangos kereskedelmét, macskaköves utcáit, a „közegészség őreit", a minden hulladékot felfaló sok, sok kutyát, macskát és ezektől elválaszthatatlan történelmet, a csodálatos palotákat, a szultánok sejtelmes világát találjuk. Az 537-ben épült *Aya Sofya*, a kereszténység egyik legnagyobb temploma, — mint mecset is rangos helyet foglal el a világ épületcsodái között —, ma múzeum. *Kemál Atatürk, a török köztársaság első megalapítója alakíttatta át múzeummá. Ennek ellenére szent hely, csak lábbeli nélkül szabad belépni, rálépni a márványpadlót takaró perzsaszőnyegre.*

Színarany trónok

Az egyik csodás építmény a másikat éri: a *Kék mecset*, a *Szulejmán mecset*, a *Topkapi szeráj*, a hódító *Mehmed* szultán alkotása e különös városrész legnagyobb csodái. A szeráj kincshalmaza: *mázsás színarany trónok, öklönyi gyémántok, gyémánt díszítésű színarany bölcsők, kardok, török, aranyszállal átszőtt köntösök, porceláncsodák, szőnyegek*, a romantikus szerelmek emlékeit őrző háremek, a kertek sokszínű illatos rózsái, a Szeráj teraszáról, a kilátás a Márvány-tengerre mind-mind felejthetetlen emlék marad.

Bent a múzeumban a sok holt kincs, kint a minaret árnyékában az élő szegénység. *Harc a létért, a mindennapi életért.* Egyetlen pillanatra sem szabad megállni, mert a török felkeni fehér kenőcsét a cipőre, s kész tények elé állítja a gyanútlan idegent.

A csecse-becséket kínáló árusok kiabálnak. A szörnyű melegben egy 10—12 évesnek látszó gyermek kitartóan követ, dia-filmet kínál. Magyarázom, hogy nem kell... Ő nem tágít... Táskámba, majd a zsebembe dugja és amikor mint számomra felesleget visszaadom — könny csillan meg a szemében.

Mit tehettem? Megvettem.

Semmi sem annyira török Isztambulban, mint a bazár. A város ősi részében, évszázadok óta isztanbuli és világhíresség. Tíz perzsavásár együtt, a nagy, fedett városnak beillő csarnokokban.

Modern Bábel

Óriási kaleidoszkóp... Modern Bábel...

Megint csak elviselhetetlen a kontraszt. Az Arany utca ragyogása, fényei jobban bántják a szemet, mint a szikrázó déli napsugár. Itt féllábú koldus motyog sok ű betűs könyörgést. Ott bent hideg *Coca Colát* szürcsöl egy amerikai. A kecske és a birkahús szaga, narancs illattal keveredik...

A város harmadik része már Ázsia. Az egyik oldalról a Boszporusz, másik oldalról a Márvány-tenger választja el az európai Isztambultól. *Nincs híd a városrészek között. Hajó visz át az úgynevezett Üszküdárba, ahol még lefátyolozott nők léptei koppannak az utcákon.* A kikötő népes. A hegyoldalakon fehér paloták, lent a szűk utcákban düledező vityilók jelentik Kelet kapuját.

Este bizonytalan fényű utcákon jobb az óvatosság. Messzire száll a zeneszó a fakerítéssel körülvett tengerparti „csárdából". Bent összetákolt színpadon, a zene különös, keleti ütemeire *mezítelen fiatal leány vonaglik. Egy pesti duplának megfelelő feketekávé 1 dollár. A kávé olcsó, a látvány a drága — magyarázza a pincér.* A profán magyarázat elvegyül egy müezzin beszűrődő elnyújtott imájával.

Gergely József

A két Bóbis

A londoni aranyérmes apa hasznos tanácsokkal küldi Mexicóba leányát, Ildikót

Bóbis Gyula és leánya, Ildikó

(Hemző Károly felv.)

Nemrégiben kellemetlen incidens érte *Bóbis Ildikót*, a magyar olimpiai vívókeret tagját, aki Moszkvában és Montrealban a női tőrvívás egyéni küzdelmei után ott állt a dobogó egyik fokán, kiharcolta a bronzérmet. A fiatal házas versenyzővel, aki a múlt év őszén lett *Farkasinszky Gyulának*, a Bp. Vörös Meteor tízpróbázójának a felesége, az egyik reggel közölte szállásadónője — a fiatal pár egyelőre albérletben lakik —, hogy fel is út, le is út, a szobát nem adhatja ki tovább, mert itt az idegenforgalom idénye, s inkább az IBUSZ fizetővendégszolgálatával áll kapcsolatban ...

Ildikó, aki civil életében a *Budapesti MÁV Magasépítési Főnökség* előadója, ezen a napon zokogva kereste fel a játékcsarnokot, ahol a magyar bajnokság küzdelmei folytak, s ez a lelki megrázkódtatás nem kis részben járult ahhoz, hogy ezen a küzdelemsorozaton nem bizonyíthatta igazi tudását.

— *Ettől a bizony nagyon kellemetlen epizódtól eltekintve, amely végül is jóra fordult* — mondja *Bóbis Gyula*, az édesapa, a MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóságának osztályvezető-helyettese —, *az Ildikó életében végbement változás nagyon jó hatással volt versenyzői pályájára. Igaz, hogy a fiataloknak nincs még lakásuk, s ez a körülmény érthetően idegesíti, de gyakran üllök le vele, hogy megmagyarázzam: a régi világban egy élet is kevés volt ahhoz, hogy valaki rendes otthonhoz jusson, most viszont az illetékesek is megtesznek mindent, hogy ez a probléma előbb-utóbb megoldódjék.*

Érthető, hogy a magyar vívósport e 22 esztendős, nagyon rokonszenves egyénisége sok mindenben hallgat és támaszkodik nagy és sikerekben gazdag sportmúlttal rendelkező édesapjára. Az 59 éves Bóbis Gyula, aki 1924-ben már versenyzett, mint birkozó, s közben a Kecskeméti TE labdarúgó-pályáján is ért el sikereket, *a felszabadulás előtti két Európa-bajnoki bronzérmét, az 1948-as londoni olimpián a kötöttfogású birkózásban aranyéremmel, 1950-ben Stockholmban, a világbajnokságon ezüstéremmel „toldotta" meg.*

— Édesapám sokszor beszélnekem gazdag sportemberti tapasztalatairól — mondja Ildikó. — A normális élet, a megfelelő táplálkozás, az egészséges sportszellem nem kis mértékben azért jellemzi versenyzésemet, mert megfogadom tanácsait. *„Betegen ne versenyezz!"* — ezt az intelmet különösen gyakran hallom tőle, s egyéni tapasztalataim nem egyszer alátámasztották, hogy ez a tétel a sport egyik aranyigazsága.

Apa és leánya, tehát most együttesen tekint Mexicóra, arra az országra, ahol idén sor kerül a világ sportnemzeteinek nagy találkozójára. Bóbis Gyulát leánya szereplésén kívül szeretett sportágának esélyei is izgatják, hiszen jól ismeri az erőviszonyokat, s azokat az idősebb és fiatalabb korosztályú versenyzőket, akik a magyar színek képviseletében szőnyegre lépnek majd az olimpián.

— *Nagyon örülök a magyar birkózók jelenlegi sikereinek:* — mondja az egykori vasutas-birkózó, aki 1930-ban lett a BVSC versenyzője.

A legnagyobb elismerés hangján szól az élvonalbeli birkózókról: *Kozmáról, Kiss Ferencről*, aki megvédte Európa-bajnokságát, a többszörös világbajnok *Varga Jánosról, Steerről*, a kiváló vasutas-birkózóról, akinek a fejlődését különös figyelemmel kíséri. Róla ezt mondja: *„Technikai felkészültsége ideális, ha nem is a soron következő olimpián, de az elkövetkezők valamelyikén kiemelkedő eredményt érhet el."*

Visszakanyarodik a szó a másik, a Bóbis-család otthonában nagyon kedvelt sportágra, a vívásra.

— Azt várom Ildikótól Mexicóban — mondja —, hogy mint a legjobbakkal egyenlő tudású versenyző, a tavalyi eredmények alapján a világranglista harmadik helyezettje, ott érje el legjobb formáját. Mintegy tíz olyan nagy tudású női tőrvívó van, akik közül bármelyik megszerezheti az olimpiai bajnoki címet, ő is! Döntően fontos, hogy a felkészülés során a továbbiakban is a lehető legnagyobb eltökéltséggel lássa maga előtt a célt, *s ha mindent elkövet a mexicói siker érdekében, az 1948-as londoni olimpia után az 1968-as mexicói is életreszóló boldogsággal ajándékozza majd meg a családot ...*

Maros László

Különös „házasság"

A kiskőrösi MÁV és KTSZ fiataljai együtt muzsikálnak

Perzselt a kánikula. A nap hevét még a hűvöskés alföldi szél sem tudta mérsékelni. A meleg ellenére is sokadalom gyülekezett a kiskőrösi sportpályán, a lacikonyhák övezte térségen magasra emelt színpad előtt.

Ezen a vasárnapon nemzetközi szövetkezeti nap volt. Az ünnepi beszédek után szórakoztató műsor következett.

Felcsattant a taps, amikor a kiskőrösi ifjúsági MÁV—KTSZ fúvószenekar lépett a színpadra. Egyik-másik gyermeknek nagyobb volt a trombitája, mint ő maga.

De hogy is állunk ezzel a különös házassággal? — faggattam verítékező homlokkal *Filus Lajost*, a zenekar vezetőjét.

A zenekar fele vasutas, másik fele pedig a Kiskőrösi Vegyesipari Ktsz-ben dolgozó szülők gyermeke. Harminchatan vagyunk, így jobb hangerőt képvisel az együttes, mintha külön-külön működne a két csoport.

Ez tehát a fő oka az egyesülésnek. Egyébként a KISZ, a vasút és a ktsz egyformán kedves gyermekének tekinti a zenekart. A KISZ a kulturális alapjából nyújt támogatást, a MÁV szép otthont ad és fizeti a zenekarvezetőt, a ktsz pedig hangszereket vásárolt és gépkocsival fuvarozza a társaságot.

Nagy Sándor, a ktsz egyik vezetője és párttitkára azt hangsúlyozta, hogy a sötét nadrágos, fehér blúzos, vasutas sapkás ifjú rezesbanda nem hiányozhat egyetlen helyi ünnepségről és társadalmi megmozdulásról sem. A zenekar működése felkelti a helyi fiatalságban a zene iránti érdeklődést, ennek megfelelően állandóan gyarapszik is a létszám.

Ekkor már közbeszóltak a gyerekek is, mondván, hogy a hétéves együttesnek nemcsak Kiskőrösön van ám sikere! *A Somogy megyei Idegenforgalmi Hivatal már kétszer meghívta őket tíznapos szereplésre Siófokra, hogy térzenéjükkel szórakoztassák a hazai és külföldről érkezett üdülőket.* Nemrég ott voltak a debreceni vasutas, postás és közlekedési ifjúsági találkozón is. Műsorukon szerepelnek indulók, polkák, mazurkák. Bartók-feldolgozások. de még egy-két fúvószenekarra hangszerelt táncmelódia is.

Hírük eljutott már külföldre, 1966-ban a lengyel vasutasnapon szerepeltek, hangversenyt adtak Katowiczében és Krakkóban.

A kis fúvósegyüttes nyáron is összetart. Legutóbb a vasutasnap kiskőrösi programját gazdagították részvételükkel. Részt vesznek a Kalocsa mellett levő Szelidi-tónál rendezendő kulturális napokon és ellátogatnak számos termelőszövetkezetbe és állami gazdaságba.

Mikor idáig jutottunk, abba is hagytuk az ismerkedést, mert a hangszóró a zenekart szólította. Mindenki a helyére ült, rövid készülődés, kottalapozás, hangolás és máris felhangzott a rézfúvósok erőteljes muzsikája.

Zámbó István

A Hivatalos Lapból

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

28. számból: 110297/1968. 11. B. A Szegedi Szabadtéri Játékokra utazók menetkedvezménye.

29. számból: 114644/1968. 2. B. A 44 órás munkahét egyes szabályainak egységes értelmezése.

114178/1968. 3. A. Záhonyi Átrakó Körzeti Állomásfőnökség szervezése.

Levelezőink írják

Uzsabányán a helyzet változatlan

Az uzsabányai vasutasok panaszával a Magyar Vasutasban már foglalkoztunk. Azt reméltük, hogy az uzsabányaiak sérelmét azóta orvosolták. Nem így történt.

A már többször megígért porpótlékból nem lett semmi. Az állomáson sem ivó-, sem mosdóvíz nincs. Mint az egészségre ártalmas munkahelyen a közbeválórendszer bevezetése indokolt lenne. A vonatok Uzsára továbbításáért az uzsabányai vasutasok csak 14 fillért kapnak. Ha ezt más telepállomás vonatkísérője végzi, annak 1,50 forint jár.

Az utóbbi időben öten hagyták itt a vasutat, az Uzsabányán uralkodó áldatlan állapotok miatt. Utánpótlás nincs, s emiatt 1 plusz 2 fővel kénytelenek dolgozni. A feladat viszont a kétszeresére nőtt.

A mérlegházhoz csak bokáig érő porban lehet eljutni. Az ajtón ujjnyi rés tátong, s a törött ablakot újságpapírral tömték be. A por miatt az uzsabányai vasutasok már írtak a KÖJÁL-nak is, de onnan sem adtak választ.

Uzsabánya-alsó megállón nincs por, csak vízhiány! A kútban ugyan van elég víz, de nem éri el a levezető szívócső. A motor levegőt szív, víz helyett. A csövet meg kellene toldani egy méterrel.

Véleményünk szerint a vasútnak kell orvosolni a panaszt, hiszen az uzsabányaiak kérése jogos és nem tűr halasztást.

Bognár Károly

Új könyvtár létesült Kecskeméten

A Kecskeméti MÁV Művelődési Otthonban *70 ezer forintos költséggel új könyvtár létesült.* A régi, szűk, egy helyiségből álló könyvtárszoba helyett ma tágas, szabadpolcos rendszerű helyiség külön olvasószobával várja a vasutas dolgozókat.

A könyvtár hivatalos átadására június 1-én került sor. A házi ünnepségre meghívták *Szakonyi Károly* SZOT-díjas írót is, aki egy író—olvasó-találkozó keretében elbeszélgetett a könyvtár avatására megjelent vasutasokkal.

A szabadpolcos könyvtárban 3200. kötet várja az olvasókat.

D. Tóth Sándor
könyvtáros

A Komarov-brigád

A ceglédi fűtőháznál 1966 tavaszán alakult meg az akkor 8 főből álló brigád *Kenéz Béla, az egykori válogatott birkózó vezetésével.* Célul tűzték ki a szocialista brigád cím megszerzését. Azóta két esztendő telt el, s a brigád ez évben már megszerezte a zöldkoszorús jelvényt, a vele járó oklevéllel együtt. *A kollektíva 1967-ben felvette a hősi halált halt Komarov szovjet űrhajós nevét, s azóta Cegléden mindenki az elismerés hangján beszél róluk.*

Kenéz Béla, Orosz Ferenc és *Tulik Ferenc* többszörös kiváló dolgozó, de eredményes munkát végez *Nyújtó István* és *Sági István* is. A brigád tagjai közül ketten elvégezték a villamosmotor-szerelő tanfolyamot, egy dolgozó ebben az évben érettségizett.

Nemcsak a munkában és a tanulásban tartanak össze, hanem szabad idejük egy részét is együtt töltik el.

Fábián Pál

Egy pénztáros kevés

Sümeg állomáson hosszú éveken át két személypénztáros dolgozott, akik nappal felváltva dolgoztak. Az éjjeli vonatokhoz — mint általában a kis forgalmú állomásokon — a forgalmi szolgálattevő adta ki a jegyeket.

Pár héttel ezelőtt az egyik pénztárost Révfülöpre helyezték harmadik jegypénztárosnak, s így Sümegen csak egy pénztáros maradt.

Véleményünk szerint ez az egy dolgozó nem képes jól elvégezni a munkáját, hiszen Sümeg állomásnak elég nagy a személyforgalma.

Az állomásvizsgálat ötös

Miskolc-Gömöri pályaudvaron június 5-én tartottak állomásvizsgálatot, s az eredmény: *ötös osztályzat.*

Az elmúlt évben élüzem címet kapott állomás kollektívája ma is eredményesen és dicséretesen dolgozik. A tehervonatok menetrend szerinti indításánál *78,25*, a kocsitartózkodási egységidőnél *99,39*, a teherkocsik raksúlykihasználásánál pedig *103,65* százalékos eredményt értek el.

Behán Rózsa

Kiállítás Dunakeszin

A Dunakeszi Járműjavító *József Attila Művelődési Házának* képzőművészeti szakköre rendezésében színvonalas festménykiállítás bemutatására került sor.

A kiállítást — amelyen meghívottként *Gyökössy Zsombor* festőművész műveit mutatták be, — sok érdeklődő jelenlétében kis ünnepség keretében *K. Veress András*, a Művelődési Ház igazgatója nyitotta meg.

A kiállítóteremben látott olajfestmények és grafikák a művész eddigi munkásságának legjelentősebb alkotásai közül valók. Nagy tetszést arattak a természet szépségeit híven ábrázoló tájképei.

Szőnyi Lajos

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Perlaki Gyula, Sopron; Sziládi Sándor, Szeged; Bognár Károly, Danos József, Tapolca; Volosinovszki János, Debrecen; Fábián Pál, Ceglédi; Foki István, Bp; Behán Rózsa, Antal József, Bakó János, Miskolc; Molnár Árpád, Ferencváros; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Kiss Lajos, Alsóőrs; Maróti István, Szombathely; Tóth János, Nagykanizsa; Szücs Ferenc, Hatvan; **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Madaras Vilmos, Nagykáta; Horváth János, Kaposvár: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás Jánoe
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 Marton.
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915 001—K 98
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— **Egysínű vasútvonal épül Kijevben.** A Dnyeper partján húzódó vasútvonalon a 120 személyes vasúti kocsik 150 kilométeres sebességgel száguldhatnak. Az építkezést ebben az évben megkezdik.

★

— *TANMŰHELYT KAPNAK a hatvani fűtőház fiatal szakmunkástanulói. A munkálatok megkezdődtek és a modernül felszerelt létesítményt ősszel már birtokba is vehetik az ipari tanulók.*

★

— **Légpárnás vonat tervezését kezdték meg Amerikában.** A 100 utas befogadására alkalmas jármű óránkénti sebessége eléri az 500 kilométert.

★

— *TÖBB MINT 85 000 különféle vasúti járművet exportált eddig az NDK. A legnagyobb ügyfélnek, a Szovjetuniónak a napokban adták át a 10 000. vasúti kocsit.*

★

— **Túlteljesítették első félévi tervüket** Aszófő állomás dolgozói. Kocsitartózkodásnál 103,95, kocsikihasználásnál 102,85 százalékos eredményt értek el.

★

— *NAGY AKTÍVA ÉRTEKEZLETEN vitatta meg a debreceni járműjavító üzemi pártbizottsága a szakszervezeti munka hatékonyságát. Az értekezlet megállapította, hogy a műhelybizottságok önállósága növekedett és eredményesebbé vált az érdekvédelmi munka is. A megbeszélésen 75 gazdasági és mozgalmi vezető vett részt.*

★

— **Nemzetközi brigádértekezlet Hatvanban.** Hatvan állomás November 7. szocialista brigádja a kassai vasutasok részvételével brigádértekezletet tartott. A közös megbeszélésen az elmúlt évi párosverseny győztesének — Kassa állomás kollektívájának — átadták a vándorzászlót.

★

— *IDŐS VASUTAS ÖZVEGYET SEGÍTENEK. A bicskei vasutasok felkarolták és segítik özv. Darvas Tivadarnét, egykori bicskei mozdonyvezető özvegyét. A vasutasok felváltva látogatják a magatehetetlen nénit, élelmet visznek neki és rendbeteszik a lakását is.*

★

— **Önkéntes véradónapot tartottak** a GySEV igazgatóságán. A véradásra megjelent 51 vasutas 15 liter vért adott.

★

— *ÜNNEPÉLYESEN BÚCSÚZTATTAK hét nyugdíjba vonuló dolgozót Nagykanizsa állomáson. Az idős vasutasok munkáját Tóth János szb-titkár méltatta, majd átadták a munkatársak és a szakszervezet ajándékait.*

Lakáscsere

— **Elcserélném** dombóvári 2 szoba összkomfortos I. emeleti lakásomat budapesti lakásra. Érdeklődni lehet telefonon: 220—660 311. mellék.

— **Elcserélném** budai, földszintes, központi fűtéses 1 szobás teakonyhás (beépített kamra) lakásomat nagyobbra. Érdeklődni lehet: 228—819-es telefonon.

— **Elcserélném** egy szoba+ személyzeti szoba, komfortos társbérletemet, szoba-konyhás lakásra. Szeghy Gézáné, Bp. VI., Rudas László u. 85. V. em. 18. Érdeklődni lehet: 10—12 óra között.

IBUSZ

Olcsón, kényelmesen ismerkedhet meg az ország legszebb tájaival és városaival, ha részt vesz az

IBUSZ—TIT

kedvezményes hétköznapi és hétvégi országjáró autóbusz-társasutazásain

- Változatos programok
- Fél naptól nyolc napig terjedő országjárások
- Különjárati buszok bérbeadása

Felvilágosítás és jelentkezés valamennyi

IBUSZ

utazási irodában.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM. 16. SZÁM. Ára 40 fillér 1968. AUGUSZTUS 17.

Az Alkotmány ünnepére

A Magyar Népköztársaság Alkotmánya 1949. augusztus 20-a óta szocialista társadalmi rendünk alaptörvénye. A 19 évvel ezelőtt törvénybe iktatott alkotmány szentesítette azt a történelmi tényt, hogy országunkban győzött a proletáriátus diktatúrája, hogy minden hatalom a dolgozó népé lett és a népi demokratikus állam legfőbb feladata országunk szocialista fejlődésének biztosítása.

Ha az események tükrén keresztül vizsgáljuk ezeket a célokat, megelégedéssel állapíthatjuk meg: *megvalósítottuk mindazt, amit alkotmányunkban magunk elé tűztünk — leraktuk hazánkban a szocializmus alapjait.* A szocialista társadalmi rendszer ma már szilárdan és mélyen gyökeredzik egész népünkben.

Az alkotmány elfogadásakor még így kellett fogalmazni: *„A Magyar Népköztársaság állama... harcol az ember kizsákmányolásának minden formája ellen, szervezi a társadalom erőit a szocializmus építésére."* A mezőgazdasággal kapcsolatban azt a célt tűzhette ki, „hogy állami gazdaságok szervezésével, mezőgazdasági gépállomásokkal, önkéntes társulás és a közös munka alapján működő termelőszövetkezetek támogatásával elősegítse a mezőgazdaság szocialista fejlődését." Azóta nagy utat tettünk meg a szocialista gazdasági és társadalmi rend építésében, népünk anyagi és kulturális felemelkedésében.

Népünk szorgalmas munkája nyomán rendre valósulnak meg terveink. Népgazdaságunk egészségesen fejlődik. A szocialista iparosítás eredményeként kiépült a nehézipar, egész iparunk jelentősen korszerűsödött és a népgazdaság vezető ágává vált. Az ipari termelésnek a szocialista nemzetközi munkamegosztás előnyeit is kihasználó további fejlesztése és korszerűsítése az alapja annak, hogy a többi népgazdasági ágat korszerű technikai bázisra helyezzük.

A mezőgazdaság szocialista átszervezése ma már befejezett tény. Kialakulóban van az egységes termelőszövetkezeti paraszti osztály, amely a munkásosztállyal együtt társadalmi rendünk biztos bázisát jelenti.

A munkás-paraszt szövetség a mezőgazdaság szocialista átszervezésével új alapokra helyeződött, két szocialista jellegű osztály szövetségévé lett. Ez a szövetség ma átfogja az egész szövetkezeti parasztságot, függetlenül attól, hogy a szövetkezeti tagok belépésük előtt a parasztság melyik rétegéhez tartoztak. *A szövetkezeti életben, az egyes tagok megítélésénél a fő mérték a szocializmushoz való hűség, a közös gazdaság erősítése, fejlesztése érdekében végzett munka, a hozzáértés.* A szövetség szocialista tartalma az átszervezés előtti időszakhoz képest jelentősen erősödött, a két osztály szocialista érdekközösségére épül és a népi hatalom szüntelen erősítésére, a szocializmus teljes felépítésére irányul.

Az alkotmány törvénybeiktatásának idején a közlekedés, a vasút éppenhogy kiheverte a háborús pusztításokat. Ebben az időben még csak a háború előtti időszak konzerválásáról lehetett szó. S ma már arról beszélhetünk, hogy belátható időn belül az utolsó gőzmozdony is elhagyja vonalainkat, *a vasút törzshálózatát a legmodernebbül szereljük fel, Hegyeshalomtól Záhonyig kiépült a villamos vonalhálózat.*

A vasút teljesítménye is rohamosan emelkedik. 1949-ben a személy- és teherkocsik száma még nem érte el az 1937. évi szintet. Ebben az esztendőben az elszállított utasok száma 141 millió, az áruszállítás mennyisége 41 millió tonna volt. *Az 1968-ra tervezett utaslétszám 412 millió ember, az elszállítandó árumennyiség 115 millió tonna.*

Országunkban minden alkotó tevékenység a dolgozó embert szolgálja. Nincs munkanélküliség, megszűnt a létbizonytalanság, a dolgozók jövedelme évről évre emelkedik és bővül a szociális ellátás. *Gyökeres változások történtek egész társadalmunkban, az egyes társadalmi osztályok és rétegek helyzetében, egymáshoz való viszonyukban.* A történelmi változások elvezethettek oda, hogy 1968. január 1-től áttérhettünk a gazdaságirányítás új rendszerére, melynek egyik célja, hogy erősítse szocialista rendszerünket, gyorsítsa pártunk és népünk céljának elérését, a szocialista társadalom teljes felépítését. *A gazdasági reform előfeltétele annak, hogy külföldi versenyképességünk fokozódjon, hogy az önköltség gyorsabban csökkenjen, hogy a készletgazdálkodás lényegesen racionálisabb legyen, hogy az életszínvonal emelkedés forrásai bővebbek legyenek.*

Szocialista államunknak, miközben teljesíti a proletárdiktatúra történelmi hivatását, fokozatosan szaporodnak azok az elemei és vonásai, amelyek már az egyetemes, össznépi államra utalnak. Ezt a fejlődést jelzi a dolgozók széles tömegeinek részvétele a tanácsok útján az államigazgatásban, mint népi ülnökök az igazságszolgáltatásban, a népi ellenőrzésben és egyéb társadalmi tevékenységben. A szakszervezetek egyre több, korábban állami feladatot látnak el, és ez ugyancsak az állam össznépi vonását erősíti.

Alkotmányunk ünnepén büszkén tekintünk elért eredményeinkre, ugyanakkor tisztában vagyunk a még előttünk álló és megoldásra váró, nem kevés és nem is könnyű feladatokkal. Azt is tudjuk, hogy ezek mindannyiunktól sok erőfeszítést és munkát, nagy szorgalmat kívánnak. Lelkesítő bennünket ebben alkotmányunk, szocialista államunk alaptörvénye, mely kimondja, hogy hazánkban minden hatalom a dolgozó népé. Minden siker, ami nálunk születik, a dolgozó nép javát szolgálja, a dolgozók életét teszi szebbé, gazdagabbá.

Hellasz földjén (2. oldal)

A kultúra háza-e a Szolnoki Járműjavító kultúrháza? (2. oldal)

Paneles épület a faszerkezetű fűtőház helyén (3. oldal)

Miért hallgatták el a baleset igazi okát? (4. oldal)

Hatmillió forint plusz bevétel

Nyékládháza állomás dolgozói évek óta eredményesen dolgoznak. Negyedik éve, hogy túlteljesítik az élüzem célkitűzéseket. Az első félévben a személyvonatok menetrendszerinti indításánál, a 93,5 százalékos élüzem szinttel szemben 96,49 százalékos eredményt értek el. A tehervonatok menetrend szerinti indítását 83,94 százalékra teljesítették.

Az első félévben elszállított árumennyiség az 1967 első félévéhez viszonyítva 148 555 tonnával több. *Ezzel a többletszállítással az állomás kollektívája több mint 6 millió plusz bevételhez juttatta a vasutat.*

Nyékládháza állomás dolgozói törekedtek a rakodással képzett irányvonatok számának növelésére is. Ennek eredményeképpen az első félévben 1 097 354 tonnát továbbítottak, irányvonattal. Eredményes munkájukat bizonyítja, hogy helyes raksúlykihasználással, illetve a kocsitartózkodási idő csökkentésével 2,5 millió forintot takarítottak meg.

A kollektív szerződés értékelése az elnökség napirendjén

A szakszervezet elnöksége augusztus 2-i ülésén a közgazdasági osztály előterjesztése alapján megtárgyalta az 1968. évi kollektív szerződés érvényesülésének eddigi tapasztalatait. Az alábbiakban részleteket közlünk az értékelésből.

A jelentés megállapítja, hogy egyes gazdasági vezetők kezdetben kétségbe vonták a kollektív szerződés kötelező erejét, nem akarták elismerni jogszabályi jellegét. Főleg hatályát vonták kétségbe, mivel szó szerinti rendelkezést nem adtak ki a korábbi szabályok tételes hatályon kívül helyezésére. Ezek a negatívumok azonban lassanként megszűnnek, s ma már nemigen vitatkoznak azon, hogy az új vagy a régi rendelkezés van-e hatályban.

Nem lehet azonban ilyen egyértelműen pozitív megállapítást tenni, ha az egyes rendelkezések konkrét érvényesülését vizsgáljuk. *Van a kollektív szerződésnek néhány olyan rendelkezése, amelynek érvényesülését nem sikerült maradéktalanul biztosítani.* Az akadályozó tényezők között találunk olyanokat, amelyek értelmezési problémát vetnek fel, míg mások végrehajtását objektív akadályok gátolják.

Értelmezési nehézségek jelentkeztek például az utazószolgálat dolgozói részére megállapított éves munkaidőkeret havi bontása körül. Egy-két igazgatóság a helyileg megállapított havi munkaidőkeretet maximális igénybevételi lehetőségnek tekintette, s így akadályát látta az utazók túlmunkában való foglalkoztatásának. Ugyancsak értelmezési probléma jelentkezett a mankópénzre vonatkozó rendelkezéseknél. A nyugdíjba vonuló dolgozók munka alóli felmentése is olyan kérdés volt, amelynek egységes értelmezését központi állásfoglalás segítette elő.

Nehezen sikerült megértetni az áthelyezések és a beosztási helyváltoztatások közötti különbségeket. *Különösen a helyben történő áthelyezéseknél volt probléma, amikor is a dolgozó munkaköre és munkabére is változott,* s mégis, a beosztási hely változtatására adott szabály alapján akarták azt megoldani, tekintve, hogy a munkaadó ezt egyoldalú intézkedéssel is elrendelheti. *Hiba volt az is, hogy az egyoldalú jogos intézkedések esetén a helyi szakszervezeti bizottságot nem vonták be az előzetes tárgyalásba.*

Sem a gazdasági vezetők, sem a dolgozók előtt nem volt tisztázott a hatnapostól eltérő munkaidőbeosztás esetén a szabadság kontingensek átszámítása. *Az e tekintetben rendelkező táblázatos összeállítás munkaügyi miniszteri rendeleten alapul.* E rendelkezésből következik, hogy ha a kivett szabadság érintkezik, vagy egybeesik a szabad szombattal, úgy azt is szabadságnak kell tekinteni.

A másik sokat bírált rendel-

(Folytatás a 3. oldalon)

Az első félévben

55,4 millió tonna árut szállított a vasút

A debreceni igazgatóság nyerte a vándorzászlót

Az elmúlt napokban elkészült a vasút első félévi mérlege, megtörtént az igazgatóságok közötti verseny értékelése. Eszerint *a vasút 55,4 millió tonna árut szállított az év első felében.* Ez egyben azt is jelenti, hogy elérte a tervezett szintet, kielégítette a szállítási igényeket.

A vasútigazgatóságok közül kimagasló eredményeket ért el a *debreceni* és a *miskolci igazgatóság.* Nemcsak a tervezett szállítási előirányzatokat teljesítették túl, hanem a költségek csökkentésében is figyelemre méltó eredményeket értek el.

Elismerést érdemel a *budapesti* igazgatóság teljesítménye is. Különösen figyelemre méltó az a törekvés, amely a vonóerővel való gazdálkodásnál jellemezte munkájukat. Az igazgatóság körültekintő szervezéssel és intézkedéssel

mindenkor csak annyi vontatójárművet üzemeltetett, amennyi szükséges volt a forgalom lebonyolításához.

Ennek eredményeként csupán a vontatási szakszolgálatnál *mintegy 5 millió forintos költségcsökkentést ért el.* Az igazgatóság első félévi költség-megtakarítása 50 millió forint.

A *pecsi vasútigazgatóság* szállítási előirányzatát a célkitűzés szintjén teljesítette. Gazdálkodásának eredményességét tükrözi mintegy 14 milliós költségmegtakarítása. A *szegedi* és a *szombathelyi vasútigazgatóság* a szállítási igényeket ugyancsak maximálisan kielégítette, de az előirányzott árutonna, amely biztosította volna a jelenleginél kedvezőbb eredmények elérését, nem jelentkezett a területükön. Ezek figyelembevételével azonban a költséggazdálkodásuk eredményes volt.

Összességében értékelve a vasútigazgatóságok munkáját, megállapítható, hogy minden szinten előtérbe került a gazdálkodás hatékonyságának, eredményességének fokozása. Az első félévben

a tervezett szállítási feladatok teljesítése mellett mintegy 110 millió forintos költségcsökkentést értek el,

amely a ráfordítási hányadoknál mintegy 1,2 százalékos csökkentést eredményezett. Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy *1 százalékos önköltségcsökkentés 100 millió forintos megtakarítást eredményez a vasútüzemnél.*

A debreceni vasútigazgatóság félévi összesített eredménye a célkitűzésekhez viszonyítva 106,12 százalék. Ezzel a kiemelkedő eredménnyel *elnyerték a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének vörös vándorzászlóját a vele járó 200 000 forint jutalommal.*

A miskolci vasútigazgatóság az ugyancsak kiemelkedő 105,83 százalékos eredményt ért el, amelyért

vezérigazgatói elismerésben és 100 000 forint jutalomban részesült.

A pecsi vasútigazgatóság 102,12, a budapesti 101,91, a szegedi 100,97, a szombathelyi pedig 98,12 százalékos összesített eredményt ért el.

A százalékos eredmények az igazgatósági mutatókat tartalmazzák. A hálózati eredményterv kedvező teljesítésének hatásaként részesült valamennyi vasútigazgatóság teljes összegű jutalmazásban. *A budapesti 1 millió 500 000, a többi igazgatóság 500 000—500 000 forint összegű szabad prémiumban részesült.*

Az év hátralevő időszakának feladatai az edigieknél is nagyobbak. Ahhoz, hogy biztosítani tudjuk a tervezett juttatásokat,

mintegy 62,5 millió tonna árut kell elszállítani.

Ennek érdekében tovább kell fokozni a fuvarszerzői tevékenységet és hatékonyabbá kell tenni a fuvaroztatók minőségi kiszolgálását.

Amikor az első félévi eredményeket pozitívan értékeljük, a tárgyilagosság végett meg kell jegyezni, hogy az első félévi szállítási előirányzatot azért tudtuk teljesíteni, mert az első negyedévben jelentős többletszállításokat végeztünk. *Májustól kezdve azonban már nem tudjuk elérni az előirányzott teljesítményeket.* Különösen jelentős a kiesés augusztusban. Mivel az áruszállítások elmaradása a tervezett bevételek kiesését is jelenti, a bevételkiesés szintjével közel azonos önköltségcsökkentést kell elérni.

Vasutas szocialista brigádvezetők utaznak a Szovjetunióba és az NDK-ba

A szocialista brigádmozgalom eddigi eredményének elismeréseként a MÁV vezérigazgatósága ez évben 140 szocialista brigádvezetőt részesít jutalomképpen külföldi utazásban.

A szocialista brigádvezetők egy 80 tagú csoportja a Szovjetunióba, *Moszkvába* és *Leningrádba* látogat el. A 60 tagú csoport pedig a Német Demokratikus Köztársaságba utazik. Az NDK-ba látogató brigádvezetők *Drezda, Lipcse, Rostock, Warnemünde, Berlin, Prága* útvonalat járják be.

Élményekben gazdag vakáció

Izgalmas focicsata a balatonkenesei gyermeküdülő labdarúgó pályáján. **(Riport az 5. oldalon)**

(Hemző Károly felvétele)

Népszerűek voltak a politikai iskolák

Nyolc ezren vettek részt szakszervezeti politikai oktatáson a budapesti igazgatóság területén

A szakszervezeti aktivisták 1967—68. évi esti tanfolyamai — a budapesti igazgatóság területén — gazdag, sokoldalú, hasznos tapasztalatokkal szolgáltak. *Közel nyolcezer különböző szakszervezeti tisztséget viselő és társadalmi aktivista részesült esti oktatásban.* Ebből több mint hétezret közvetlenül a szakszervezeti bizottságok és műhelybizottságok oktattak.

Az oktatási év zárása idején több tucat szolgálati helyen az oktatásban részt vevő tisztségviselők maguk mondották el, hogy *az oktatási anyagok nagy segítséget nyújtottak a korszerű szakszervezeti munkastílus kialakításához, a határozottabb érdekvédelmi munkához.*

Szoros kapcsolatban az élettel

A közügyek intézésére vállalkozó és a dolgozók bizalmából tevékenykedő tisztségviselők oktatása közben *különösen sok figyelemre méltó tapasztalat halmozódik fel.* Az oktatási év sokoldalúan bizonyította, hogy ha az oktatás tartalmas, szoros kapcsolatban van a gyakorlati élettel, jól szolgálhatja a tartalmi munka fejlődését.

Megnövekedett érdeklődés mellett fejeződött be valamennyi tanfolyam. Az új Munka Törvénykönyve, a kollektív szerződés és a szakszervezeti szervek bővülő hatásköre az új gazdaságirányítási rendszerben növelte a szakszervezeti bizalmiak, műhelybizottságok, szakszervezeti bizottságok tagjai és a társadalmi aktivisták érdeklődését. A szakszervezet módosuló hatásköre, növekvő szerepe és fejlődő, korszerűsödő munkastílusa, a szervek közötti társadalmi munkamegosztás, a szakszervezeti bizottságok és műhelybizottságok nagyobb önállósága számottevő aktivitást váltott ki. Erre legfőbb bizonyíték, hogy *az oktatásban részt vevő bizalmiak száma megközelítette az ötezret.* A szakszervezeti bizottságoknál működő bizalmiaknak több mint a 90 százaléka vett részt rendszeresen a továbbképzésben, a szakszervezeti munka elvei és módszertana, aktuális kérdéseinek tanulmányozásában.

Elősegítette jogkörük, önálló gyakorlásának biztosítását is.

Az oktatási munka sikerét nagyban elősegítette, hogy *sok tapasztalattal, megfelelő elvi felkészültséggel rendelkezett az aktivisták oktatását végző propagandisták többsége.* Munkájuk. áldozatkészségük legjobb példázatát abban adták, hogy a forduló szolgálat nehézségei következtében egy-egy témából tartott második, harmadik foglalkozást is az elsőhöz hasonló szorgalommal, aprólékossággal és gondossággal tartották meg.

A szakszervezeti bizottsági és műhelybizottsági titkárok tanfolyamon történő oktatását eredményessé tette az a segítség is, melyet a területi bizottság *a központi vezetőség szerveitől és apparátusától kapott.* A sokrétű oktatási munka következtében erősödött és egészségesen fejlődött a szakszervezeti bizottságok önálló érdekvédelmi és nevelő tevékenysége.

A budapesti területi bizottság az elmúlt oktatási év tapasztalatainak figyelembevételével készíti elő az 1968—69. évi politikai oktatást.

Kovács János

A kultúra háza-e a szolnoki járműjavító kultúrháza?

Kultúrház, olvasom a főbejáratnál. Jobb oldalon az üzem századik születésnapját hirdető márványtábla. Csak az előcsarnokig jutok, zárt ajtókat találok, eldobált építkezési selejtet, rendetlenséget.

Ez lenne a munkásmozgalom szolnoki fellegvárát jelentő régi, híres „műhely", a járműjavító kultúrháza?

Szerencsére nem, azaz... *D. Nagy János* kultúrház igazgatótól kapom meg a választ.

— *Az üzem új öltözőt, mosdót építtetett. Az építők, jó két évvel ezelőtt, elkérték a kultúrház egy részét, felvonulási épületnek. Az épület azóta már elkészült... Az volt a megállapodás, hogy ha végeztek a munkával, rendbehozzák a kultúrházat. Biztunk az ígéretben. Hát így állunk. Most meg... Igen, úgy állunk, hogy a Szolnok megyei Állami Építőipari Vállalat még nem tartotta meg adott szavát.*

A „Vörös MÁV-műhely"

A kultúrház udvarának egy része lomtár: törött állványok, gerendák, padlók összevissza-sága. Ráadásul hálátlanok is az építők, mert a járműjavító tulajdonképpen szívességet tett nekik...

Az 1858-ban létesített üzem a századfordulón már Szolnok forradalmi munkáskultúrájának központja volt. 1878-ban alakult a híres *„Vasgyári Dalárda"* — a szolnokiak így nevezték — és az *Olvasó Egylet*, amelyben 1109 kötet volt. A munkások az olvasószoba használatáért havi 30 krajcárt, a dalárdában való részvételért havi 40 krajcár tagdíjat (!) fizettek.

A szolnoki Vasútas Dalkör és az 1892-ben megalakult zenekar hangversenyei akkoriban eseményszámba mentek. *„Nagyszerű hangverseny volt!"* — írta a *Tiszavidék* 1899 július 15-i száma.

A „vasgyáriak" ápolták leghívebben 1848—49 hőseinek emlékét, gondozták Damjanich elesett vörös sipkásainak sírját, a magyarkodó magyartalan világban ők voltak a nemzeti hagyományok igaz ápolói.

1919-ben a dalárda elsőnek énekelte el Szolnokon a forradalom himnuszait, majd *a „Vörös MÁV műhely" páncélvonatokat, fegyvereket gyártott a proletár hazának.*

Az ellenforradalom bosszúja kegyetlen volt, évekig hallgatott a gyár, majd az illegális munka megteremtette a maga gyakorlatát: *a pártsejtek a dalkörben, az önképzőkörökben és a színjátszó csoportokban működtek.*

Az üzem színjátszói az ellenforradalmi korszakban a műkedvelő előadások százait rendezték: 16 operettet és csaknem 50 színművet mutattak be a műhely munkásainak.

Több volt ez akkor egyszerű kultúrmunkánál. Fáklya volt, rejtve beszéltek.

A szolnokiak ma is *Millenniumnak* hívják a járműjavító kultúrházát. A Millennium Önképző-, Dal- és Zeneegylet emléke még ez.

Az emeleten gyönyörű klubszoba. Modern, jól felszerelt, amilyen csak lehet. Alatta csaknem hétezer kötetes könyvtár. *Az évi forgalom 25—30 ezer kötet. Minden dolgozó tíz kötet könyvet olvas el évenként?* Sajnos. nem így van. A beíratkozott olvasók száma ezer — ebből az következik, hogy a tagok szépen olvasnak —, de a többi ezerötszáz, vagy kétezer munkás? A könyvtár ugyanis területi jelleggel működik: *nem minden beíratkozott olvasó dolgozik az üzemben.*

Nagy mozi — „kis" hibával

A könyvtár mellett van a négyszáz személyes szélesvásznú moziterem.

Szép, hogy egy üzemnek ilyen mozija van! Igen, szép is, jó is, de azért nem kell örülni! Ez ugyanis szakszervezeti mozi, *s a nagyobb közönségsikerű filmeket itt csak a bemutató után két-három évvel később játsszák.* Így osztják be ide a filmeket. A mozi bizony csaknem „haldoklik", nincs közönsége.

Az a szabály, hogy négy jegyet váltott nézőnek le kell pergetni a filmet. Mi történik, ha csak két vendég van? A rendelkezés szerint kötbért fizet a mozi. *Nem, nem fizet, mert a kultúrház igazgató ilyenkor vált két jegyet a saját zsebéből. Olcsóbb!*

A környéken több mint tízezer ember él. Miért nem járnak moziba? Már megadtuk a választ. A rádió, a sajtó felkelti az érdeklődést az új filmek iránt, aki csak teheti bemegy a városba.

Mibe kerül ez egy négytagú munkáscsaládnak?

Számoljunk átlagjegyet, ez darabonként 8 forint: tizenhat forint. Összesen 48...

Vizsgálgatták már „magasszinten" is a *Millennium* mozi helyzetét, de semmi sem változott. Szomorú...

A kultúrház igazgató irodájában vasútasruhák. Az énekkaré lesz, — mondják.

A kilencvenéves újszülött

A nagyhírű dalárda ugyanis, 1964-ben feloszlott. Így is, úgy is magyarázzák az ügyet. A lényeg: *az idei vasútasnapon már felléptek.*

— A színjátszók?

— *Felosztattuk a csoportot. Nincs értelme, alig voltak már néhányan. Ott a színház!...*

Vitatható megállapítás ugyan, hiszen a funkciók nem azonosak. De nézzük a színházat. Néhány éve bejárta az országos sajtót a szolnoki járműjavító teltház akciója. Megvettek egy-egy színházi előadást.

— *Nagyon sokba került, rossz volt akkor a színház műsorterve is.*

— Színházbérlet?

— *Az szb és a KISZ vesz minden évben 25—30 darabot. Messze van a színház...*

Az asztalon tervek, rajzok.

— Mi készül?

— *A gyulai természettudományi bemutatóterem mintájára mi is audió-vizuális előadótermet tervezünk. Kaptunk rá 100 ezer forintot. A Diesel-oktatásnál már használni akarjuk.*

Diesel. Ebben ég az üzem. A százévesnyi munkafolyamatokat begyakorlott munkások javarészét a dieselesítés foglalkoztatja. Dieseljavító műhely lesz a régi „vasgyár".

— *Az elmúlt évben már volt egy Diesel műszaki munkásakadémiánk, majd kétszázan jelentkeztek rá.* Az idén sokkal több hallgatója lesz. Az előadásokat egy kicsit technikumi előkészítőnek szánjuk. Sokat várunk az új munkától.

Szabad idő-e a szabad idő?

Július elseje óta minden második szombatjuk szabadnap az üzem munkásainak.

— Dolgozóink fele — több mint ezerkétszáz ember — bejáró. *Szajol, Zagyvarékas, Abony, Tiszaörsöny, Tószeg, Újszász,* — nagy vasútasközségek. Kétlakiak még mindig. Nehéz, nagyon nehéz...

Odaállok a kiskapu elé, dudaszó után. rögtönzött közvéleménykutatásra:

— Mit csinál majd a szabad szombatjain?

— *Tudja, nekem mindenem a horgászat...*

— *Rendeljen esőt és hozzon egy kapát, meglátja...*

— *Indul itt egy technikum, arra készülök.*

— *Tud ulticni...?*

A találomra megkérdezett tizenöt munkás közül még egy emlegette a kapát, a masik a kuglit, többen mondták: majd tudják mit kell csinálni.

Bizonyára összegezésre vár az olvasó. *A kultúra háza-e a nagymúltú „vasgyári" művelődési ház?*

A lehetőség megvan

Nehéz a válasz, mert segítő jószándékkal inkább a gondokat kutattam, azokat mondták el nekem is. — S milyen jó érzés az újságírónak, hogy nem az eredményekkel — vagy a csinált látszattal — akarták elkápráztatni, hanem az a szándék érződött; *ez a baj, beszéljünk róla, hogy jóra változzék.*

A lehetőség magvan, hogy a régi Millennium, új tartalommal, a munkáskultúra hajléka legyen — méginkább meglesz, ha az építők beváltják szavukat —, de...

Az igény és a lehetőség egysége még nem teremtődött meg.

A klasszikus önművelő formák fölött eljárt az idő, ez igaz. Az üzem munkásainak érdeklődési köre megváltozott, mindinkább előtérbe kerülnek a szakmai kérdések. *A dieselesítés iránt óriási az érdeklődés, a szakmai tanfolyamok zsúfoltak.*

Nem ilyen megnyugtató az üzem általános művelődésének ügye. Az iskolázottság ugyan évről évre emelkedik, az új szakmunkás generációk minőségi változásokat jelentenek, mégis igen nagy a különbség a lehetőség és a való helyzet között.

Áldatlan állapot a mozi ügye, a színjátszó csoportot sem váltotta fel korszerű, divatosabb irodalmi színpad, a színházlátogatók száma is nagyon kevés, a könyvtár olvasottságának megoszlása is elgondolkodtató, a szakkörök is „pötyögnek", — *ellenben igen nagy úr az ulti és a kugli.*

Tiszai Lajos

Közös oktatás egy szb szervezésében

Vezetési, módszertani szempontból is hasznos tapasztalatokat nyújtott az oktatási munka. *A területi bizottság oktatási bizottsága a színvonalasabb szakszervezeti munka elősegítésére a vasúti csomópontokon működő különböző szolgálati főnökségek szakszervezeti tisztségviselői részére első ízben szervezett közös oktatást.* A közös oktatás egy szakszervezeti bizottság szervezésében valósult meg. Az azonos beosztású tisztségviselők közös oktatása annak ellenére szerveződött, hogy gazdasági beosztásuk nem azonos. A legtöbb helyen megértették és vállalták a szervezeti helyzetből eredő nehézségeket. mert felismerték és látják, hogy a gyakorlati munka számára több hasznot hoz, mint amennyi többlet szervezési munkát követel. Igy a csomópontokon a szakszervezeti bizottságok és műhelybizottságok tagjainak oktatása az elméleti kérdések egységes értelmezésének jó fóruma lett.

A csomópontokon az azonos tisztségviselők összevont oktatásának szervezése közvetlen gyakorlati hatást tett a szakszervezeti munka javítására. Aktivizálta a tisztségviselőket. Gyorsan terjedtek a legjobb módszerek *Józsefváros, Ferencváros, Bp. Keleti és Nyugati, Rákosrendező, Hatvan* és még több vasúti csomóponton.

Tapasztalt propagandisták

A területi bizottság valamennyi bizalmi oktatását célul tűzte. *A bizalmiak oktatásával közvetlenül a szakszervezeti bizottsági és műhelybizottsági titkárokat bízta meg.* A nagy létszámú szolgálati helyeken e munkában a szakszervezeti bizottság tagjai is jelentős részt vállaltak. Ez a módszer és a vezető tisztségviselők lelkesedése színvonalas oktatást biztosított. Jelentősen hozzájárult a szakszervezeti csoportok, bizalmiak tevékenységének javításához.

„A hallgatók szívesen jöttek"

A miskolci területi bizottság oktatási bizottsága az oktatási év befejezése után valamennyi szakszervezeti bizottsággal megbeszélést folytatott. majd értékelte az 1967/68. évi oktatási évet.

A politikai és szervezési munkát elősegítette az oktatási bizottságok jó munkája. Rendszeresen ellenőrizték az oktatásokat és segítették az alapszervezetek. a propagandisták munkáját. Az oktatási év eredményességét igazolja, hogy az alapszervezeteknél *148 politikai iskolát terveztek 3676 részvevővel. Ezzel szemben az oktatási évet 163 politikai iskolában 4391 hallgatóval zárták.*

A *Társadalmunk időszerű kérdései* szakszervezeti politikai iskolán kívül a területi bizottsághoz tartozó alapszervezeteknél különböző reszort tanfolyamokon 2558 aktivistát képeztek ki, *összesen tehát 6949 vasutas dolgozó vett részt különböző politikai oktatásokon.*

A területi bizottság megállapította. hogy a *Társadalmunk időszerű kérdései* című politikai iskolák eredményesek voltak, mert olyan témaköröket tárgyaltak, amelyek a dolgozók tömegeit érintették. *A hallgatók szívesen jöttek el ezekre az előadásokra.*

A foglalkozásokon sok olyan vitakérdés is szerepelt, amely a gazdasági mechanizmus reformjával, az életszínvonallal. a kollektív szerződéssel és a szakszervezet szerepével foglalkozott. A hallgatók őszintén felvetették azokat a gondokat, bajokat, amelyeket munkahelyükön, munkájukban tapasztaltak.

Az eredményes oktatási év után minden remény és lehetőség megvan arra. hogy az 1968/69-es oktatási évben még eredményesebben, még sikeresebben dolgozzanak a miskolci területi bizottsághoz tartozó szakszervezeti bizottságoknál.

Antal József

Hellasz földjén

ÚTIJEGYZET II.

AZON AZ EGY GYORSVONATON, mely naponta Isztambul és a görög főváros, Athén között 36 órás menetidővel közlekedik. nem sok az utas. *De azt a néhányat is — különösen akkor, ha a szocialista országból és Törökország felől érkeznek Hellaszba — nagyon megnézik.* Legalább is ezt tapasztaltam. Még a késő éjszakai órák ellenére is szigorú szemekkel méregetett a határrendőr. Jól feltúrta a böröndöket...

— *Fegyvert keresett!* — mondja magyarázatként a görög kalauz. Ez a néhány emberi szó —, mellyel tompítani igyekezett az inzultust —, alapját képezte a további beszélgetésnek. Sok hasznos értesülést szereztem tőle. Elmagyarázta a vonal vasúti. földrajzi és gazdasági érdekességeit. *Az ország területe egyébként félszer nagyobb. mint hazánké. lakója mégis kevesebb — 8,8 millió. A görög szegénység egyik oka az, hogy a terület 80 százalékát hegyek borítják és szétesö szigetvilágból áll. (1429 szigetből csak 166 lakott). Hosszú kilométereken semmi nyoma az életnek.* Ahol van. ott a kopár hegyek oldalában kapaszkodó, egymástól távol levő kis települések jelzik azt. Ember feletti erővel művés a sziklás, köves vidéket. A kézi ekét egy vagy kettő ószvér, vagy apró termetű ló húzza. A mesgyék mentén és a barázdákban, benzines hordókra emlékeztető bádogedények láthatók, melyeket vízzel töltve. szamaras taligán szállítanak ki a szomjas föld öntözésére.

MESSZE, A HEGYEK KÖZÖTT, elfekvő kis falvakból — naponta *rongyos, alamizsnát kérő gyermekek vándorolnak a vasúthoz* és bámulják a tovatűnő idegen világot.

Esteledett... s közben beborult. villámlott. Az egyre tornyosuló fellegektől a hegyek kopár búbja olyan volt, mintha a sok isten közül valamelyik jókedvében sapkát biggyesztett volna rájuk. *A 2900 méteres, méltóságteljes Olimposz, a mitológiai istenek lakhelye.* egy-egy villanás közben azért megmutatta magát. Kisdiákkori képzeleteim öltöttek testet ezen a borongós nyári éjszakán. Hajlamos voltam elhinni, hogy az egykor olyan sokat emlegetett Héphaiszthosz, a tűz és kovácsmesterség isten által gyártott villámokkal Zeusz főisten dobálódzik.

Megbűvölten néztem a tűzijátékot. Aztán órák múltán Athénba érkeztünk. *A görög főváros vasútállomása csalódást okozott. Még középállomásnak is kicsi. Néhány vágányon bonyolítják le a nemzetközi és belföldi forgalmat.* A vasútbiztosítás induktoros készülékkel, a karosjelzők és a fővágányokban levő váltók állítása vonóvezetékkel történik. Az irodák és peronok azonban példásan tiszták.

Másnap új barátom végigkísért a városon. A nagy múltú Athén, a filológusok, régészek mekkája, a turista álmok netovábbja új és új meglepetéseket tartogat az idegennek, a vendégnek.

MENJÜNK VISSZA a régmúltba: Irány az *Akropolisz* — mondta kísérőm és elindultunk a *Leoforosz Amaliszon* sugárúton át, a műemlékekben gazdag, az Athéniek féltett kincse, a város csúcspontja, a fellegvár felé. Amíg a múlt felé igyekeztünk, nagyon is a mában maradtunk. Barátom feloldódott, talán a nagyon kellemes, gyantával ízesített görög bortól, a recinától és közlékenyebb lett.

A Gellérthegy magasságú Akropoliszt járva nem tud szabadulni az ember attól a gondolattól, hogy ezeket a 2400 esztendős köveket valamikor *Periklész, Platon, Euripidész* és *Nagy Sándor* taposták. Történelem vonul el az ember szeme előtt. Az építmény romjaiban is könnyed, kecses. Egyszerre lenyűgöző méltóságot, döbbenetes művészetet és kedvességet áraszt. Aggasztó, hogy a régészek és az UNESCO-szakértők jelentése arról ad számot. hogy a Parthenon, Athén védőistennőjének nevét viselő téglalap alakú, hajdani templom, a dór építészetnek páratlan remeke már nem sokáig állja a felette röpködő lökhajtásos repülőgépek okozta rázkódásokat, valamint az idő emésztő, legyőzhetetlen hatását.

Lefelé sétálva, pálmafákkal díszített tereken át jutunk a városközpontba. A *Tudományos Akadémia* épülete előtt egy magas ion oszlop tetején *Athéne* és *Apollon* szobra, lent *Platon* és *Szókratész* kőbenhalkult figurái ülnek örök bölcsességet árasztva.

Az utca élete különös és sajátságos Athénban. Merőben más, mint nálunk, hol alig van más szerepe, mint a forgalom és kereskedelem levezetése *Az athénieknek élettere az utca. Este olyan érzése van az embernek, hogy mindenki az utcán van. Benépesednek az „utcapresszók" az éttermek.* A járdákra kirakott asztalok körül folyik a vidám és hangos beszélgetés.

AKARATLANUL BELESODRÓDTUNK egy ilyenbe. Pillanatok alatt sör, bor került az asztalra. *Itt kóstoltam meg a híres pajathakiát, a faszéntüzön sült bárányborjat.* Kitűnő. Közben az egyik görög felhívta a figyelmemet a látványra: *a holdfényben csillogó Parthenonra.* Valóban élmény a látvány, melyet még a Korinthoszi öböl partján vezető keskeny vágányú vasút szépségei: *a valószínűtlenül kék nagy víz és a százkilométereken húzódó narancsligetek sem tudtak feledtetni.*

Gergely József

Gazdaságos munkára törekednek Nagykanizsa állomáson

A vasútas dolgozók keresete, részesedési alapjuk nagysága a vasút bevételeitől, üzemének gazdaságosságától függ. — Ez általános követelmény, de csak hasznos lehet, ha konkrétan is foglalkozunk vele minden olyan szolgálati helyen, ahol a dolgozók közvetlenül is elősegíthetik a bevételek emelkedését, a gazdaságosabb munkát.

„Csak akkor vehetünk a tálból, ha előbb teszünk is bele..” — Az utóbbi hónapokban *Varga László* állomásfőnök gyakran beszélt erről Nagykanizsa állomás dolgozóinak, serkentve őket az eredményesebb munkára. Szavai immár szállóigévé váltak az állomáson. *„Ma tettünk is a tálba...”* — mondják az emberek egy-egy eredményes szolgálat után.

Rakva, rakottan fordul a kocsi

Márpedig a vasúti szolgálatban *ezernyi lehetőség kínálkozik a bevételek növelésére, a költségek csökkentésére.* Egyik helyen ezt nehezebb kimutatni, másutt kézzelfoghatóan jelentkezik. Bárhogy is legyen a munkának mindenütt van forintkihatása.

Vitathatatlanul előnyös a bevétel forintjai szempontjából, ha rakva rakottan fordul a kocsi. Nagykanizsán különös gondot fordítanak erre és a beérkező tehergépkocsikat gyors kiürítésük után lehetőleg rakottan továbbítják. Vissont ügyelnek arra is, hogy idegen kocsikba csak az adott útirányban megfelelő exportáru kerüljön. *Szívesen nyújtják a szállítótársnak mindazokat a szolgáltatásokat, melyeket az árudíjszabás lehetővé tesz. Miért ne, ha a fél megfizeti?* — így például nem tekintik terhesnek a mérlegelésre vonatkozó kívánságokat, hiszen egy kocsi mérlegelése 60 forintot hoz abba a bizonyos „tálba”. . Júniusban 849 kocsi mérlegelése Nagykanizsa állomáson több mint 50 000 forint bevételt biztosított a vasútnak.

Az ilyen eredményekre is gondolunk, amikor *Varga László* állomásfőnöknek és *Tóth Jánosnak*, a szakszervezeti bizottság titkárának feltettük a kérdést:

— Hogyan valósítják meg a gyakorlatban az új mechanizmus elveit, követelményeit?

— *Ösztönzésünkre az állomás 17 szocialista brigádja a gazdasági, forgalmi munka javítására tett felajánlásokat* — kezdte Tóth János. — *A jelekkel való megfelelő, udvarias bánásmód, a jól szervezett állomási munka tette lehetővé, hogy az első félévben 20,5 százalékkal növeljük rakodási eredményeinket. Havonta 150—160 kocsival többet raktak meg állomásunkon, mint a múlt év azonos időszakában. Az egész kollektíva arra törekszik, hogy megtartsuk a múlt évi eredményekkel kiérdemelt „Élüzem” kitüntetésünket.*

Felvilágosító munkával

Mivel segíti ezt elő a szakszervezeti bizottság? *Például a munkavédelmi propagandával, felvilágosító munkával. Kimutatják és a bizalmiak útján tudatosítják a dolgozókkal, milyen súlyos anyagi kárt okoz egy-egy tárgyi baleset.* Felhívták a figyelmet arra, mennyire terhelte az állomás dolgozóinak jövőbeni részesedését is az idén már előfordult három tárgyi balesetük. Ezek nem voltak úgyan súlyosak, de néhány ezer forintot mégis kivettek az állomási dolgozók zsebéből. Sokat segít a szakszervezeti bizottság a tanulásra való mozgósításával is. Az elmúlt oktatási évben 92 dolgozó végezte el Nagykanizsa állomáson a *„Társadalmunk időszerű kérdései”* című tanfolyamot és 19 hallgató vizsgázott sikeresen üzemi általános iskolájuk nyolcadik osztályában. Javában szervezik már —, amint a titkár elmondotta — a dolgozók politikai tájékozottságát, általános műveltségét emelő iskolákat, tanfolyamokat.

— *Jelentősen növekedtek feladataink a múlt év azonos időszakához képest az első félévben* — mondotta Varga László. — *139-cel több személyvonat és 111-gyel több tehervonat közlekedését kellett lebonyolítanunk.* Dolgozóink kiváló munkalendülete lehetővé tette a 74 százalékos tehervonati menetrendszerűség elérését. Személyforgalmunkat nehezíti ugyan a balatoni vonalfelújítás, mégis százzal több vonatunk közlekedett rendesen, mint tavaly. Bár az átmenő kocsik mennyisége jelentősen megnövekedett, a fél év alatt 0,48 perccel sikerült csökkentenünk az egy kocsira jutó rendezési időt állomásunkon.

Bíznak a dolgozókban

Szocialista brigádok tagja már az állomás dolgozóinak kétharmad része. A KMP megalakulásának 50 évfordulója tiszteletére tett felajánlásaik a munkájuk minőségének további javítására irányulnak.

— *Nem lesz könnyű teljesítenünk, amit vállaltunk* — jegyezte meg az állomásfőnök —, *de bízom dolgozóink aktivitásában, a pártszervezetünk és szakszervezeti bizottságunk segítségében...*

A személyvonati menetrendszerűség egy százalékos javítása a sok bútorszállítás ellenére a tehergépkocsik 99 százalékos raksúlykihasználása, vagy a kocsiigényes szállításokra vonatkozó terv teljesítése valóban nem lesz könnyű feladat. De — nemcsak biztatásként, hanem elismerésül is mondjuk — nehezebbet is megoldottak már Nagykanizsa állomáson.

Z. K.

Első Gyékényes állomás

Július 20-án *Gyékényes* állomáson a két határállomás, *Koprivnica* és *Gyékényes* gazdasági és szakszervezeti vezetői értekelték a két határállomás közötti munkaverseny 1968. első félévi eredményét. *Az első helyet Gyékényes állomás kollektívája szerezte meg.* A menetrendszerűségben a jugoszláv vasutasok maradtak alul, a számadás átadásánál mindkét ország vasutasai egyenlő eredményt mutattak fel, az előjelentésnél viszont a gyékényesieknél mutatkozott némi lemaradás.

Az év hátra levő részében a gyékényesi vasutasok az előjelentés mutatóit szeretnék javítani és továbbra is azon dolgoznak, hogy a vándorzászlót megtartsák.

Varfalvi Gyula

A kollektív szerződés értékelése az elnökség napirendjén

(Folytatás az 1 oldalról.)

kezes a dolgozók részesedési kategóriába sorolása. A részesedési aránya — csoportmaximumok — megváltoztatása hatáskörünket meghaladó kérdés. Mindaddig érvényben van, amíg felettes szervek másként nem döntenek.

A kollektív szerződés nehány rendelkezésénél csak részleges érvényesülésről beszélhetünk. *Ma még nem egyszer túllépik az utazó dolgozóknál az egy szolgálatban eltölthető 18 órás maximumokat.* A tényleges ok az, hogy a fordulókat nem a 12 óra körüli, hanem a 18 órát megközelítő tartamokra szervezik. Így kevés késés esetén is gyakran túllépik a maximumokat, amelyet pedig kivételes esetekre is felső határként szab meg a szerződés.

Többek között nagy eredménye a kollektív szerződésnek, hogy a szakmai oktatások idejét munkaidőnként rendezte. A nagyobb leterhelésű szolgálati helyeken azonban ezt nem tudják megoldani, s így az érdekeltek szabad idejükben vesznek részt oktatáson. *Negatívum, hogy az oktatásokért járó szabad idő kiadása nehézségekbe ütközik.* Ezt a szűkös létszámhelyzettel és az egyéb szabadságok kladásával indokolják. Csak részben érvényesül az a rendelkezés is, hogy a túlmunkáért azonos tartamú szabad időt kell kiadni. A megváltás elmulasztásának oka azonos a fentiekkel.

Érdemes említést tenni arról, hogy a decentralizált hatáskörrel nem minden igazgatóság és területi bizottság élt. *Lassan halad a közbeválások kiszélesítése, és szolgálatmentességgel is elvétve csökkentik a fordulósok munkaidejét.* Az utazók távolléti óráit sem állapították meg 300 óra alatti maximumban, a túlmunka felső határát ugyancsak nem szabályozták közepirányító szerveink, sem az utazóknál, sem egyéb helyeken.

Néhány olyan pontja is van a kollektív szerződésnek, amelynek érvényesüléséért, vagy módosításáért az eddiginél többet kell tenni. Ilyen például a lakóház-építkezésekhez adandó nagyobb támogatás, korábban kiadott, de idejét múlt rendelkezések hatályon kívül helyezése stb. *A megoldásra váró problémák egy része meghaladja a vezérigazgatóság és a szakszervezet hatáskörét.* A problémák felvetése azonban alkalmas arra hogy az 1969—70-es évekre kötendő kollektív szerződésben minden kérdést reális alapra helyezhessünk.

Végkövetkeztetésként az elnökség megállapította, hogy az 1968-ra szóló kollektív szerződés kísérleti jellege ellenére megfelel a várakozásnak. *Úgy határozott, hogy a végrehajtásról a központi vezetőséget a legközelebbi ülésen tájékoztatni kell.*

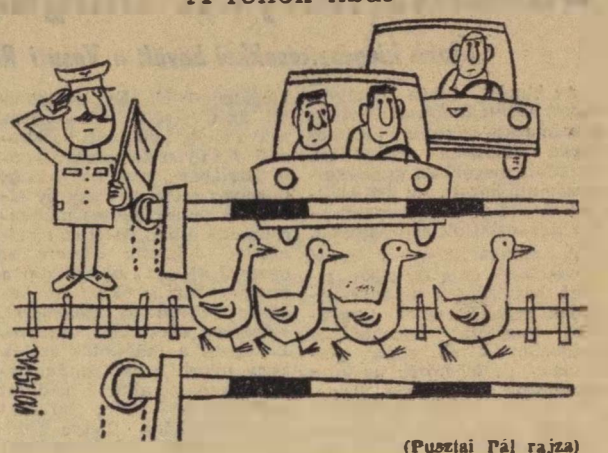
Az elnökség napirendjén szerepelt a szakszervezet társadalombiztosítási és egészségügyi feladataira, hatáskörére vonatkozó határozat-tervezet is. Az elnökség a tervezetet határozattá emelte és javasolja a központi vezetőségnek elfogadásra.

Huszonegyen vizsgáztak

Szeged állomáson már hagyománya van a *Szakma ifjú mestere* mozgalomnak, s évről évre több fiatal kapcsolódik be e nemes versengésbe. Ebben az évben 29 KISZ-korú fiatal küldte el nevezését, s közülük 21-en tettek eredményes vizsgát. A vizsgázók közül hatan erték el az arany, hárman az ezüst és hatan a bronz fokozatot. A többiek pedig oklevelet kaptak.

Dr. Bánkfalvy Gyula

A főnök libái



(Pusztai Pál rajza)

Paneles épület a faszerkezetű fűtőház helyén

Látogatás Ferencvárosban — a rekonstrukció első évében

Száll a por, dőlnek az öreg falak, pucér fagerendák meredtek az égre — Ferencvárosban ujjászületik a vasút egyik legrégibb futőháza. Utolsó napjait számlálja a szakszervezeti bizottság szamtalan érdekes eseményt látott irodája is, ahol *Huszár József* szb-titkárral beszélgetünk.

— *A jövő héten ideiglenes épületbe költözünk* — mondja. — *Lebontják a régi irodákat, hogy ezen a helyen húzzák fel a négyemeletes központi épületet...*

Bólya Ferenc, a MÁV Magasépítési Főnökség létesítményfelelőse, a rekonstrukció fiatal irányítója tervrajzokat mutat:

— *A földszinten kap helyet a szazszemélyes étkező és melegítő helyiség, a büfé, valamint a tíz- és olajvizsgáló laboratórium. Az első emeleten lesz a fehér-fekete rendszerű fürdő-öltöző, a felső emeletek pedig az irodaké. A központi épület átadási határideje 1969. május 30. szeretnénk ezt az időpontot betartani.*

Három — vagy öt év alatt?

Nehéz esztendők következnek. Igaz, a kivitelezők — akik ilyen jelentős feladatot ritkán végeztek — három évre tervezik az építkezéseket, ám a fűtőháziak örülnek, ha fél évtized elmúltával ismét rend lesz Ferencvárosban. Az egyik legjelentősebb munka, a Diesel- és villanymozdonyszín építése igencsak távoli — *a MÁV Tervező Intézet csak 1968. végére készíti el a terveket.* S a kész tervek még nem jelentik az építkezés kezdetét!

Építkezés, felfordulás közepette nehezebb dolgozni, mint a megszokott körülmények között. A Ferencvárosi Vontatási Főnökség az 1965. és az 1966. évi munkája alapján kiérdemelte a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját — tavaly is teljesítették vállalásaikat. Vajon nem hátráltatja-e kedvezőtlenül a rekonstrukció az idei esztendő termelési feladatait?

— *Lépten-nyomon hangoztatjuk, hogy az építkezések idején sokkal elővigyázatosabban kell dolgozni, mint máskor* — említi az szb-titkár. — *Ez főleg az utazó személyzetre vonatkozik, hiszen ők nem tudnak úgy mozogni, mint korábban.* A javítóműhelyek dolgozóit az építkezés egyelőre nem zavarja. Eddig a rekonstrukció miatt egyetlen baleset sem volt, reméljük, nem lesz a jövőben sem. Céljaink eléréséhez ez is igen lényeges!

A KMP megalakulása tiszteletére

A ferencvárosiak a KMP-megalakulás 50. évfordulója tiszteletére indított munkaverseny szellemében dolgoznak. Ezt már január 31-én, a szocialista brigádszerződések megkötésekor hangsúlyozták. Majd áprilisban, amikor ismertté lett a SZOT és a KISZ felhívása, a ferencvárosi csomópont szolgálati helyeivel együtt újabb vállalást tettek.

Szoboszlay Tibor Diesel-mozdony reszortos ismerteti az áprilisi vállalásokat:

— *A fűtőház dolgozói felajánlották, hogy 100 elegytonna talométertervüket 102 százalékra teljesítik. Ennek az első félévben 102,4 százalékban tettek eleget.* Felajánlották továbbá, hogy az egy dolgozó mozdonyra jutó 100 elegytonna kilométertervüket ugyancsak 102 százalékra teljesítik. Ez az év első felében 105 százalékra „sikerült”. Lényeges pont még az utazószemélyzet egy szolgálati órájára jutó kilométerterv 101 százalékos tervezett teljesítése, amelyet további 0,8 százalékkal teljesítettek túl...

— *A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulója tiszteletére indított munkaverseny lendületét nemcsak átmenteni sikerült erre az esztendőre, hanem még fokozni is tudtuk* — fűzi az elmondottakhoz az szb-titkár. — Egy példa: amíg 1967-ben 56 szocialista brigádunkban összesen négyszáztizenhatan dolgoztak, iden már 64 brigád versenyez a szocialista címért — 633 taggal.

Nem kívánunk újabb százalékos adatokkal hivalkodni, de annyit még hadd mondjunk el, hogy az év első felében szénmegtakarítási tervüket 107,5 százalékra, a Diesel-mozdonyoknál pedig a gázolajmegtakarítási tervüket 109,8 százalékra teljesítették. S hogy az önköltségcsökkentés forintértékéről is hírt adjunk: *8 millió 500 ezer forintot kívánnak idén megtakarítani, az első félévben — nem végleges adatok szerint — 4 millió 700 ezer forintot takarítottak meg.*

Az eredményekhez méltóan

Örvendetes, hogy a vállalások kollektív felajánlások voltak, amelyek mind a MÁV, mind a főnökség érdekeit tükrözték. Ez persze nem zárta ki az egyéni kezdeményezéseket.

— *A Diesel-motorjavító műhelyben korábban mások dolgoztak az M62-es és mások az M44-es mozdonyokon* — említi *Dévai Vilmos* üzemgazdász. — *Előfordult, hogy az egyik mozdonytípuson dolgozóknak nem volt munkájuk, a többiek pedig ugyanakkor nehézségekkel küzdöttek.* A szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetés kezdeményezésére az év elején a munkásakadémián a műhely dolgozói olyan előadásokat hallgattak, hogy mindkét típusu motor javítását elsajátíthatták. Azóta természetes, hogy szükség esetén kölcsönösen segítenek egymásnak, sőt amikor a Diesel-javítóműhelyben munkahiány volt, átmentek segíteni a gőzösökhöz...

Huszár József szb-titkár beszélgetésünket összegezve mondja:

— *Az idén valóban nehéz körülmények között dolgozunk. De tudjuk, hogy főnökségünk a rekonstrukció után korszerű és jelentős üzeme lesz a vasútnak, s ez a dolgozóink többségét lelkesíti. Szeretnénk, ha igyekezetünk eredményeként a KMP jubileuma tiszteletére indított versenyben — az új gazdaságirányítási rendszer első évében — úgy állnánk helyt, hogy az a korábbi évek eredményeihez; a ferencvárosi fűtőház múltjához és jövőjéhez egyaránt méltó legyen.*

Földes Tamás

Utazik a görögdinnye

Szántód—Kőröshegy állomáson naponta több vagon dinnyét raknak be és küldenek vasúton a fővárosba, vagy külföldre. A környező tsz-ek dinnyetermését a székesfehérvári AKÖV szállítja az állomásra.

(Visi Ferenc felvétele)

Bakancs helyett magas szárú cipő

Újabb kiegészítésekkel bővült a Vasúti Ruházati Utasítás

Az elmúlt évben hatályba lépett *Vasúti Ruházati Utasítás* alkalmazása során számos olyan probléma merült fel, amelyek megoldása szükségesnek mutatkozott. Az alábbiakban az eddig tett intézkedésekről tájékoztatjuk az olvasókat.

A munkaviszonyból eredő követelések és a dolgozót terhelő kártérítések érvényesítésének egyes kérdései tárgyában megjelent jogszabályok módosították az eddigi gyakorlatot és *lehetőség nyílt a tartozások lényegesen leegyszerűsített — fizetési felhívás alapján történő — behajtására. Ennek megfelelően kellett módosítani a Vasúti Ruházati Utasítást is, hogy az egyen-, munka- és védőruhák megváltása, illetve az igényjogosultság megszűnése esetén elmulasztott visszaszolgáltatás miatti követelések érvényesítése az előírásnak megfelelően történhessék.*

Kedvező intézkedések

Az Utasítás életbeléptetése után intézkedett kormányzatunk a dolgozó nőt megillető gyermekgondozási segély rendszeresítéséről. Az idevonatkozóan megjelent rendelkezés szerint *a gyermekgondozási segélyben részesülő személy ruházati igényeinek intézésekor ugyanúgy kell eljárni, mint a katonai szolgálatra bevonuló dolgozó esetében.* Vagyis egyenruháját nem szabad bevonni, hanem munkára való jelentkezése alkalmával a viselési időt — a távol töltött idővel — fel kell emelni.

Gyakran panaszkodtak nődolgozóink amiatt, hogy a részükre juttatott bakancsot csak nehezen, vagy egyáltalán nem tudják viselni. Belátva panaszuk indokoltságát, napvilágot látott az a módosítás, amelynek értelmében *bakancs helyett magas szárú cipővel kell ellátni az igényjogosult nőket.*

Nagy jelentőségű és dolgozóink körében kedvező visszhangra talált annak a lehetőségnek a biztosítása, mely szerint *az igényjogosultság megszűnésekor nem kell visszaadni azokat az egyen- és munkaruhákat, amelyeknek hátralevő viselési ideje a 25 százalékot nem haladja meg.* Ezek a ruhadarabok tehát térítés nélkül mennek át a dolgozó tulajdonába, kivételt képeznek azonban a szőrmés, műszőrmés kabátok és köpenyek, mert ezekért megváltást kell fizetni. Viszont a hátralevő viselési időtől függetlenül, szintén térítés nélkül válnak a dolgozó tulajdonává a sapkák és a lábbelik. Az utasításnak ez a módosítása nemcsak az érintett dolgozó számára előnyös. Könnyítést jelent az Államvasutaknak is, mert csökkenti az adminisztrációt és tehermentesíti a raktári kapacitást. Természetesen *az említett kedvezmény csak azt a dolgozót illeti meg, akit nem terhel a ruhamegváltás kötelezettsége.* Egyébként ruhamegváltásra kötelezni csupán azt a dolgozót lehet, akinek a munkaviszonya neki felróható okból — például bírói ítélet, fegyelmi határozat következtében — szűnt meg.

Új nyári egyenruha

A vasutasok kulturált megjelenése biztosítására irányuló törekvések megvalósulását jelenti *az új nyári egyenruha rendszeresítése. A sötétszürke színű, műszálból készült nyitott fazonú egyenruhát egyre nagyobb számban hordják dolgozóink és a jövő évben már csak ilyen típusú ruha kerül kiosztásra.* Az új egyenruha a zsávoly öltönynél sokkal tetszetősebb, szellősebb és lényegesen drágább, éppen ezért kívánatos, hogy fokozott gonddal vigyázzanak rá dolgozóink.

A felsoroltakon kívül változott az utasítás abban a vonatkozásban is, hogy kiegészült újonnan szervezett munkakörökkel, továbbá előre nem látott igényeknek megfelelően változott az ellátás, főként a munka- és védőruhát illetően.

A *Hivatalos Lap* legközelebb megjelenő számában ismét találkozhatnak az olvasók a *Vasúti Ruházati Utasítás* újabb kiegészítésével. Ez megszünteti az újfelvételes dolgozókra nézve eddig fennállott korlátozást. Az ilyen dolgozók ugyanis általában csak hat hónap, bizonyos esetekben egy év elteltével részesülhettek munkaruha-ellátásban. *Most az újfelvételes dolgozók részére is azonnal ki kell szolgáltatni a munkaruhát, ha olyan munkakörben teljesítenek szolgálatot, amelyben őket az megilleti.* Leszögezi a módosítás azt is, hogy nyugdíjasok foglalkoztatása esetén az általuk betöltött munkakörre előírt juttatást védőöltözetként, illetve védőfelszerelésként kell biztosítani.

Bakancsot kapnak a segédmunkások

Az illetékeseknek sikerült módot találniuk arra — a csak most adódott lehetőséggel élve —, hogy néhány régóta húzódó kérdés megoldást nyerjen a következő évtől kezdődően. Horderejénél fogva elsőként kell említeni azt, hogy *valamennyi szakszolgálatnál kétévi viselési idejű bakancsal fogják ellátni a segédmunkásokat.* Ezzel több ezer dolgozó kívánsága teljesül.

A nődolgozók érdekében kedvező az a rendelkezés is, mely szerint ha bőr-, gumi- és halinacsizmára — mint munkaruhára — igényjogosultak, akkor ezek helyett részükre megfelelő női méretű magas szárú cipőről kell gondoskodni, ugyancsak a jövő évtől kezdve.

Hasonló hatállyal rendeződik a raktárnokok esőköpeny-ellátásának kérdése is. Abban az esetben, ha munkaidejük 50 százalékát szabadban töltik, megilleti őket ez az időjárás ellen védelmül adható munkaruha.

Ezeken túlmenően intézkedés történik arra is, hogy az egyes szakszolgálatoknál azonos feladatokat végző dolgozók ellátottsága egységes legyen és több munkakörben kiegészül vagy változik az indokolt szolgáltatás.

Dr. Horváth Károly

Saját otthonukat építik

Épülnek a KISZ-lakások

(Szőnyi Lajos felv.).

Ha a váci vonalon ulazó kitekint *Dunakeszi Gyártelepen* a vonatból, azt látja, hogy a járműjavító lakótelepének tőszomszédságában szorgalmas kezek falaznak, maltert kevernek, téglát raknak. A *Dunakeszi Járműjavító Üzem* KISZ-fiataljai dolgoznak közös erővel, építik saját otthonukat.

— *Közel négy esztendővel ezelőtt született meg a gondolat KISZ-lakásépítési akció szervezésére* — válaszolt érdeklődésünkre *Dávid László*, a járműjavító KISZ-titkára. — *Szándékunk az volt, hogy könnyítsünk üzemünk fiataljainak lakásgondján, s azzal, hogy ezek az emberek lakáshoz jutnak, elősegítjük végleges letelepedésüket és így szilárdítjuk üzemünk törzsgárdáját is.*

Az akcióban részt vevő fiatalok legnagyobb része családos, ma is magas bérű albérletben, vagy szülőkkel, rokonokkal közösen laknak, többen közülük nősülés, családalapítás előtt állnak és ennek előfeltétele, az otthon megteremtése. A kivitelezési terv szerint *hat, egyenként 12 lakásos, kétemeletes ház épül két ütemben, 12 millió forintos költséggel.* Az első fázis befejezésekor 36 lakásba már be is költözhetnek a boldog tulajdonosok.

Az építtető fiatalok valamennyien KISZ-tagok, 85 százalékban a járműjavító üzem dolgozói.

Az akció szervezése során a fennmaradó részben lehetőséget nyújtottak a vasút más közeli szolgálati helyén dolgozók számára is.

— Az építkezés kezdeti szakaszában, a korábban MÁV-tulajdont képező 2838 négyszögöl terület személyenként OTP útján történő megvásárlásának lehetőségével, valamint *Herde Károlynak*, a járműjavító dolgozójának, mint építésvezető szakembernek rendelkezésre bocsátásával jelentős segítséget kaptunk egyrészt a vasút vezetőitől, másrészt a helyi gazdasági és társadalmi vezetőktől — mondja ismét a KISZ-titkár.

Egy ilyen nagy munka beindításánál előfordulnak azonban nehézségek is. Így volt ez a csatornázás engedélyezésével. (Ez közvetlenül a KÖJÁL hatáskörébe tartozik.) A fiataloknak *Kalmár János* képviselő, a járműjavító üzem főmérnöke azonban segített.

Szőnyi Lajos

Miért hallgatták el a baleset igazi okát?

Kétszer folytattak jegyzőkönyvezést, de az érdekelteket egyszer sem hallgatták ki

Tóth József 20 éves segédmunkás, a *MÁV Építési Géptelep Főnökség* dolgozója 1968. június 19-én Nyíregyháza állomáson csonkulásos balesetet szenvedett. A vizsgálati jelentés az eseményt az alábbiakban rögzíti:

„Az 1. sz. sínhegesztő-csoportnak a munkaideje 5 óra 30 perckor kezdődött. A 11. sz. hegesztő aggregátor 6 óra 5 perckor, a forgalmi engedély megadása után, a 8. sz. kitérőn megkezdte a munkát. Tóth Józsefet V. L. hegesztő mellett, mint csiszoló segédmunkást foglalkoztatták. A balesetet megelőzően Nyíregyháza állomástól az 1715 sz. személyvonat járt ki. A sorompókezelő a vonat kihaladására előszóval a helyszínen figyelmeztette a pályafenntartási főnökség részéről — a hegesztők biztosítására — kirendelt figyelőőrt. A figyelőőr a figyelmeztetést tudomásul vette és utasította a gépcsoport dolgozóit, a vágányút elhagyására. A figyelőőr és V. L. dolgozó a IV. sz. őrhely irányába léptek ki a vágányútból, míg a sérült a melegítő berendezéssel a gázpalack mellé lépett ki, amelyet a gurítóvágány és a fővonal közötti űrszelvényen kívül helyeztek el, mert a gázpalackot is el kellett zárnia.

Tóth József további mozgását a vágányon kívül állók az előttük elhaladó vonat szerelvénye miatt már nem láthatták. A szerelvény elhaladása után azonban megdöbbenve látták, hogy Tóth József a gurítóvágány mellett fekszik sérülten ...”

A balesetért, a vizsgálóbizottság Tóth József segédmunkást hibáztatta, mert a figyelmeztetés elhangzása után a vágányútból kilépett, azonban figyelmetlenül, a másik vágányon gurított kocsi vágányútjába került, holott elegendő tartózkodási tér állott rendelkezésére.

A géptelep szakszervezeti bizottságának munkavédelmi felügyelője különvéleményt jelentett be, mert szerinte a figyelőőrnek a figyelme szélesebb körű lehetett volna, hiszen a gurítón szerelvény állott. *Végső soron a baleset körülményeit vizsgáló bizottság a baleset okát a MÁV forgalmi és kereskedelmi balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabály 49. pontjában foglaltak be nem tartásában jelölte meg.* Ennyit az első vizsgálatról.

A vizsgálatot a szakszervezeti központ munkavédelmi felügyelősége nem fogadta el, hanem újabb vizsgálat lefolytatására kötelezte a főnökséget megjelölve azokat a szempontokat, amelyet az újabb vizsgálat lefolytatásánál figyelembe kellett venniük. *Elsősorban a munka megszervezésének körülményeit kellett tisztázni.* Sőt a felügyelőség módot nyújtott a főnökség újabb vizsgálat lefolytatásával megbízott személyének arra is, hogy elvi iránymutatást adjon a vizsgálat gyakorlati lefolytatásához.

Az újabb vizsgálat is befejeződött, de lényegét tekintve nem hozott változást a baleset valódi okának kideritésében, hacsak azt nem, hogy intézkedésként a főnökség mind a sérülttel, mind a hegesztő és a figyelőőrrel szemben a 6. szakosztálynál kezdeményezte a fegyelmi eljárás lefolytatását és elrendelte a balesetnek a sínhegesztők előtt történő oktatását.

A fegyelmi eljárás végső eredményét még nem tudjuk, de a hasonló balesetek megelőzését szolgáló főnökségi intézkedésről már most megvan a véleményünk.

Nem lehet komolyan venni és fel kell lépni az olyan balesetvizsgálattal szemben, amelynél a megtörtént eseményt elszakítva vizsgálják a munkavégzésre vonatkozó előírásoktól, illetve munkaszervezési intézkedésektől *és a sérült felelősségét helyezik előtérbe, mentve a főnökség vagy annak egy irányító dolgozójának mulasztását.* Jelen esetben ugyanis erről van szó.

A másodszori jelentés alapján már azért hibáztatják a sérültet, mert a vágány elhagyására tett figyelmeztetésnek későn tett eleget. Így nem volt ideje észlelni a gurított kocsi által közeledő veszélyt, illetve, hogy a gurítás által veszélyeztetett területet elhagyja. Joggal kérdezzük: *hová kellett volna állnia a sérültnek, amikor a jegyzőkönyvből egyértelműen kiderült, hogy a gázpalackot el kellett zárnia?* A palack pedig a kétirányú vonatmozgás közötti területen volt. Vagy honnan kellett tudnia Tóth Józsefnek arról, hogy veszélyeztetett helyzetbe kerül, amikor a gurításról nem volt tudomása? Sőt a figyelőőr sem tudott róla. Ugyanakkor többen vallják, hogy a csendben guruló kocsiról nem értesülhettek, mert a kihaladó 1715 sz. vonat zaja oly nagy volt, hogy sok minden más hangot elnyomott.

A MÁV pályafenntartási, pálya- és hídépítési szakszolgálat balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabály 69. pontja értelmében *„állomásban a dolgozóknak úgy kell a vágányok közé állni, hogy egy időben két mozgásban lévő vonat közé ne kerüljenek”.* Ennyit az óvórendszabályról és ezek után önként felmerült a kérdés, ki a felelős azért, hogy ilyen eset ne következzen be?

Erről a munkát megszervező pályamester biztosan tudott volna nyilatkozni, hiszen a munka megszervezése az ő feladatát képezte, azonban a baleseti jegyzőkönyvezésnél — nem tudni miért — őt meg sem hallgatták. Az ismételt vizsgálatok lefolytatásánál figyelmen kívül hagyták a munkahely függetlenített csoportvezetőjének jegyzőkönyvi meghallgatását is.

Végső soron tehát kétszer folytattak jegyzőkönyvezést az érdekeltek meghallgatása nélkül a vonatkozó óvórendszabályok figyelmen kívül hagyásával, és olyan személyek ellen kezdeményeztek fegyelmi eljárást, akik az esemény részesei ugyan, de nem felelősei egy helytelen munkaszervezés során bekövetkezett csonkulásos balesetnek. Ezek után kétségbe vonjuk azon intézkedés eredményességét, amely a hegesztők oktatására, a tapasztalatok levonására irányult, hiszen a másodszori vizsgálat során sem tárták fel a baleset valódi okát; így a hasonló balesetek megelőzésére sem lehetett ez az oktatás alkalmas.

Úgy tűnik, hogy a baleset okozói a ténylegesen mulasztók elkerülik megérdemelt büntetésüket, és minden marad a régiben. Korántsincs így, mert *a felelősségre vonás a szakszervezet munkavédelmi felügyelősége részéről megtörtént.* Úgy gondoljuk, a tanúságot nemcsak a Géptelep Főnökség, hanem más szolgálati főnökségnél is levonhatják, ahol a balesetek valódi okának felderítése elmarad, kitéve magukat a szabálysértési eljárás lefolytatásának.

T. J.

Népszerű az újítómozgalom

A debreceni építési főnökségnél egyre több dolgozó foglalkozik újítással, mind többen igyekeznek megoldani bonyolult és nehéz termelési feladatokat. Ez évben a múlt évhez viszonyítva jelentősen növekedett a beadott újítások száma. *Míg 1967. első félévében összesen 16 újítást adtak be, 176 000 forintos népgazdasági megtakarítással, addig 1968. első félévében 40-re emelkedett a beadott újítások száma,* s ezeknek gazdasági eredménye több, mint másfélmillió forint.

Az újítások közül kiemelkedik a vízszintes talajfúró gép módosítása, amelynek népgazdasági megtakarítása 620 000 forint.

Az újítómozgalom népszerűsítésében és fejlesztésében példamutató munkát végez az építési főnökség központja és a MÁV Gépállomás kollektívája. Az újítómozgalom fellendülése is hozzá járult ahhoz, hogy az építési főnökség első félévi tervét 100 százalékon felül teljesítette.

Ari István

Munkavédelmi kiállítás két vasúti kocsiban

Ünnepélyesen útjára bocsátották a MÁV első munkavédelmi mozgókiállítását

Július 30-án, kedden délelőtt a Nyugati pályaudvar postavágányán *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, a Vasúti Főosztály több vezető munkatársa és *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkárának jelenlétében ünnepélyesen bocsátotta útjára a MÁV első munkavédelmi kiállítás anyagát bemutató két vasúti kocsit.

Egy állandó mozgó munkavédelmi kiállítás létrehozásának gondolatát még évekkel ezelőtt *dr. Soproni József*, a 3. szakosztály tragikusan elhunyt vezetője vetette fel. Ennek a kocsinak a megépítését, kivitelezését még ő is szorgalmazta. S ha elképzelése életében nem valósulhatott meg teljesen, elvégezték ezt az „örökösök”, akik ugyanolyan lelkiismeretesen, a vasutasok munkája iránt érzett felelősséggel végezték, illetve végzik munkájukat.

Amint azt *Csete Bálinttól*, a munkavédelmi kocsi műszaki vezetőjétől megtudtuk, a terveket *Standler Ferenc* főintéző készítette, a két munkavédelmi kiállítási kocsi pedig a *Dunakeszi Járműjavító Üzem* kollektívájának a munkája. Az ünnepélyes átadás után *a gazdag kiállítási anyagot tartalmazó két 4 tengelyes vasúti kocsi Sopron állomásra indult, majd ezután a GYSEV és a szombathelyi igazgatóság területén „székel”.* Az ősz folyamán a kiállítási anyagot a pécsi igazgatóság területén dolgozó vasutasok is megtekinthetik, ugyanis a szombathelyi igazgatóság után a pécsi igazgatóság lesz a soros. A vándorkiállítás november 29-én érkezik vissza Budapestre.

Rödönyi Károly miniszterhelyettes Tóth Géza szakosztályvezetőhelyettes kíséretében tekintette meg a kiállítást.

(MTI Foto felv.)

A munkavédelmi kiállítás két kocsiból áll. Az egyik 4 tengelyes kocsi tartalmazza a kiállítási anyagot, amelyben a vasúti munkák helyes, balesetmentes végzését tablókon és maketteken mutatják be, *a másik 40 férőhelyes kocsi filmvetítésre is alkalmas, oktatóteremből áll,* ahol munkavédelmi előadásokat hallhatnak, illetve munkavédelmi filmeket láthatnak az érdeklődők.

A mozgó munkavédelmi kiállítás minden bizonnyal eredményesen szolgálja majd a munkavédelmi oktatást, a balesetek megelőzését.

(szj)

Élményekben gazdag vakáció

Nyaraló vasutasgyerekek között Balatonkenesén és a kőszegi MÁV-Nevelőintézetben

A nagy-csoportosok délutáni fürdőzésre indulnak

A nyár, s vele együtt a vakáció is lassan véget ér. A diákok számára a nyarat ugyanis a tanítási szünet jelenti. Mint minden évben, a tanítás befejeztével ez év nyarán is benépesült a szákszervezet balatonkenesei gyermeküdülője. Kenese amolyan gyermekparadicsom. Ezen a nyáron *hat turnusban, összesen 2520 gyermek üdült itt.* Amint azt *Vágó Istvántól*, az üdülő vezetőjétől megtudtuk, az első csoport június 8-án érkezett, az utolsó pedig augusztus 27-én hagyja el az üdülőt.

Kenesére turnusváltáskor érkeztünk. A régiek búcsúkiránduláson voltak, az újak pedig az üdülővel ismerkedtek. *Bakonyi István*, VIII. osztályos tanuló Sárosdról jött, még soha nem járt itt.

— *Hallani már hallottam a kenesei üdülőteleprő*l — mondka a kis riportalany —, *osztálytársaim közül néhányan már jártak itt. Most személyesen is meggyőződhetek majd arról, igaz-e az a sok jó, amit ők mondtak.*

— Talán úgy érzed, lóditottak a pajtásaid?

— *Nem tudom. Azt mesélték, hogy sok a játék és motorcsónakázni is lehet, meg jó filmeket is láthatunk.*

— Az osztálytársaid nem lóditottak — mondja mosolyogva Vágó István. — Úgy van, ahogy mondták. Van 7 evezős csónakunk és egy motorcsónakunk. A két hét alatt minden csoport többször is csónakázhat. S ami pedig a játékokat illeti, abban igazán nincs hiány.

A kenesei gyermeküdülő kitűnően felszerelt létesítmény. Ebben az évben egy új, 400 személyes társalgóval bővült az üdülőtelep. *A gyerekekre és a rendre 34 nevelő, az egészséges táplálkozásra és pihenésre 2 orvos ügyel.* Az ellátás is kitűnő, tehat minden feltétel adott ahhoz, hogy a két hét gondtalanul, boldogan teljen el.

A Balatontól messze esik ugyan Kőszeg, pontosabban a kőszegi MÁV Nevelőintézet, de vidámságban, jókedvben itt sincs hiány.

— *Intézetünk növendékeit ilyenkor nyáron, családokhoz adjuk, ki-ki hazautazik szüleihez* — informál bennünket *Hortolányi Elemér* igazgató. — *Az „árván" hagyott falak között 10 év óta minden év nyarán a Vasutas Biztosító Egyesület üdültet teljesen ingyen vasutas gyerekeket.*

A Kőszegen üdülő gyerekek legalább olyan jól élnek, mint a balatonkeneseiek. Itt nincs ugyan víz és a balatoni csónakázás, de *csodálatosan szép Kőszeg vidéke.* Minden csoport bebarangolja a környéket. A páratlan történelmi emlékű *Jurisics-vártól* a szomszédos város, Sopron legszebb műemlékéig, szinte mindent meglátogatnak a Kőszegen nyaralók.

Ezek az uzsonna (Hemző Károly felvételei)

A soproni kirándulásra *Szolga Istvánnal*, a Vasutas Biztosító Egyesület ügyvezető elnökével mi magunk is elkísértük a gyerekeket.

— *Hagyomány már egyesületünknél* — mondja Szolga István —, *hogy az egyesület tagjainak gyermekeit, minden évben más-más gyermeket, térítésmentesen üdültetünk. Ezen a nyáron két turnusban 450 vasutas gyermek üdült Kőszegen.* S ha már a hagyományoknál tartunk, hadd említsem meg: hagyomány az is, hogy minden csoportot Sopronba is elhozunk. Annyi szépsége és történelmi nevezetessége van ennek a városnak, hogy feltétlen maradandó emléket hagy minden gyermekben. Egyesületünk a soproni kirándulás költségeit külön fedezi. A MÁV Nevelőintézet pedagógusaival közösen azon fáradozunk, hogy a nyári szünet kellemes és gondtalan legyen minden gyermek számára.

— *A programot mi pedagógusok állítjuk össze* — veszi át a szót Hortolányi Elemér. — *Az a cél vezérel bennünket, hogy a gyerekek részére érdeklődési körüknek megfelelő játékos programot állítsunk össze. A sport, a játék, a kirándulás és a szórakozás eddig még kitűnő „gyógymódnak" bizonyult.*

Szeptember 2-án kezdődik az új tanév. A vakációnak tehát hamarosan vége, de csak az ideinek, mert jövőre lehet mindent előlről kezdeni.

Szerényi József

Játék az intézet parkjában. (Hortolanyi Elemér felv.)

Pótolják a lemaradást

Szeged állomás kollektívája az év első félévére kitűzött versenyfeladatát teljesítette. A 9 versenytényező közül csupán két tényezőnél volt némi lemaradás, a többinél élüzemszint feletti eredményt értek el.

A lemaradás a tehervonatok menetrend szerinti indulásánál 0,4 százalékos, a kocsitartózkodásnál pedig 0,6 százalékos volt. A lemaradás elsősorban annak tulajdonítható, hogy az első félévben a csomópontra a vártnál nagyobb kocsimennyiség érkezett. A csomópont dolgozói vállalták, hogy a harmadik negyedévben mind a 9 tényezőnél élüzemszint feletti eredményt érnek el.

Munkavédelmi kabaréműsor

„Lépcsőhurut" címmel nagy sikerű műsoros délutánt rendeztek a Debreceni Járműjavító Művelődési Otthonában. *Feleky Kamill, Szemes Mari, Kállai Ilona, Csákányi László, Szuhai Balázs* és *Vay Ilus* komédiázásainak több mint 600 vasutas tapsolt.

A műsoron — amely egyébként a SZOT Munkavédelmi Osztályának propagandaműsora — munkavédelmi totószelvényt is osztottak ki a résztvevők között. Az első díjat — 13 plusz 1 találattal — *Gonda Árpád, a gőzmozdonyjavító műhely villanyhegesztője nyerte.* A győztes totószelvény tulajdonosa és a munkavédelmi vetélkedőn részt vevők jutalmat kaptak.

Volosinovszki János

Apa és fia

Beszélsz te, fiam, atomreaktorról,
meg különös, új gépekről nekem,
mik — mondod — az új világot jelentik;
én csak, tudod, az ekét ismerem.

Nem értem én meg furcsa mondataid,
tanulni is már elfáradt agyam;
negyven éve járom a barázdákat,
s a régi gondnak, bizony, nyoma van.

Apámtól én csak mesét hallottam, mi
ujhoz, valóhoz közelebb se vitt.
A csodákat ti a földön teremtitek,
s rakétátok az égbe fölröpit.

Büszke vagyok rád; de szégyenkezem is
kicsit, hogy így elmaradtam tőled.
Elmaradtam? — Nem, megelőztel engem;
versenytársa vagy te már az időnek.

Fazekas Lajos

Szántód, vasutasüdülő

Néhány év óta a szántódi vasútas üdülőben és a területén levő SZOT kempingben családos üdültetés folyik. Egy-egy turnusban mintegy 240 beutalt, felnőtt és gyerek élvezi az üdülés örömeit.

Az üdülő A-épületének főbejárata.

A nagy melegben fürdés után is jólesik egy kis hideg zuhany.

Míg a gyerekek a Balatonban, a felnőttek inkább a parkban, a kényelmes nyugágyakban napfürdőztek.

(Visi Ferenc felvételei)

Vastaps Belgrádban

Jugoszláviában vendégszerepelt a Ki mit tud-győztes Törekvés táncegyüttes

A belgrádi vasutasok *Brankó Cvetkovics* művészegyüttese, és a *Törekvés* táncosok barátsága nem újkeletű. Évekkel ezelőtt már mindkét csoport vendégszerepelt a másik hazájában. Legutóbb a XVIII. vasutasnapon — a jugoszláv táncosok ismét élvezhették a magyaros vendégszeretetet, a kollégáknak, a barátoknak kijáró tiszteletet. Ennek a vasutasnapi vendégszereplésnek viszonzásaként *július végén 60 tagú művészeti delegáció utazott Jugoszláviába. Tagjai a Ki mit tud győztes Törekvés népi tánccsoport, az együttes zenekara, énekkara és szólistái voltak.*

Mint két évvel ezelőtt, úgy ez alkalommal is nagy sikert aratott a magyar népzene, a magyar folklór, az ízig-vérig magyar művészet, népi tánc. Nemcsak a Ki mit tud közönségét, a magyar nézőket, hanem a *jugoszláv közönséget is meghódították a Törekvés táncosai.* Kitűnően szerepelt az énekkar, az együttes zenekara, és megérdemelt sikert arattak a szólisták is.

Az együttes három nap alatt két műsort adott. Első este a *Belgrád* külső kerületében levő *Avala-hegy* természetes „sziklavájatában" épült 1200 személyes topcsideri szabadtéri színpadon szerepeltek. A hűvös, hideg idő ellenére is csaknem „táblás ház" előtt léphettek színpadra. *A siker, a hosszantartó taps és éljenzés nem maradt el.* A magyar zene változatlanul hódit, különösen, ha olyan kitűnő együttestől hallhatja a közönség, mint a Törekvés művészegyüttese.

A belgrádi sikerre másnap *Debeljacsán* a Bánát vidéki magyar faluban az együttes ráduplázott. A csaknem 800 személyes *József Attila Kultúrotthon* zsúfolásig megtelt, s kevés olyan műsorszám volt, amelyet ne kellett volna kétszer, sőt háromszor ismételni.

Az előadás után *Ládi József* a Szocialista Szövetség helyi szervezetének elnöke és *Vidács Mátyás* a kultúrotthon igazgatója külön elismerését fejezte ki a színvonalas előadásért, megemlítették, hogy a Törekvés műsora olyan, vagy talán még nagyobb sikert aratott, mint az évekkel ezelőtt ott szerepelt KISZ Központi Művészegyüttese.

A sokáig emlékezetes debeljacsai vendégszereplés után az együttes tagjai visszautaztak Belgrádba, majd utolsó este a Brankó Cvetkovics művészegyüttes székházában búcsúfogadáson vettek részt.

Az a három nap, amelyet a Törekvés művészegyüttes tagjai Jugoszláviában töltöttek, *méltán reprezentálta a magyar népzene és népi tánckultúrát*, s az együttes tagjai személyenként külön-külön mindent megtettek a sikerért a művészileg is magas színvonalú szereplésért. **(szerényi)**

Archív-filmek Dunakeszin

A heti 44 órás munkaidő bevezetésével fokozottabban előtérbe kerül a szabadidő felhasználása, illetve az ehhez szükséges feltételek megteremtése.

A Dunakeszi Járműjavító Művelődési Házának vezetősége a Magyar Filmtudományi Intézettel közösen, archív filmklubot szervez. A klub keretében magyar filmsorozatot indítanak, amelynek műsorán magyar archívfilmeket vetítenek. Többek közt bemutatásra kerül a *Lila akácok, Dankó Pista, Halálos tavasz, Emberek a havason* című film.

A vetítést segíti a szakszervezeti központ jelentős anyagi támogatásával ez évben átalakított és kétgépes rendszerrel szélesvásznú vetítésre is alkalmas korszerű filmszínház.

A filmklubba az üzem dolgozói közül már az első napon sokan kérték felvételüket. A művelődési ház vezetősége a jelentkezést még nem zárta le. Nagy számú igény esetén tervbe vették még egy sorozat beindítását.

Befejeződött a „Vasutas Kupa" labdarúgó torna

A tiszteletdíjak

A vasutas labdarúgó-csapatok között 1965-ben a vasutasnapi ünnepségek keretében rendezték meg először a *„Vasutas Kupa"* labdarúgó tornát. A kupa népszerűsége annyira megnőtt a vasutas csapatok körében, *hogy 1968-ban az eddigi gyakorlattól eltérően három csoportban kellett a tornát megrendezni.* A reálisabb eredmények érdekében a mérkőzések kétfordulós jelleggel kerültek megrendezésre. Így egy-egy csoportban minden csapat a saját pályáján is találkozott a csoport összes résztvevőjével, élvezve a hazai pálya előnyeit.

A szervezésnél az NB II-es csapatok mellett *lehetőség volt néhány NB III-as vasutas csapat szerepeltetésére is.* A csoportbeosztás annak figyelembe vételével történt, hogy a csapatok lehetőleg a bajnokságtól eltérő beosztásban szerepeljenek.

Az 1968. évi „Vasutas Kupa" végeredménye:

A-csoport:

1. Székesfehérvári MÁV Előre
2. Debreceni VSC
3. Miskolci VSC
4. Szolnoki MÁV

B-csoport:

1. Dombóvári VSE
2. Pécsi VSK
3. Szegedi VSE
4. Nagykanizsai VTE

C-csoport:

1. Győri MÁV DAC
2. Ceglédi VSE
3. Tapolcai MÁV IAC
4. Soproni VSE

Az első helyezettek részére ünnepélyes külsőségek között került sor a tiszteletdíjak, érmek és a „Vasutas Kupa" átadására.

Az OTP Sportfogadási Főigazgatósága ugyanis *3 ezüstkupát, 6 darab plakettet, 135 darab érmét, 3 darab nagy és 5 kisebb méretű kristályvázát ajánlott fel tiszteletdíj címén* a győztes csapatoknak, a legjobb góllövőknek, illetve a legeredményesebb védelmeknek.

Árval József

A sportrepülő hármas győzött

Kényszerleszállás a vasúti őrház mellett

Rögtönzött családi ünneplés folyt minap a *MÁV Sportrepülő Klubban.* A MÁV-sportrepülők az elmúlt években — mondhatni immár hagyományosan —, szép sikereket értek el a különböző versenyeken. A mostani ünneplésre azonban minden eddiginél nagyobb teljesítmény adott okot. A nemrég befejeződött vitorlázórepülő-bajnokságon a MÁV-sportrepülők szép eredménnyel szerepeltek. A standard gépek osztályában

a győzelmi dobogó mindhárom fokán a MÁV Klub tagjai álltak.

A bajnokság első helyezettje *Hähner István*, a Landler Jenő Járműjavító technikusa, a tavalyi Budapest-bajnokság győztese, második *Sinka Lajos*, harmadik *Keselyák Mihály* lett. Az úgynevezett szabad osztályban szereplő két versenyzőnk sem vallott szégyent: *Csonka Ferenc* a negyedik, *Szentvölgyi Tibor* a nyolcadik helyen végzett.

A kéthetes versenyen nyolc, különböző versenyszámban indultak a versenyzők. Az első számok tapasztalatai alapján versenyzőink új taktikával kezdtek repülni. *A géppárban repülés már évek óta sikeres módszer a vitorlázórepülő-versenyeken. Hähner, Sinka és Keselyák most hármast alakítottak.* Ha csak egy mód volt rá, mindig együtt repültek. Egyikük az emelőáramlatokat kereste. ezalatt a másik kényelmesen navigálhatott, míg a harmadik figyelhette az időjárás alakulását, s a mezőny többi versenyzőjét. A verseny harmadik számát már így repülték, s ettől kezdve verhetetlennek bizonyultak. A pontozásban az élre kerültek, s mindvégig ott is maradtak, egyre fokozva előnyüket. Természetesen

nem volt izgalommentes azért a hátralévő időszak. Keményen meg kellett dolgozni a győzelemért.

A kiírt feladatok különböző nagyságú távrepülések voltak, hurok, vagy háromszög pályán. Előfordult, hogy nem sikerült végigrepülni az útvonalat, ilyenkor bizony egy-egy legelőn, vagy szántón ért véget az út. S a földre került versenyző izgatottan figyelte: *melyik gépnek sikerül nála tovább jutni. Így járt egy alkalommal Keselyák Mihály is. Gyöngyös környékén szállt le.* Jó ideig egyetlen gép sem mutatkozott a levegőben. Majd egymás után hárman is „leestek" a közelében. Már-már megnyugodott, hogy nem került veszélybe pontelőnye, amikor megjelent még egy gép, igaz, alacsonyan. Szívósan keresgélt emelés után, Keselyák pedig izgatottan állapította meg: sikerült is vagy száz méternyit emelkednie. A továbbinduláshoz azonban ez kevés volt, de még egy órányit ott körözött a gép a „nullákban", gyenge emelésekben, idegesítve Keselyákot. Végül is kénytelen volt leszállni, Keselyák pedig megnyugodhatott, a pontelőnye megmaradt.

Más alkalommal Hähner István egy vasúti őrház mellett szállt le. Hamarosan még két versenyzőtársa ért ugyanott földet. Köröskörül a láthatáron fenyegetően növekedtek a zivatarfelhők. Ha sikerülne időben telefonálni Dunakeszire, a vontatógépért, még szárazon hazaérhetnének... Hähner az őrházból felhívta a legközelebbi állomást, Hort főnökét. Igen ám, de az állomáson is csak vasúti telefon volt — a falu messze. Akkor

az állomásfőnök, — talán a MÁV-sportrepülő iránti szolidaritásból is —, vállalkozott rá, hogy bekarikázik a faluba, és elintézi a vontatógép kihívását.

Fél óra múlva. a derék, segítőkész állomásfőnök jóvoltából, motorosgép vontatta Hähneréket Dunakeszi felé.

A MÁV Repülő Klub versenyzőinek ragyogó eredményei bizonyítják, hogy az a támogatás, amelyben a vasutasszakszervezet és a vasutasság részesíti a klubot, nem hiábavaló.

Radványi Zoltán

Első a Székesfehérvári MÁV Előre

Országos Vasutas Kupa tekebajnokságot rendeztek Kecskeméten

A hírös város, Kecskemét július 20-án és 21-én vasutas tekézőket köszöntött. Itt rendezték meg 13 csapat részvételével az országos *Vasutas Kupa* tekebajnokságot. A házigazda, a *Kecskeméti MÁV Sportegyesület* elnöksége és tagjai mindent elkövettek, hogy ezt a rangos versenyt méltó körülmények között bonyolíthassák le. Minden kitűnően sikerült, s ez dicséretükre válik a kecskemétieknek. Egyedül talán az okozott kellemetlenséget — elsősorban a kecskemétieknek —, hogy *a Vasutas Kupa öt év után elkerült Kecskemétről.* Győzött a jobbik csapat, és ha fájó szívvel is, de elsőnek a kecskemétiek gratuláltak a győztesnek, a Székesfehérvári MÁV Előre-csapat tagjainak.

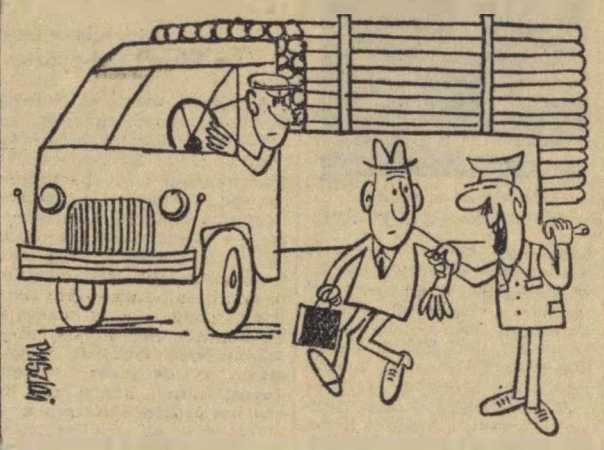
A kétnapos versenyben az első helyet ugyanis a *Székesfehérvári MÁV Előre* csapata szerezte meg 2473 fával. Második a *Szolnoki MÁV* 2460, harmadik a *Szombathelyi Haladás* 2431 fával.

A hagyományokhoz híven megrendezték az egyéni bajnokságot is. A nagy létszámú egyéni versenyzőkre való tekintettel, a versenyt két csoportban, a Kecskeméti MAV tekepályáján és a Kecskeméti Petőfi Sportegyesület pályáján bonyolították le. A MÁV-pályán *Pereces János* (Székesfehérvári MÁV Előre) győzött 445 fával, míg a Petőfi-pályán *Kalics György* (Szolnoki MÁV) végzett az első helyen 442 fával.

Kézilabdatorna

Békéscsaba 250 éves fennállása és a *Békéscsabai MÁV kézilabda szakosztály 25 éves jubileuma alkalmából* országos vasutas kézilabda tornát rendeztek augusztus 3-án és 4-én Békéscsabán. A nagyszabású kézilabda-tornán a nevesebb MÁV csapatok mellett pályára lépett a jugoszláviai *Vulkán Zrenjanin* NB II-es csapat is.

Kereskedni kell!



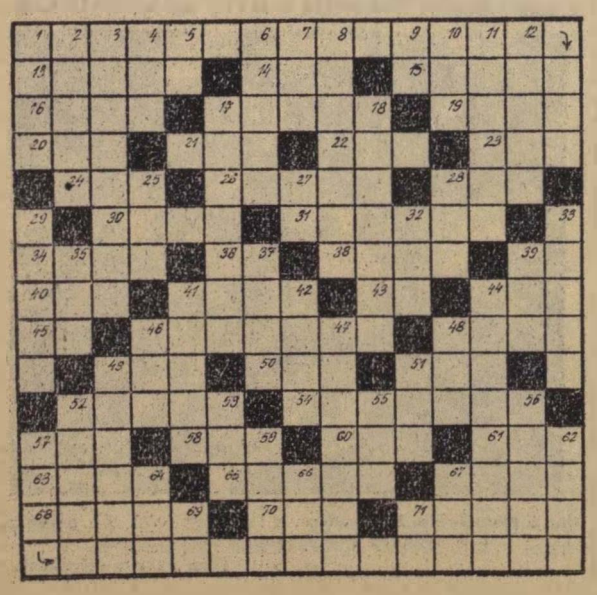
— Ide figyeljen! Szállítson inkább a vasúton. Jutalmul játszhat a kézihajtánnyal.

(Pusztai Pál rajza)

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. 1949 óta mondhatjuk. (Folytatása a függőleges 57-ben.) 13. Táplálja. 14. A villamosáram teszi. 15. Az Alpok egy része. 16. Lónév. (ék. hiány). 17. Drágakövek súlyegysége. 19. ... ulum, kötbér latin szóval. 20. Az elektromos ellenállás egysége. 21. Sereg. 22. Méreg azonos betűi. 23. Állófilm. 24. Római 3. 26. Zala megyei község. 28. Az 1848-as szabadságharc tabornoka. 30. Idegen összetételekben, új. 31. Kis denevérfaj. (ék. hiány). 34. Északafrikai város. 36. Munkás Egylet. 38. Fekete. franciául. 39. Téli csapadék. 40. Napszak. 41. Háló. szatyor. 43. Azonos mássalhangzók. 44. Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 45. Mutatószó. 46. Egy futballista néhány évvel ezelőtt. 48. Mozgóképszínház. 49. Tekintély. franciául. 50. Az SZTK elődje. 51. Tengeri emlős. 52. Több évtizedig élő növény, mely az első virágzás után elpusztul. 54. Visszaordító! 57. Egy magyar király előneve. 58. Meztelen emberi alak a művészetben. 60. Taplálkozo. 61. Him állat. 63. Erre pattan a huszár. 65. A szereimi lira görög muzsája. 67. Területe. 68. ... Lumpur, azsiai főváros. 70. Vajon ad? 71. Délszaki növény.

Függőleges: 1. Levegő, idegen szóval. 2. Az USA egyik államába való. 3. Zóla egyik regényének címe. 4. Elő ellentéte. 5. Téli sporteszköz. 6. Kereskedelem, angolul. 7. Kevert áru. 8. Matematika. 9. Járunk rajta. 10. Maró anyag. 11. ... see, kiszárított tengeröböl Hollandiában. 12. Német romantikus író (1781—1831). 17. Higanyt és klórt tartalmazó gyógyszer (görög). 18. Háromalakú, idegen szóval. 25. ... oszféra, a légkör igen magas része. 27. Nemzeti Vállalat. 29. Durva gyapjúból készült szövet. 32. Az arcon ég. 33. Mozgékony, mozgatható. 35. Fém. 37 Visszhang. 39. Nem visz. 41. Észt kikötőváros. 42. Római író, szónok, Karthagó nagy ellensége. 44 Jegyezd meg jól! 46. Torbágy ikerközsége. 47. Fás, bokros helyek. 48. Nem gyáva. 49. A Duna mellékfolyója, névelővel. 51. Üres rúd. 52. Francia író, publicista (1828—1885). 53. Mezőgazdasági szerszám. 55. Védő. 56. A kutya teszi. 57. A vízszintes 1. folytatása. 59. Dalmáciai város. 62. Sureló szerszám. 64. Nem föld. 66. Betűpótlással adna. 67. Ketten a végen. 69. Német viszonyszó. 71. Kén mássalhangzói.



Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 57.
Beküldési határidő: 1968. szeptember 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Munkaidő csökkentés — keresetveszteség nélkül

Könyvet nyertek: Futó Géza Szeged Rókus állomás, Brazzorottó Jenőné. Bp., IX., Gyáli u. 2/6 Honti Attila főtiszt, Bélapátfalva állomás. Csanádi Jánosné. Komló, Petőfi u. 27. Molnár Zoltán. Móra, Felszabadulás u. 4.

Lakáscsere

— Budai, szép napos, egy szoba komfortos, tanácsi rendelkezésű lakásomat MÁV kétszobásra cserélném. Telefon: 116—430, 16 óráig.

— Elcserélném 2 szoba, konyha, mellékhelyiségekből álló (fürdőszoba lehetőséggel) MÁV lakásomat 1 szoba összkomfortos pesti lakásra. Cím: Rónai, Bp. XIII., Mautner Sándor u. 125. II. 23. Érdeklődni szerdán és szombaton 17—19 óra között lehet.

— Kaposvári, központi délfekvésű I. emeleti két szoba komfortos szolgálati lakásomat cserélném budapesti hasonló szolgálati lakásra, kölcsönös megegyezéssel. Cím: Hudetz József. Telefon: 292—639, üzemi: 28—72.

A szerkesztőség üzeni

Volosinovszki János, Ari István. Marosán Pál Debrecen; Hoffmann József Veszprémvarsány, Ugiyai Sándor Nyíregyháza; Antal József Miskolc; Várfalvi Gyula Gyékényes; Kiss Lajos Alsóőrs; Boldizsár Gyula Békéscsaba, özv. Gulyás Istvánné Sopron; dr. Bánkfalvy Gyula Szeged; Markos József Zalaegerszeg: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Bársony Iván Alsógöd; Matiszkó Károly Sátoraljaújhely; Csupor László Bp.; Belágyi József Szekszárd: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

30. számból: 106752/1968. 2. B. A forduló szolgálatban levő órabéres dolgozók órabérének módosítása munkaidőcsökkentés esetén.

114151/1968. 3. A. A MÁV Járműjavító Üzemek mellett működő átvevőszertárak megszüntetése.

Jelentkezés gazdasági mérnöki továbbképzésre.

31. számból 110741/1968. 2. C. A szakmai filmoktatás szabályozása.

115330/1968. 3. A. Szertárfőnökség elnevezésének megváltoztatása.

Pályázati felhívás az 1968. évi belföldi és külföldi aspirantúrára.

32. számból: 109359/1968. 4. C. Bérköltségek közé helyezett illetmények elszámolása.

115091/1968. 2. B. Munkaidőcsökkentési intézkedések.

112827/1968. 8. F. Vonatkísérők utazási naplóinak vezetése.

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: 228—613
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 88
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— A debreceni igazgatóság területén az év hátralevő részében mintegy 8,3 millió forintos költséggel 10 szolgálati helyen — többek között Kisújszálláson, Mátészalkán, Záhonyban — öltöző és mosdót építenek.

— Nyugdíjasok Tatán. A soproni nyugdíjas vasutas csoport július 18-án 140 részvevővel kirándulást szervezett Tatára. A kellemetlen, rossz idő ellenére is az idős vasutasok jól érezték magukat és sorra végig járták Tata nevezetességeit, elsősorban a portolók paradicsomát.

— Enyhülnek a lakásgondok. A pécsi igazgatóság ebben az évben Dombóváron, Kaposvárott, Komlón, Nagykanizsán és Barcson összesen 66 lakást adott dolgozóinak. Ezenkívül Bátaszéken 4 lakás építését, Nagykanizsán egy 8 lakásos, Villányban pedig egy 6 lakásos lakóépület teljes felújítását kezdték el.

— Az őszi forgalom zökkenőmentes lebonyolításáról tárgyalt a Békés megyei szállítási bizottság. A bizottság munkájába bevontak a megye legnagyobb vállalatainak vezetőit is.

— 20 személyes, korszerűen felszerelt munkásszállót adtak át augusztus 10-én, Balatonalmádiban, a veszprémi pályafenntartási főnökség VI-os pályamesteri szakaszán. A kivitelezési munkát a veszprémi pályafenntartási főnökség kőműves brigádja végezte. Az építkezést határidőre fejezték be.

— Térítésmentes véradónapot tartottak Székesfehérvárott, a járműjavító kultúrtermében. A csomópont dolgozói közül 160-an adtak vért.

— Évek óta élénk a verseny Zalaegerszeg állomás szocialista brigádjai között. Az elmúlt év első félévében Mihályka Sándor szolgálattevő brigádja szerezte meg az első helyet. Az ez évi értékelések alapján pedig Palágyi Miklós forgalmi szolgálattevő brigádja érdemelte ki a legjobb brigádnak járó elismerést.

— 30 évi eredményes munka után nyugdíjba ment Hegedüs Béla műszaki főintéző, a békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozója. Munkáját mindig becsülettel végezte el. segítette. s nevelte a fiatalokat is. Hasznos társadalmi munkása volt a szakszervezetnek is.

KÖZLEMÉNY

A Duna Száva Adria Vasúttársaság székesfehérvári műhelyében 1928-ban szakmunkás vizsgát tett volt tanoncok 40 éves találkozót rendeznek 1968. szeptember 15-én, vasárnap Székesfehérvárott. Gyülekezés a pályaudvar Utasellátó helyiségében, 10 órától. Szeretettel várjuk a találkozóra az előttünk és utánunk végzett társainkat is. Rendezőség telefon: 33—35.

MÚZEUM PRESSZÓ
a Közlekedési Múzeum területén. Budapest XIV., Május 1. út. (Városliget)
Megközelíthető 25 ös villamos, es 70, 72, 75-ös trolibusszal
NYITVA:
Hétköznap: 11—21 óráig
Vasárnap: 10—21 óráig
Pénteken: zárva.
● KITŰNŐ FEKETE
● SAJÁT KESZITESŰ CUKRASZSÜTEMÉNYEK
● VIRSLI. DEBRECENI
● ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK
ÚTASELLÁTÓ

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM — Ára 40 fillér — 1968. SZEPTEMBER 1.

Az első félév mérlege:

Ötvenmillió forint megtakarítás

Hatékonyabb műszaki szervezés, növekvő gazdaságosság jellemezte a budapesti vasútigazgatóság munkáját

A budapesti vasútigazgatóság első félévi mérlege, az első olyan mérlegbeszámoló, amely az új gazdaságirányítási rendszer viszonyai, lehetőségei közti irányító és végrehajtó munka eredményességéről, tapasztalatairól ad a számok erejével megbízható jelzéseket. A részletes elemzés a közgazdászok, a műszaki szervezési intézkedések előkészítésével foglalkozó vezetők feladata. Néhány jellemzője és tanulsága azonban megérdemli a nyilvánosságot is.

A múlt év második felében megtett kereskedelmi, forgalmi intézkedések ésszerűnek bizonyultak. Növekedett a műszaki szervezési intézkedések száma és hatékonysága. Mindez együttesen eredményessé tette a vasútigazgatóság félesztendős tevékenységét. Az új irányítási viszonyok között is beigazolódott, hogy

a vezetők és beosztottak jó együttműködése nélkülözhetetlen.

A vasútigazgatóság dolgozói hiánytalanul teljesítették a népgazdaság különböző ágazatai, a termelő és szolgáltató vállalatok szállítási igényeit. *Elszállítatlan áru az igazgatóság területén nem maradt.* A szállítási volumen azonban a bázisnál 3,2 százalékkal kevesebb. Így a felügyeleti hatóságok által jóváhagyott kocsiigényes fizető árutonna tervteljesítésében közel 1 millió tonnával maradt el a vasútigazgatóság. *A tervezettnél viszont 1,7 millióval több utast szállított el.* A személyvonat-kilométer teljesítmények 3,4 százalékkal voltak magasabbak, mint a terv előirányzatai.

A gondosabb szervezőmunka eredményeként

a tehervonatok terhelése a bázisnál 42, a tervnél 33 tonnával nagyobb volt.

Ennek következtében mintegy ötezer tehervonat indítását takarították meg. Az egy vonatkilométerre eső szállítási önköltség *a személyszállításban a múlt évinél közel 10, az áruszállításban több mint 12 forinttal kedvezőbb, mint a bázisban.* Jelentősen csökkent a gőz- és villamosvontatás üzemeltetési fajlagos költsége is.

Az előző évek önköltség alakulásánál is kedvezőbben alakult a fél év üzemi önköltsége. A százelegy tonnakilométer teljesítményekre vonatkozó

2,5 százalékos javulás mintegy 29,2 millió forint megtakarítást jelentett.

A vasútigazgatóság összköltsége a félévben 50 millió forintot kitevő megtakarítással zárult.

A gazdaságos üzemeltetés főbb számainak elemzése után néhány következtetés levonása is ide kívánkozik.

Az első félév szállítási tevékenységének alakulása igazolta, hogy *a bázis szemléleten alapuló tervezés az új gazdaságirányítási viszonyok között nem lehet alkalmazni.* S mert az utóbbi alapján határozta meg a *Vasúti Főosztály* a vasútigazgatóság fizető árutonna szállítási tervkötelezettségét, ezért állott elő az a helyzet, hogy bár *minden árut elszállított a vasútigazgatóság, mégis közel 1 millió tonnával maradt el a terv teljesítésében.* A másik fontos tanulság, hogy a vasútigazgatóságnak a jövőben is rugalmasan követni kell a szállító felekkel való szoros kapcsolat fenntartását, és igényeik szerint szervezni a szállító és kiszolgálási tevékenységet.

Az önköltségnél mutatkozó megtakarítás arra hívja fel a figyelmet, hogy a műszaki szervezési intézkedések a jövőben még fokozottabb gazdaságosságot biztosíthatnak.

Figyelemre méltó az a tapasztalat is, hogy a dolgozók lelkesen vesznek részt a munkaversenyben, *Kár, hogy a gazdasági jellegű vállalások pénzbeli értékelését egyes szolgálati helyeken még elhanyagolják.* Hiba az is, hogy számos helyen a rendelkezésre álló anyagi ösztönzőket és jutalmazásokat nem következetesen alkalmazzák. Így nem mindenütt azok részesültek nagyobb anyagi elismerésben, akik munkájukkal legeredményesebben járulnak hozzá a nyereség kedvező alakulásához.

A budapesti vasútigazgatóság dolgozói között az első félévben egyébként több mint 10 millió forintot fizettek ki célprémium és jutalom címén.

Kovács János

Nagy erővel folyik a ceglédi vonal villamosítása

A felsővezetékesek eddig 110 kilométer hosszú munkavezetéket szereltek fel

A budapest—ceglédi vonalon nagy erővel folyik a vonal villamosítása. A mintegy 70 km hosszú vasútvonalon 240 km munkavezetéket kell kifeszíteni a vágányok fölé. (Ebben benne van a kettős vágány és az állomási vágányok hossza is.) A *Villamos Felsővezeték Építési Főnökség* dolgozói az oszlopszállítási, szerelési és műhelyi munkákat úgy szervezték meg, hogy

egyszerre több munkahelyen kezdtek hozzá a villamosításhoz.

Azért így, hogy jobban kihasználják a vágányzári lehetőségeket és a legjobban összehangolják teendőiket a vonalon folyó vágányépítési munkákkal.

A vonal villamosítása jó ütemben halad, és néhány utómunka kivételével az év végére a tervezett szakaszt átadhatják a forgalomnak.

Eddig elkészült *Kőbánya teher pályaudvar, Pestlőrinc állomás, Pestlőrinc—Vecsés—Üllő* között a vonal, *Üllő* állomás, *Monor—Pilis* között a vonal és *Ceglédbercel* állomás villamosítása. Jelenleg folyamatban van a *Budapest Nyugati pályaudvar* és *Kőbánya* közötti vonalszakasz, *Kőbánya—Kispest* állomás villamosítása.

Az oszlopalapok gödreit egy szovjet és egy magyar gyártmányú gödörásógéppel készítik, sokat segítenek az NDK gyártmányú markoló- és szállítógépek is.

A betonozásnál egy *„betonozó szerelvényt"* használnak, amely 5—6 kavicstároló kocsiból és keverőkocsiból áll. A kavicstároló kocsikról *szállítószalagok segítségével továbbítják a betonkavicsot a keverőkocsihoz,* amelyben az adalékanyagok hozzáadása után elkészítik a betont és azt a kiásott gödrökbe adagolják. A kiásott oszlopgödrökbe ezt megelőzően szovjet és NDK gyártmányú autódaruk segítségével beemelik az oszlopokat, majd a betonozó szerelvényről beadagolt betonnal kitöltik a gödröket.

A villamosítási munka nagyságára jellemző, hogy

eddig 110 km hosszú munkavezetéket szereltek fel,

Ég és föld között
(Vlsi Ferenc felvétele)

a felállított oszlopok súlya 1100 tonna, bedolgoztak 2000 köbméter betont, a kiásott föld mennyisége pedig 8500 köbméter.

Az állomási és vonali munkákkal egyidőben *folyamatban van a pestlőrinci és ceglédi villamos alállomások szabadtéri berendezéseinek építése.*

Bermann István

Másodszor is sikerült

Mohács állomás kollektívája az első a MÁV—AKÖV komplexbrigádok versenyében a pécsi igazgatóság területén

— Talán a legjobbkor jöttek el látogatóba hozzánk — mondja mosolyogva *Hortobágyi Lajos* állomásfőnök. *— Az elmúlt napokban megtartott értékelés szerint a MÁV—AKÖV komplexbrigádok versenyében mi szereztük meg az első helyet. Így másodszor is sikerült megtartanunk a vándorzászlót.*

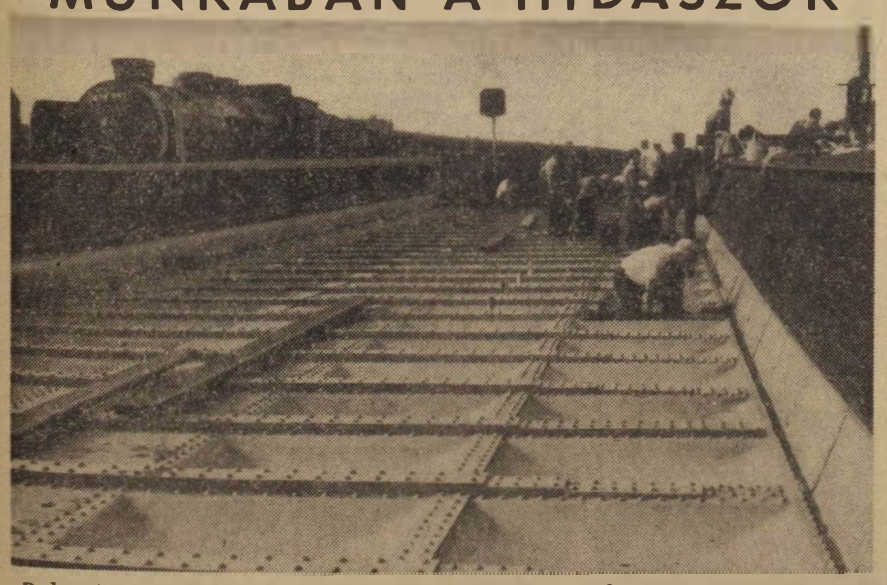
A mohácsi komplexbrigád 1967. január 1-én alakult. Tagjai 22 kocsirakományos és 9 darabáru dolgozó. Az első értékeléskor, 1967 első félévében a második helyen végeztek, de a második félévben már az első helyre törtek és ezt a helyet sikerült megtartaniuk 1968 első félévében is. A közelmúltban megtartott értékelés szerint *a kocsirakományú küldeményeknél 146, a darabáru küldeményeknél pedig 125 százalékra teljesítették a tervet.* 18 vállalatot, 6 termelőszövetkezetet és 2 állami gazdaságot szolgálnak ki. Hét iparvágányuk van. Legnagyobb forgalmat a Farostlemezgyár, a MAHART és a Hulladékfeldolgozó Vállalat bonyolítja le. Ez utóbbi Európa szinte valamennyi országába szállít tömítő és szigetelő anyagot. Az állomás napi kocsiforgalma 100-on felül van.

— Az ügyfelekkel nagyon jó a kapcsolatunk — folytatja az állomásfőnök. *— Kitűnően sikerült megszerveznünk az előjelentést, a ki- és berakást, ennek köszönhetjük, hogy kocsiálláspénzt ügyfeleink szinte nem is fizetnek.* Nekik és nekünk is az a célunk, hogy gyorsítsuk a kocsifordulókat. A jó összhang és a szervezett munka eredménye, hogy állomásunk hét éve egymás után túlteljesítette az élüzem szintet. 1967-ben megkaptuk a Szocialista szolgálati hely címet. Az 1968. első félévi jó munkáért igazgatósági dicséretet kaptunk.

Mohács állomás nagyon szűk, teljesen beszorult a Duna partjára. A felvételi épület és a vágányhálózat több mint 100 éves. Úgy tűnik, mintha a múlt századból felejtették volna itt. Emiatt meglehetősen mostoha körülmények között dolgoznak, kétszeresen meg kell dolgozniuk a jó eredményekért. A mohácsi vasutasok az első félévben is sokat fáradoztak, de megérte a fáradságot.

(szj)

MUNKÁBAN A HIDÁSZOK



Budapesten, a ceglédi vonal Kerepesi úti aluljáróját a MÁV Hídépítési Főnökség 19. számú Építésvezetőségének hidászai építik át a villamosítás követelményeinek megfelelően. A munka márciusban kezdődött. Először megépült az elterelő ideiglenes híd, majd elvégezték a beállványozást, s csak ezután lehetett tengelyében kettévágni és széthúzni a hídszerkezetet. A munkálatok az utolsó szakaszhoz érkeztek. Ezekben a napokban kerül eredeti helyére a hídszerkezet, s utána a pályaépítők következnek.

(Hemző Károly felvétele)

Új szociális létesítményt kaptak a szerencsi vontatási dolgozók

Szerencsen augusztus 17-én ünnepélyes külsőségek között adták át rendeltetésének a vontatási és szertári dolgozók *több mint 3 millió forintos költséggel épült 160 személyes szociális létesítményét.* Az átadási ünnepségen megjelent *dr. Rimóczi László*, a 3. szakosztály vezetője, Holló Lajos, az 1. szakosztály helyettes vezetője, *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője, *Berta István*, a szakszervezet munkavédelmi felügyelőségének vezetője és *Juhász Lajos*, a miskolci területi bizottság titkára.

Az új szociális létesítmény földszintjén a szertári dolgozók öltöző-mosdója, egy közös melegedő, ételtároló és ételmelegítő helyiség nyert elhelyezést. Az emeleti részén kapott helyet a vontatási dolgozók fekete-fehér öltözője, valamint egy 10 személyes zuhanyozó és egy 6 részes hidegmeleg vízszolgáltatással ellátott mosdóhelyiség.

A szociális létesítmény tervezett építési költsége *3 millió 143 505 forint volt, ezzel szemben a tényleges hitelfelhasználás 3 millió 13 966 forintot tett ki.* A megtakarítás abból ered, hogy a tartalékösszegből mintegy 4 százalékot nem használtak fel, továbbá az alapozásnál adódó nehézségeket a beruházó és kivitelező, gondos helyszíni irányítással és műszaki ésszerűsítéssel oldotta meg.

Tíz állomás kapott korszerű biztosítóberendezést az első félévben

A *távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat* az első félévben tíz állomáson helyezett üzembe korszerű, váltó- és vágányfoglaltságot ellenőrző, jelfogós biztosító berendezést, amely 183 váltó központi állítást teszi lehetővé.

A vonatbefolyásolásra alkalmas automata térközi berendezést 52 kilométer hosszban helyeztek üzembe *Nyíregyháza—Nyírbogdány, Rákos—Gyömrő* és *Mezőtur—Gyoma* között. A forgalmasabb közutakon az útátjárók biztosítására 8 darab automata fénysorompót és 9 darab automata félsorompót helyeztek üzembe.

A debreceni járműjavítóban csökkent a kocsik és a mozdonyok átfutási ideje

A *debreceni járműjavító* minden termelési egysége részt vett a Kommunisták Magyarországi Pártja 50. évfordulója tiszteletére kezdeményezett munkaversenyben. *Az üzemben 171 szocialista brigád és 20 szocialista üzemrész több mint 2500 dolgozója készül a magyar munkásmozgalom e nagyjelentőségű eseményének megünneplésére.*

A termelőmunkában egyre nagyobb méreteket ölt az éves tervek maradéktalan teljesítése és ez a nemes versengés napról-napra újabb és újabb eredményeket hoz. Az üzem kollektívája

az első félévben 100,81 százalékra teljesítette termelési tervét, a termelékenységi mutatónál pedig 101,87 százalékos eredményt értek el.

A célkitűzéshez viszonyítva a kocsik és mozdonyok javításának átfutási idejét csökkentették a dolgozók. Javult a munkavédelem is. Az előző év első félévéhez viszonyítva *a balesetek száma 31,2 százalékkal, a kiesett munkanapok száma pedig 45,8 százalékkal csökkent.*

A versenyben a szocialista brigádok és a szocialista üzemrészek dolgozói járnak élen. Különösen példás munkát végez *Bartik Bálint* hajtórúdlakatos. *Apagyi Sándor* tűzcsőgyártó, *Gulácsi József* keretlakatos és *Holló János* szerkocsi-lakatos többszörösen kitüntetett szocialista brigádja, hogy csak néhány példát említsünk.

Ferencvárosban nőtt fel

Életéről, munkájáról vall az utazószemélyzet műhelybizottsági titkára

Mielőtt tudtam volna, hogy valójában ot keresem —, már megismerkedtünk. Készségesen igazított útba, szakszerűen magyarázva, hogy a rekonstrukció szabdalta ferencvárosi vontatási főnökségnél, hogyan jutok el a szakszervezeti bizottság irodájába.

Tíz perccel később, az irodában, ismét kezet fogtunk.

— Czipra Károly vagyok — mutatkozott be.

— *Mozdonyvezető, tavaly óta az utazószemélyzet műhelybizottsági titkára* — tette hozzá *Huszár József* szb-titkár.

Czipra Károly

.... 1 ....

— *A Kén utcai elemi iskolában, igen sokszor sarokba állított a tanítóm, amikor rajtakapott, hogy az ablakon át a Soroksári úton tolató mozdonyokra figyelek. Ha egyszer a mozdonyok jobban érdekeltek!* ... Tanítás után ledobtam a táskám és az otthonról hozott, rossz harisnyákat magamhoz véve, rohantam a sínekre. Az öreg vasutasok megengedték, hogy segítsek nekik a tartalékmozdonyok pucolásánál. *Balázs Jani* bácsi mondotta is: — *Mozdonyvezető leszel, fiú, ne félj!*... Bár csak igaz lenne — sóhajtottam.

Aztán végigsöpört az országon a háború, majd kitavaszodott, és 1945-ben — tizennyolc évesen —, a vasúthoz szerződött. Három évig fűtőként dolgozott a mozdonyokon, majd 27 hónapot a lakatosműhelyben töltött és 1950-ben valósulhatott meg az álom: mozdonyvezető-vizsgát tett. (Hat évvel később a Diesel-mozdonyok vezetését is elsajátította.)

— *A vasútnak éltem, és annak élek ma is.* Lehet annál nagyszerűbb érzés, mint amikor a mozdonyvezető a kanyarban hátranéz és látja, hogy mozdonya, milyen hosszú szerelvényt húz maga után? Tudja, hogy emberek életéért felel... *Csak olyan ember jöjjön vasutasnak, aki azt élethivatásának tekinti!* Akkoriban havonta 400—500 órát is dolgoztunk, mégsem zúgolódtunk. A mozdonyon röpül az idő, s bármilyen fárasztó munka is, mégis az a jó, ha az ember a mozdonyon van! ...

.... 2 ....

Amikor gyerekfejjel jelentkezett a ferencvárosi fűtőházba —, *ez az első munkahelye, és úgy mondja: ferencvárosi fiú és ha lehet, innen is megy nyugdíjba* —, az idősebb szaktársak hívták, tartson velük. Mindig hallgatott az öregekre, velük együtt lépett be 1945-ben a *Magyar Kommunista Pártba*, és ugyanakkor a szakszervezetbe.

— Soha nem bántam meg, ha a tapasztaltabbakra hallgattam. Legénykoromban is a nálam idősebbek voltak a barátaim; egy pohár sör, vagy fröccs mellett elbeszélgettünk a szakmai kérdésekről, a politikáról. *Ma, 41 éves fejjel sem röstellek tanácsot kérni a nálam idősebbektől*, igaz, közben eljárt az idő, és hozzám is gyakran fordulnak a fiatalok.

Már 1948-ban szakszervezeti bizalmivá választották. Tizenkét esztendővel később a szakszervezeti bizottság oktatási felelőse lett. Ma is szívesen emlékszik vissza erre az időszakra.

— *Rengeteg olyan dolgozónk volt, akinek nem volt a négy, három, vagy két eleminél magasabb iskolai végzettsége.* Analfabétánk is akadt jónéhány. A nyolc osztályt azóta elvégezték, s van, aki — mint *Köteles Árpád* is —, gimnáziumba jelentkezett, sőt, már le is érettségizett. S, hogy mit jelent a tanulás, a tudás, azt később érzi igazán az ember.

.... 3 ....

1967. január 15-én választották meg műhelybizottsági titkárrá. Az utazószemélyzet műhelybizottsága, akár szakszervezeti bizottságnak is beillene — hatszázötven tagja van. Czipra Károly elődje nyugdíjba ment, s olyan ember kellett a bizottság élére, aki komoly tapasztalatokkal rendelkezik, s kellően összefoghatja a szerteágazó területet.

— Másfél esztendő nem nagy idő, de tapasztalatokat ez alatt is lehet szerezni. *A dolgozók nagy többsége itt, a ferencvárosi vontatási főnökségnél, hallgat a műhelybizottságra*, érzi, hogy a dolgozókat képviseljük és mindenkit aszerint ítélünk meg, hogyan végzi a munkáját. A szakszervezeti tagok azt is megértik, hogy gyakran nehéz helyzetben vagyunk, és mindenkinek a kérését nem lehet azonnal teljesíteni.

Szenvedélyéről, a nyílt pályán száguldásról — a mozdonyvezetésről —, megválasztása után sem mondott le. Olyan beosztást találtak a számára, amely lehetővé tette, hogy többet tartózkodjék a főnökségnél. A segélykocsit vezeti, és bizony van olyan nap, hogy többször is vonatra száll.

— A mozgalmi munka is szép, nagyon szép feladat. Jó érezni, tudni; *a dolgozótársak nem bánták meg, hogy ránk adták a szavazatukat, változatlanul bíznak bennünk.* Akkor vagyok a legboldogabb, ha elintézhetem, amire megkértek. Ez az érzés sokszor a mozdony száguldásával is felér!

Földes Tamás

Eredményes együttműködés

A 3-as számú Miskolci AKÖV vasúti kirendeltségének kollektívája a *Miskolc-Gömöri pályaudvaron* eredményes munkát végez, és a vasutasdolgozókkal együtt 100 százalékon felül teljesítették komplexbrigád-szerződésben vállalt kötelezettségüket.

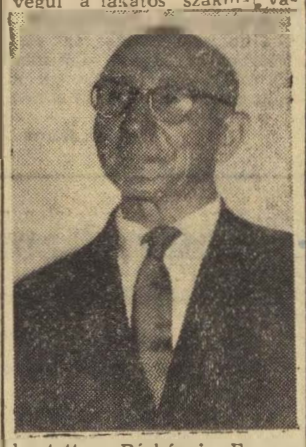
Amint azt *Kőszegi Gábor*, a 3-as számú AKÖV kirendeltségének vezetője elmondotta, *az első félévben 6077 kocsit raktak ki, ebből mindössze 5,9 százalék volt késett.* Míg a tényleges kezelési idő 1967-ben 6,7 óra volt, addig 1968 első felében ezt 2 órával csökkentették. A szállítómunkások közül *Farkas István* és brigádja érte el a legjobb eredményt, de a kollektíva többi tagja is teljesítette feladatát. A jó munkáért *Zahumenszki József*, az Autóközlekedési Tröszt vezérigazgatóhelyettese táviratban mondott köszönetet a Miskolc-Gömörin dolgozó MÁV—AKÖV komplex brigádnak.

Behán Rózsa

Három évtized a vasútnál

A Dunakeszi Járműjavító művelődési házában kedves háziünnepségen búcsúztatták nyugdíjba vonulása alkalmából *Párkányi Ferencet*, 1-es gyárrészleg lakatosát.

Az idős vasutas 30 évet szolgált a vasútnál, a pályáját mint kocsirendező kezdte, később kovács lett, majd végül a lakatos szakmát vá-



lasztotta. Párkányi Ferenc, vagy ahogy csak Dunakeszin emlegették, Feri bácsi tagja volt a gyártás-lakatosműhely bronzkoszorúval kitüntetett szocialista brigádjának is.

Sz. L.

Májustól szeptemberig

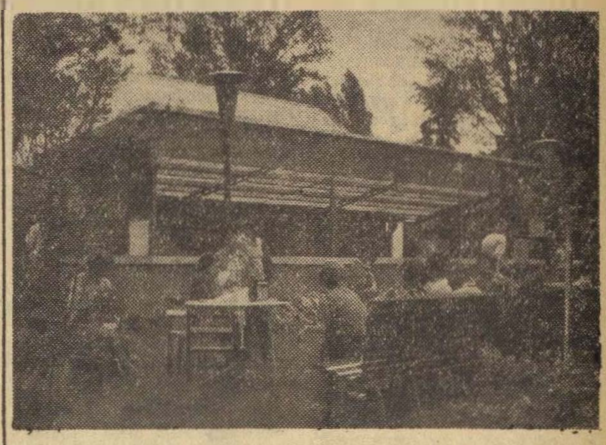
százhatvankét család nyaralt a Dunakeszi Járműjavító balatonlellei üdülőjében

Balatonlellén a „Rózsakert" bár közelében van a Dunakeszi Járműjavító dolgozóinak családi üdülője. A 2005 négyszögöl területen, közvetlenül a part mentén fekvő üdülő ideális környezetével kellemes körülményeket teremt a pihenni vágyók számára. A sokgyermekes családoknak nincs lehetőségük SZOT-üdülés igénybevételére. Ebben az üdülőben a 18, egyenként 3—6 személy befogadására alkalmas szoba kitűnő lehetőséget nyújt erre.

A üdülőknek különféle gyermekjátékok, hinta, teke, nyugágyak, zuhanyozó, televízió, csónakok, asztalitenisz felszerelés, kártya, sakk, házikönyvtár, vízibicikli áll rendelkezésére. *A szezon májustól szeptemberig tart. Ezalatt 10 napos turnusokban 162 család nyaralhat itt. Az elmúlt szezonban 495, ebből 323 felnőtt és 172 gyermek vette igénybe az üdülőt.*

A szakszervezeti bizottság és az üzem vezetősége mindenkor szem előtt tartja a pihenés, a szórakozás, a nyaralás és kényelem feltételeinek maximális biztosítását, az anyagi fedezet megteremtését. A választék bővítés érdekében megoldották, hogy az üdülőben két szobát a *Börzsönyi Állami Erdőgazdaság* dolgozóinak, azok viszonzásképpen *Királyréten* egy kényelmesen berendezett erdei házat a járműjavító dolgozóinak bocsátanak rendelkezésre, egész éven át. Mindezek kedvezően növelik — az üzem SZOT-üdültetési kerete mellett — a lehetőségét annak, hogy még több dolgozó vehessen részt családjával a megérdemelt pihenésben.

Szőnyi Lajos



A Dunakeszi Járműjavító balatonlellei üdülője
(Szőnyi Lajos felvétele)

Hétvégi közös kirándulások

A *debreceni járműjavító* a többi vasúti üzemhez hasonlóan július 1-től csökkentett munkaidőben dolgozik. Azóta kéthetenként egy-egy szabadszombat áll a dolgozók rendelkezésére. A szabadszombat lehetőséget ad arra, hogy 2—3 napos kirándulásokat, tapasztalatcserés látogatásokat szervezzenek a dolgozók részére. *Az üzem szakszervezeti bizottsága és a művelődési otthon vezetősége a dolgozók igényei alapján július 1. óta már több alkalommal rendezett kollektív kirándulásokat.* Július második felében 90, jobbára fiatal dolgozók részvételével, 2 napos kirándulást rendeztek *Visegrád* és *Esztergom* megtekintésére. Augusztus első felében a Dunakanyarba, *Horányba* látogatott el egy 50 tagú csoport.

A közös kirándulásokat az üzem vezetői is támogatják; sőt anyagilag is segítik. A kirándulások szervezésében pedig a *Pest-megyei Idegenforgalmi Hivatal* segítségét veszi igénybe a szakszervezeti bizottság. Legközelebb *Szentendrére* és a *Papszigetre* szerveznek kirándulást.

Volosinovszki János

Szíriában rohamosan fejlődik a vasút

Beszélgetés egy szíriai vasutas VIT-küldöttel

(Tudósítónktól.)

A szófiai *Magyar Intézetben* augusztus 3-án rendezte meg VIT-delegációnk a magyar—szíriai találkozót. A távoli országból érkezett küldötteket *Kovács Sándor* orvostanhallgató köszöntötte a magyar VIT-delegáció és az egész magyar ifjúság nevében.

A küldöttek között volt *Junesz Fallaha*, a szíriai vasutasszakszervezet képviselője is. Junesz Fallaha barnáspiros arcú, bajuszos, ahogy nálunk mondani szokás, „magyaros arcú" fiatalember. Aleppóból jött, ahol vasútépítő munkásként dolgozik. Családja is ott él, egy fia és egy kislánya van.

Fallaha elvtárs igen sok érdekes dolgot mesélt a szíriai vasutasok életéről, a szakszervezeti mozgalom kialakulásáról. Elmondotta, hogy *Szíriában a vasutasok a húszas években jutottak állami kezelésbe, de a vasutasszakszervezet csak jóval később, a harmincas években alakult meg.* Az ottani körülmények ismeretéhez hozzátartozik, hogy abban az időben Szíriában nem volt ipar, jóformán csak egy-két géppel és néhány munkással dolgozó manufaktúrák működtek. A szétszórt kis termelőegységekben dolgozó munkások összefogását, szakszervezetbe tömörítését a *Szíriai Kommunista Párt* kezdte meg. A párt 1921-ben alakult. A kommunisták segítségével sikerült megszervezni a vasutasszakszervezetet is.

Napjainkban hatalmas építő munka folyik Szíriában. *Nagy erőfeszítések történnek a vasutak fejlesztéséért is. Junesz Fallaha elmondotta, hogy szerte az országban modernizálják a vasutakat. Jelenleg például az ország keleti részétől építenek vasútat a Földközi-tengerig.* Ehhez a munkához a baráti szocialista országoktól is sok segítséget kapnak. A Szovjetunió szakembereket és modern építőgépeket küldött a szíriai vasútépítkezésekhez és tud arról is, hogy *a beton talpfákat Magyarországról szállítják.* Sőt, találkozott magyar munkásokkal is, akik a Magyarországról szállított telefonközpontok szerelésén dolgoznak.

A szocialista országok eredményeiről szólva elmondotta, hogy őszintén, szívből örülnek sikereinknek, de érzik és tudják, hogy otthon, *Szíriában még többet és még jobban kell dolgozniuk az imperializmus utolsó maradványainak felszámolásáért, az életszínvonal emeléséért.* Junesz Fallaha hisz abban, hogy a következő Világifjúsági Találkozón már a szocialista Szíria nevében köszönthetik majd a világ haladó ifjúságát.

A beszélgetés végén arra kért, *tolmácsoljam szívélyes üdvözletét a magyar vasutas fiataloknak.*

Alföldi Erzsébet

Féléves tervüket teljesítették

Veszprémvarsány állomás dolgozói a féléves célkitűzéseket teljesítették. Kocsitartózkodásnál a tervben meghatározott 91 százalékkal szemben 91,6, a kocsikihasználásnál pedig 101.21 százalékos eredményt értek el.

Veszprémvarsány nem tartozik ugyan a nagy állomások közé, de a Bakony térségében mégis a legnagyobb forgalmat ez az állomás bonyolítja le. Az állomás kollektívájából három brigád már megszerezte a zöldkoszorús brigádjelvényt. Az állomás eddig kétszer nyerte el a szocialista szolgálati hely címét.

Hellasz földjén

UTIJEGYZET III.

Van egy közismert mondás, mely szerint minden út Rómába vezet! Mint tudjuk ez onnan ered, hogy a régi Róma központjából kiinduló fűútból *a Via Appia-ból* ágaztak ki azok az utak, amelyeken a légiók meneteltek új győzelmek felé, az újonnan épített utakon. *(Az út, az építő Appius császárról nyerte a nevét).* Ennek az ismert római mondásnak van egy görög szinonimája, mely így hangzik: *minden út Athénból idul el. Görögország 9 millió lakosából, közel 4 millió él a néhány nagyvárosban — főleg Athénban — a többiek nagyon is sanyarú körülmények között, a kopár hegyekben és a szigetvilágban.* Ebből következik, hogy ha valaki Görögországot kívánja *látogatni, úgy sok-sok közlekedési nehézséggel kell megküzdenie.*

Legenda

Athénból, az államvasutak kezelésében lévő keskenynyomközű vasútvonal vezet a híres kikötőváros Pireus mellett Attika különösen szép hegyes, völgyes vidékén. Csak itt-ott tünedeznek fel búza és rozstáblák. A kopár hegyoldalakon kecske- és juhnyájak legelésznek. Balról, a *Szaroni öböl* vizén halászbárkák vonják magukra a figyelmet. Minden az „Istenekre" emlékeztet, az eleuszi földművelés is. *(Eleusz egy tengerparti kisváros).* A legenda szerint itt kereste *Déméter* a termelékenység istennője eltűnt lányát *Perszephonét*, akit *Hádész*, az alvilág ura rabolt el. Mivel az eleusziak segítették megkeresni a királyleányt, ezért Déméter istennő hálából megtanította az eleusziakat a földművelésre. Ez a legenda még ma is él Eleuszban.

Később *Megara* fehér és domboldalra épített házai között haladunk. Ez a kisváros, a komédia műfaj, a mulattatás, a jókedv bölcsője. Aztán megint, a kölekedés szempontjából érdekes látnivaló következik az *Iónt* és az *Égei-tengert* összekötő csatorna. Ez meg azért érdekes, mert ennek a nagyszerű munkának kivitelezése magyar emlékhez fűződik. Már a közlekedésről híres régi Rómát is foglalkoztatta az építés gondolata. A kegyetlenkedéseiről híres, rosszemlékű *Caligula*, talán egy-egy normális percében is gondolt arra, hogy jó volna a légiók számára az utat megrövidíteni. *Később utódja, Néró kezdte meg a munkát.* Ez azonban csak a kezdet maradt. A nagy munkát a magyar *Gerster Béla* és *Türr István* végezte el 1893-ban. Pompás látvány... Tiszta időben végig látni az úgynevezett *Korinthoszi csatornán.*

Narancsligetek

A hidon átjutva már Peloponészoszon szalad a vonat. A hosszú Korinthoszi öböl és az Ióni-tenger vize keveredik. A partokat, megannyi sziklák között a valószínűtlenül kobaltkék vízből változott tejfehér hullámok csapdossák szüntelenül. A vízjátéknak különös muzsikája van. Nem tudja az ember, hogy mit bámuljon, a szemet káprázt tó tengert, vagy a partmenti végtelen narancsligetet.

Korinthoszban is megáll a vonat. Enyhe csalódás fog el. Korinthoszban még véletlenül sem látni oszlopokat, mint útitársaimtól megtudtam, a népvándorlások korában gót és szláv törzsek elpusztították a régi Korinthoszt. Egy igazi oszlop azonban a városi múzeumban látható.

A narancsfák súlyos gyümölcsei itt-ott bekopognak a vonatablakon. Szüretidő van. *Óriási halmokban áll az illatos gyümölcs a vaspálya melletti kertekben.* Máshol a görög közlekedési „energia". az aprócska öszvér hátára erősített ládában szállítják a begyűjtő helyre a narancsot és citromot. *A vasúti bakterek kertjei is lombos narancsfákkal vannak tele.* A nyári meglegben kendővel bekötött fejű görög asszonyok hosszú sora menetel az utakon. hátukon és kezükben naranccsal rakott kosarakkal.

Patrasz, az egyik nagy forgalmú kikötő felé igyekeztem, ahol a *Hellenic Mediterranean Lines* görög és olasz hajózási társaság Appia nevű hajójával terveztem tovább utamat Olaszországba.

Olümpia

A hajó indulásáig még sok idő volt, így ellátogattam a közeli, az ókori néven ismeretes *Olümpia* faluba.

Olümpia ma egy szerény falucska, ahol az elmúlt napokban gyújtották meg ismét az olimpiai lángot és ünnepélyesen elindították útjára, hogy október 12-re megérkezzen a játékok színhelyére Mexikóba.

A falucska régen vallási központ volt. *Egy óriási templom ma is látható maradványa hirdeti Zeusz főisten „mindenhatóságát".* Úgy mint napjainkban, akkor is négy évenként rendezték meg a játékokat, melyre hónapokon át készülődtek. Nemcsak sport, hanem kultúr és diplomáciai központ is volt a nevezetes hely. Évszázadokig híre volt Olümpiának. Nagyon érdekes az öt karikával díszített urna, mely alatt *Pierre de Coubertin*, az újabbkori olimpiai játékok életre hívójának szíve van elhelyezve.

Gergely József

Kettős jubileumra készülnek a székesfehérvári járműjavítóban

Valamikor — néhány évtizeddel ezelőtt —, ha a járműjavító szirénája megszólalt, azt mondták a fehérváriak: *dudál a gyár.* Nem véletlen, hogy Székesfehérvár gyárának titulálták a vasúti sínek mellé települt üzemet. Ez volt ugyanis az ezeréves város egyetlen jelentős ipari létesítménye. Jelentősége ma sem csökkent — nemcsak a város, hanem a MÁV életében sem.

Az utóbbi években a MAV *Székesfehérvári Járműjavító Üzem* előkelő helyet vivott ki magának. Nemcsak azért, mert az elmúlt évtizedekben *öt alkalommal érdemelte ki az élüzem címet és nyolcszor kapott vezérigazgatói dicséretet.* Nemcsak azért, mert a munkahely szeretetének legszebb példáival itt találkozhatunk, s az üzem is szemlátomást korszerűsödik, hanem, mert termelési eredményei is mind figyelemre méltóbbak.

Feladatuk: a többi járműjavító kiszolgálása

Az üzem profilja fél évtized alatt jelentősen átformálódott. A járművek javítása mind inkább háttérbe szorul — idén már csak az össztermelés öt százalékát teszi ki —, döntő: *az új alkatrészek gyártása, a többi járműjavító kiszolgálása, új járművek készítése.*

Idén már eddig 100 darab tertésszállító-kocsi készült Fehérvárott, a második félévben ugyancsak 100 darab, kéttengelyes, önüritős zúzottkő-szállító kocsit gyártanak. Itt készülnek a budapesti metró építéséhez szükséges szállítókocsik, ugyancsak a székesfehérvári járműjavító adja majd át a főváros alatt húzódó gyorsvasútnak az alagútmosókocsikat, villamos emelőket gyártanak, s az üzem termelésének a felét teszik ki az alkatrészek, amelyek néha 100—150 ezres nagyságrendben készülnek.

— *1968-ban új feladatot jelentett, hogy a győri Magyar Vagon- és Gépgyár részére az Északi Járműjavító helyett, mi készítjük a vasúti kocsik forgóvázait* — mondja *Hanyi János*, a szakszervezeti bizottság titkára. — *Ezek a forgóvázak decemberben még Pesten készültek, majd az Északitól megkaptuk a berendezéseket, néhány szakember is érkezett, akik betanították a mi dolgozóinkat, s márciusban az első darabokat már átadhattuk a győrieknek.* A győriek annyira elégedettek a munkánkkal, hogy önmeózással is elfogadják az árut, minőségi kifogásuk eddig nem volt. Pedig tartottunk ettől az új feladattól, hiszen a forgóváznál az 1 milliméteres eltérés is komoly hibának számít, ilyen nagy vasszerkezeteknél viszont az ekkora pontosság szokatlan. Ennek a feladatunknak 100 százalékban eleget tettünk és 180 darab forgóvázat készítettünk az első félévben.

A székesfehérvári járműjavító az 1967. évi munkája alapján élüzem lett. Ennek a sikernek részese volt a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulója tiszteletére szervezett munkaverseny, amelynek lendülete ez évben sem csökkent.

A Lenin-brigád versenyfelhívása

— *Az 1968-as esztendő a mi jubileumunk is, november 7-én a járműjavító 75. születésnapját is köszöntjük* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Bognár Tibor*, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse. — *A KMP megalakulása 50. évfordulóját és üzemünk jubileumát jó eredményekkel szeretnénk köszönteni. Szinával Károly, tmk-lakatos, Lenin szocialista brigádja, már január 22-én felhívást juttatott el a szakszervezeti bizottsághoz.* A KMP megalakulása 50. évfordulója, valamint a kommunista és munkáspártok budapesti konzultatív értekezlete tiszteletére szocialista munkaversenyre hívták az üzem összes szocialista brigádját. A versenyfelhívást a szakszervezeti bizottság eljuttatta a műhelybizottságokhoz, s a brigádok nagy többsége még január végéig csatlakozott Szinávelék kezdeményezéséhez. *A márciusi brigádszerződések megkötésekor már mind a 31 brigád vállalása ismert volt.*

A legjelentősebb felajánlások közül is csak néhányat említünk: a *Szántó László* vezette kilencszeres Béke szocialista brigád vállalta, hogy a sertésszállító kocsik alvázát határidő előtt 15 nappal legyártják. A *Háder László* vezette Kilián György lakatosbrigád ugyancsak 15 nappal hamarább készíti el a már említett négytengelyes tartálykocsikhoz szükséges forgóvázakat a győri gyár részére.

— *A verseny a tavalyinál is értékesebb* — vallja *Bognár Tibor.* — *A brigádok felajánlásai éppúgy, mint maga a brigádmozgalom, az önmeózás, a selejtcsökkentés, a baleseti helyzet lényeges előrelépést mutat...*

Csökkentett munkaidőben

A fehérvári eredményekben, a dolgozók munkakedvének javulásában kétségtelenül közrejátszanak a szociális intézkedések is. Az év végéig remélhetőleg elkészül az impozánsnak ígérkező új bejárat, s az új nagycsarnok, amelyben a korábbiaknál kedvezőbb munkafeltételek biztosíthatók. S a tavaly óta dédelgetett terv is megvalósult: *július 1-től 44 órás munkahétben dolgoznak a járműjavítóban.*

— *Hogy ezt megvalósíthattuk, ahhoz 8,3 százalékkal kellett növelni az üzem termelékenységét* — mondotta *Völgyi Imre* főkönyvelő. — Ezt húsz oldalas, műszaki intézkedési tervbe foglaltuk. Hetvenhatezer munkaórát kell pótolnunk, s ennek 75 százalékát műszaki és technológiai fejlesztéssel, üzemszervezéssel szeretnénk biztosítani.

Nem sorolhatjuk fel mindazt, amit a húszoldalas tanulmány tartalmaz, de hadd említsük meg, hogy öt kiöregedett esztergagépet öt új, csehszlovák gyártmányú esztergapaddal cseréltek fel, a hordrugó hevederek süllyesztéséhez a tmk-sok gyártottak egy, az eddiginél háromszor termelékenyebb célgépet, a kovácsműhelyben megváltoztatták a technológiát, s az üzemen belüli átszervezésekkel lerövidítették a szállítási időt...

A 75 esztendős üzem az első születésnapi ajándékot tehát már megkapta, munkásai csökkentett munkaidőben dolgozhatnak.

Földes Tamás

A kocsifestő

Szabó József

Huszonnyolc esztendeje jegyezte el magát a színekkel, tizennyolc éve meg a sínekkel *Szabó József* festő, aki valamikor a Hajdúságban lakószobákat csinosított, s aztán gondolt egyet — s további boldogulását keresni, a vasúthoz jött.

Úgy látszik, hogy megtalálhatta óhajtott helyét a MÁV-nál, mert a hatvani fűtőház kocsiműhelyében, a törzsgárdisták közé „öregedett" *s mint vallja: innen akar majd nyugdíjba menni.*

Május közepén látott új munkájához, azóta egy katalógus „birtokában", egyedül számozza a nemzetközi forgalomban részt vevő kocsikat. A szükséges festősablont és a „pemzlit" ugyancsak gyorsan kell mozgatnia, mert a feladat sürgető: *időre érkeznek a járművek, s nem maradhatnak sokáig a pályaudvaron.*

Naponta 10—11 kocsival végez, de azt még nem jegyezte fel, hogy összesen mennyire írta rá a „bűvös számokat". Gondolható, hogy sokra, mindig elegendőre — különben szóltak volna már Szabó *József* festőnek: *szaporábban, szaki!*

Amolyan „szürke katona" a kocsifestő: ugyan naphosszat jeleket ír — de sajátmagának nincs különösebb ismertető jele. A jelek — mondja — a vagonoknak kellenek... Nem kapott még Kiváló dolgozó oklevelet, jelvényt, nem beszélhet különösebb dicséretekről sem, csupán azzal büszkélkedhet, hogy szocialista közösséghez tartozik ő is, s brigádja már az ezüstplakettet várja...

(Kép és szöveg: Gyóni Gyula)

Kihasználatlan lehetőségek

Az elmúlt évek során a *Szakma ifjú mestere*, a *Kiváló ifjú mérnök, technikus, közgazdász* mozgalmak a KISZ termelést segítő tevékenységének jelentős bázisává fejlődtek a vasút területén is. E mozgalmak alkalmasak arra, hogy a vasutas fiatalok termelési aktivitását, felelősségét, szakmai szeretetét, szakmai képzettségét emeljük, de megfelelő fórumot biztosít a fiataloknak képességeik kibontakozásához is.

Eddig több száz vasutas fiatal nyerte el a *Szakma ifjú mestere* kitüntető címet. Azonban az elmúlt időszak tapasztalatai azt is megmutatták, hogy *korántsem használtuk ki mindazokat a lehetőségeket, amelyek a mozgalom jobb szervezésével elérhetőkké lettek volna.*

Nem fordítottak és ma sem fordítanak elég nagy gondot a KISZ-szervezetek, a szakszervezeti bizottságok és a gazdasági vezetők a mozgalomban részt vevő fiatalok megfelelő felkészítésére. *Kampányszerű a mozgalommal való törődés.*

A mozgalom tartalmi színvonalának emelése napjaink, a jubileumi munkaverseny egyik legfontosabb célkitűzése. Ennek érdekében *időben ki kell adni a vizsgamunkákat, vagy ahol a mestermunka elkészítése a szakma jellegéből kifolyólag nehézségbe ütközik, ott a szakmai jellegnek megfelelő vizsgadolgozatot kell készíttetni.* Éljenek azzal a követelménnyel, hogy a vizsgadolgozatban leírtakat, a mestermunkára beadott műszaki leírásokat szóbellileg is megvédjék a fiatalok. Kísérjék figyelemmel a mozgalomban részt vevő fiatalok egész évi tevékenységét, magatartását, aktivitását, a termelésben és társadalmi munkában való részvételüket. *Fordítsanak nagy gondot a Szakma ifjú mestere mozgalomban részt vevő fiatalok vizsgákra való előkészítésére.*

A Szakma ifjú mestere mozgalommal való foglalkozás valamivel jobb, mint a *Kiváló ifjú mérnök, közgazdász, technikus* cím elnyeréséért folyó mozgalommal való törődés. Egyre növekszik a fiatal mérnökök, közgazdászok, technikusok száma a vasút területén. *Az egyetemekről és technikumokból a vasúthoz került fiatalokban nagy a tennivágyás, az alkotni akarás, ezt megfelelően lehetne hasznosítani a Kiváló ifjú mérnök, közgazdász, technikus mozgalomban.* Ezt a célt szolgálja a SZOT elnökségének és a KISZ Központi Bizottság intéző bizottságának pályázati felhívása, melyet a Kommunisták Magyarországi Pártja és a KIMSZ megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére hirdetett meg.

A vasút területén e mozgalom kezdeti stádiumban van, és alig egy-két igazgatóságnál, egy-két főnökségnél, üzemnél kezdték azt szervezni. *Széleskörűen nem is folyt ilyen irányú szervezőmunka,* de ott, ahol megszervezték — például a miskolci építési főnökségnél — ott sem az irányelvekben foglaltak szerint foglalkoztak a mozgalommal. Így adódott elő, hogy az oklevelet csak a szakszervezeti bizottság hosszas utánjárása után kapták meg a fiatal mérnökök, technikusok.

Az ifjúsági mozgalmakban részt vevőkkel szemben nagy a követelmény. Részt kell venniük az üzem, a szolgálati hely, a főnökség és az igazgatóság termelékenységének emelésében, a munka minőségének javításában, az önköltség csökkentésében. Gyarapítaniuk kell szakmai tudásukat, és képzettségüknek megfelelő módon kell részt venni a politikai oktatásban. *Követelmény, hogy szakdolgozatot készítsenek,* amely kiterjedhet a műszaki fejlesztésre, automatizálásra, a minőség javítására, a munka- és üzemszervezésre, a helyi tartalékok feltárására, a balesetmentes és egészségre ártalmatlan munkafeltételek kialakítására, a vasúti és üzemi feladatok gazdaságos megoldására stb.

Milyen sokrétű, a fiatalok igényeinek megfelelő, a vasút számára hasznos feladatot kaphatnának a munkájukon túlmenően a fiatal műszakiak, közgazdászok e mozgalom keretében. Menynyi kezdeményezés születhetne a különböző tématervek kidolgozása során.

Nagyon kevés fiatal műszaki és közgazdász vehet részt ez évben a már említett pályázaton — szervezési hibák miatt — a vasút területéről. De ahol a mozgalmat megszervezték, és megfelelő tématerveket alakítottak ki, ott a *gazdasági vezetők, mozgalmi szervek adjanak fokozottabb segítséget ahhoz, hogy olyan szakdolgozatokat alkossanak, amelyek a pályázati felhívásban előírt követelményeknek megfelelnek.*

A Szakma ifjú mestere, a Kiváló ifjú mérnök, közgazdász, technikus mozgalom lehetőséget ad a fiatalok aktivizálására. *Ahol élnek a lehetőséggel, az élet által támasztott reális követelményeknek megfelelően alkalmazzák az ifjúsági termelési mozgalmakban rejlő tartalékokat, az eredmény nem marad el.* Ennek megfelelően kell foglalkozni e mozgalommal a gazdasági vezetőknek, KISZ-szervezeteknek és a szakszervezeti szerveknek.

Dr. Bordi István

Cikkünk nyomán:

Felülvizsgálják a fejlesztési tervet

Lapunk 1968. július 1-i számában *Miért csak fél gőzzel?* címmel riportot közöltünk a székesfehérvári új Diesel-műhely helyzetéről. A riport nyomán *Tölgyes Lajos*, a gépészeti szakosztály vezetője vizsgálatot rendelt el, melynek eredményéről az alábbiakat közölte szerkesztőségünkkel:

„A vontatási telep leterhelésének mérsékeltebb ütemét nem véletlenül szabta meg a budapesti igazgatóság a jelenlegi szintre, hanem figyelembe vette azt a tényt, hogy a székesfehérvári vontatási telep nem rendelkezik megfelelő motoros-múlttal, így az egyik napról a másikra történő teljes átállás gondolata még a szállító szervizének jelenléte mellett is túlságosan merésznek látszik.

Az ütem gyorsítása azonban ennek ellenére lehetséges, éppen ezért a fejlesztési terv felülvizsgálására utasítottuk a budapesti igazgatóságot. A kapacitás kihasználása előreláthatóan a következő hónapokban fokozódni fog."

A termelési tanácskozáson tették szóvá

Nyékládháza állomás kollektívája az elmúlt napokban tartotta a harmadik negyedévi termelési tanácskozást. Ezen a nyilvános fórumon sok olyan kérés, illetve panasz hangzott el, amely sürgős orvoslásra vár. Ilyen például a 3-as számú kavicsbánya és az állomás közötti telefonösszeköttetés hiánya. Az említett bánya napi 10 000 tonna kapacitással dolgozik, *s ha az állomás illetve a bánya vezetői egymással kapcsolatot akarnak teremteni akkor küldöncöt küldenek, mert a kért telefont öt éve óta nem intézik el.*

Megemlítették a dolgozók azt is, hogy nagyon sok olyan üres kocsi érkezik Nyékládháza állomásra, amelyeknek nyitott a kocsiajtaja, vagy piszkosak, illetve sérültek a kocsik. Ezeknek a kitakarítására, illetve rendbetételére sem idő, sem létszám nincs. Csak egy példát említünk meg. Augusztus 8-án a debreceni igazgatóság területéről Ötvöröstófülpös állomásról érkezett 50 kocsiból 31-nek nyitva volt az ajtaja.

Ugiyai Sándor

Salgótarjáni hétköznapok

Aznap, amikor bekopogtattam *Orosz Istvánhoz*, Salgótarján-Külső szb-titkárához és *Hidvári István* üzemgazdászhoz, a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőséhez, a Népszabadság levelezési rovatában a nyugdíjasok panaszait olvashattam. Ezek arról szóltak, hogy nem becsülik meg őket, úgy engedték el munkahelyükről az utolsó munkanap, hogy még csak egy köszönő szó se szállt utánuk, a kézfogásról, vagy éppen a baráti, hangulatos búcsúztatásról nem is beszélve. A mi beszélgetésünk is ezzel kezdődött.

Fehér asztal mellett

— *A napokban két kocsirendezőnk ment nyugdíjba. Koós Hutás András, meg Kitály József* — mondotta Orosz István. — *Olyan búcsúztatást rendeztünk számukra a brigád, hogy még most is emlékszünk a gulyás ízére.*

S az is hamar kiderül: ez nemcsak most történt így. Itt Salgótarjánban mindig ünnepélyes külsőségek között veszünk búcsút a nyugalomba vonulóktól, fehér asztal mellett emlékezve a közösen eltöltött évekre.

— *Nem szívesen válunk meg nyugdíjasainktól* — hangsúlyozta az szb-titkár, — *mert kevés az emberünk. A létszámhiány 14 kocsirendező és 5 váltóőr. Emiatt a szabadnapok kiadása lehetetlen.* Sokszor az utasítások ellenére dolgozunk. Pedig köztudott, hogy ez a vasút legbalesetveszélyesebb munkaköre. S ráadásul Salgótarjánban a háború előtti forgalom megtízszereződött, s ugyanakkor jelenleg 4 vágánnyal kevesebb van, mint 1944-ben, nem számítva a rendezőpályaudvar ugyancsak 4 vágányát.

A munkakörülmények itt jóval nehezebbek mint máshol. Ráadásul egy éve folyik az állomás átépítése, amely eltart még 4—5 évig. A rohamosan fejlődő Salgótarján megköveteli, hogy ne kelljen sokszor félórákig várakozni munkába induló, vagy hazatérő dolgozóknak. Ezért egy-egy közúti és gyalogos aluljáró is épül.

Orosz István szb-titkár derűsebbre váltja a szót:

— A nyugdíjasok búcsúztatása is mutatja: nálunk a szocialista brigádmozgalomnak tartalma van. Három brigád dolgozik a forgalomnál, van egy közös MÁV—AKÖV komplex brigádunk és egy raktári szocialista brigád. Mind az öt elnyerte már a szocialista címet, közülük 3. zöldkoszorús fokozatot kapott. A brigádok életéből nem hiányoznak a közös kirándulások sem. Július 28-án az AKÖV dolgozóival közösen rendeztünk kirándulást Hajdúszoboszlóra.

Ötven személyes fürdő

Igaz, ez a MÁV—AKÖV komplex brigád egyszer már volt országos első, egyszer második, s hogy most kicsit hátrább szorultak: abban a nagy átépítésnek is része van.

Hidvári István az új szociális beruházásokról beszél. *A most felépült 50 személyes fürdőről*, amely berendezve várja a tulajdonosokat.

Amikor becsukódik a jegyzetfüzet, benne a salgótarjáni vasutasok örömeivel, gondjaival, még újra ki kell nyitni egyszer. Nem lehet kihagyni belőle *Gerelyes József* bizalmi nevét, aki 18 évig volt bizalmi, közmegelégedésre, s aki július utolsó napján ment nyugdíjba.

— S öt is fehér asztalnál búcsúztatták? — kérdezem.

— *De mennyire! Nálunk ez hagyomány, mi saját magunkat becsüljük meg a nyugdíjbavonulók búcsúztatásával. A jó szó, egy kis ajándék sohasem hiányzik.*

(— ács)

MÚZEUM PRESSZÓ

a Közlekedési Múzeum területén, Budapest XIV., Május 1. út. (Városliget)

Megközelíthető 25-ös villamos. és 70, 72, 75-ös trolibusszal.

NYITVA:

Hétköznap: 11—21 óráig
Vasárnap: 10—21 óráig
Pénteken: zárva.

- KITŰNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

Napirenden: a beruházások gazdasági előkészítése

Ahhoz, hogy a vasút a reá váró szállítási feladatoknak maradéktalanul eleget tehessen, fejleszteni és korszerűsítenie kell a vasúti vonalakat, vonó és vontatott járműveket, a biztosítóberendezéseket, egyszóval növelni kell a vonalak átbocsátó képességét.

A Vasúti Főosztály 1. szakosztálya nemrég szakmai értekezletet tartott, amelyre az illetékes szakszervezeti szerveket is meghívták. A szakmai értekezleten, melyen a beruházók és műszaki ellenőrök vettek részt, *nem kisebb témával, mint a gazdaságirányítás új rendje szerinti állóeszköz fejlesztéssel, ezekkel összefüggő beruházások gazdasági tervezésével és lebonyolításával kapcsolatos feladatok megbeszélésével foglalkoztak.*

A befejezést késleltető nehézségek

A megbeszélések során feltárultak azok a nehézségek, amelyek a kiadott utasítások és rendelkezések gyakorlati végrehajtásában érezhetők. Az egyik *legvitatottabb kérdés a beruházások megfelelő előkészítése.* Többen szóvá tették, a beruházás előkészítéséhez szükséges idő rövidségét, a létszámhiányt, az anyagellátás nehézségeit, melyek végső soron a befejezést késleltetik.

Az országos értekezlet megtartásának szükségessége abban is megmutatkozott, hogy a jelenlegi rendelet értelmezése a beruházók műszaki ellenőrei részéről nem egyértelműek, s ennek hátrányai a gyakorlati munka során jelentkeznek.

A részvevők élve azzal a lehetőséggel, hogy a szakszervezet képviselői jelen vannak, az értekezleten, olyan kérdésekkel is foglalkoztak, amelyben *a jogszabály szerint a szakszervezetek szakhatóság jellegű jogkörben járnak el,* valamint azokkal az előírásokkal, melyeknek gyakorlati értelmezését illetve célját nem látják átfogóan. — Többen kifogásolták azt, hogy a szakszervezetek az új rendelkezések folytán nem vesznek részt a tervek előzetes bírálatában, a tervek jóváhagyásában, hanem csak az üzembehelyezési eljáráson „állnak elő különböző követelésekkel". Ezen a gyakorlaton változtatni kellene.

Köztudomású, hogy az Mt. 51. § (1.) bekezdése törvényszinten az eddiginél magasabb fokon tartalmazza a biztonságos munkakörülmények megteremtésére vonatkozó kötelezettséget. A követelmény tehát változatlanul fennáll, amelynek megvalósításáért a beruházó, a tervező, a kivitelező, vagyis mindenki a maga területén egyaránt felel. Az elmúlt évek gyakorlati tapasztalatai, a szakszervezetek eddigi sokirányú segítsége megfelelő alapot adott ehhez. A követelményeket már mindenkinek módja volt megismerni. Nem hallgathatjuk el azt sem, a gazdasági mechanizmus reformjának körülményei között *szükség van arra is, hogy a felelősség egyértelműen kitűnjön és meg kell akadályozni a felelősség áthárítását.* Mindez természetesen nem jelenti azt, hogy a szakszervezet a beruházók, tervezők részére — ha azok kérik — nem ad konzultációval és más módon segítséget. Bár ez a segítség nem értelmezhető „jóváhagyásnak", mert a teljes felelősség az érdekeltek részéről továbbra is fennáll.

Figyelmen kívül hagyják a jogszabályokat

A *Vasúti Munkavédelmi Szabályzatban* foglalt SZOT Szabályzat 5. § (1.) és (2.) bekezdése előírja; a beruházó minden beruházásról — *a kivitelezés megkezdése előtt legalább 30 nappal* — tájékoztatni köteles az illetékes szakszervezeti szervet (minden esetben a szakszervezeti bizottságot), valamint a tájékoztatás módját.

Tapasztalatunk az — és az értekezleten ezt szóvá is tettük, — hogy a jogszabályban előírtakat a beruházók nem tartják be. Nehéz volna nyilatkozni arról, hogy az említett mulasztás a rendelet ismeretének hiányából, vagy egyes személyek felelőtlenségéből fakad. Egy biztos, *az illetékes szakszervezeti szervek maguk részéről a megfelelő fórumon felhívták az érdekelt vasút vezetőinek figyelmét a mulasztás súlyára, illetve következményeire.*

Hiányzik az egységes álláspont

Bízunk abban, hogy az értelem győzedelmeskedik és nem lesz szükség az 1968. évben kiadott *MÁV Hivatalos Lap.* 26. számában közzé tett szabálysértési eljárás lefolytatására.

A beruházások előkészítésének és megvalósításának szabályozása tárgyában — megjelent az 1968. évi MÁV Hivatalos Lap 22. számában — *kiadott miniszterhelyettesi utasítás 10. §-ban foglaltak végrehajtásának értelmezésében sem egységes az álláspont, ami különösen a szakszervezet helyét és szerepét illeti.* Előfordul, hogy a szakszervezet munkavédelmi felügyelőjét az üzembehelyezés lefolytatására létrehozott bizottság egy tagjának tekintik és úgy vélekednek, hogy az üzembehelyezési eljárásnál való hozzájárulásnál reá nézve is kötelező a bizottság tagjai többségének álláspontja. Ilyen esetben nyilvánvaló a törvény ismeretének hiánya. Olyan esetről is szólhatunk, hogy a vasút beruházó szervei a területileg illetékes munkavédelmi felügyelőnek az üzembehelyezési eljárásra való meghívásával az ügyet lezártnak tekintették *(Szolnoki MÁV Kórház és Rendelő),* vagy az üzemeltetés megkezdése után későbbi időpontban kértek felülvizsgálatot, illetve használatba vételi engedélyt. *(Székesfehérvár új Diesel-csarnok).*

Fentiekből kitűnik, hogy a munkavédelemre vonatkozó törvényes előírások betartásánál korántsincs minden rendben, ami gyakorlatilag a rendeletek ismeretének hiányából, helytelen értelmezésből fakad. Ennek megszüntetésében mind a szakvonali, mind a szakszervezeti vezetőknek és tisztségviselőknek megvannak a sajátos feladatai.

Visszatérve a Vasúti Főosztály 1. szakosztály által kezdeményezett és az igazgatóságok által létrehozott szakértekezletre, úgy véljük, hogy a tacsácskozás hasznos volt, mert az ott elhangzott javaslatok további segítséget adtak a rendeletek és utasítást készítők munkájához.

T. J.

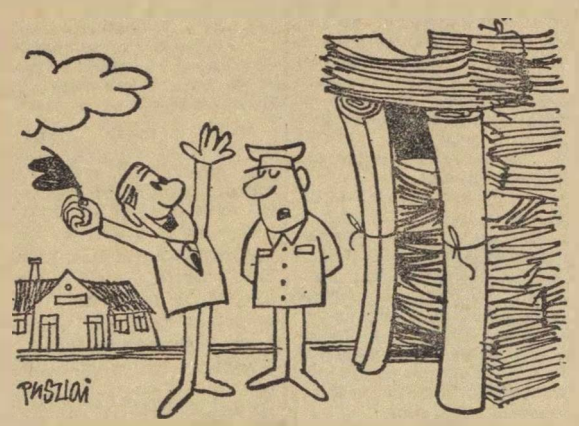
Emberséges cselekedet

1968. július 28-án, vasárnap, idős szüleimet és beteg húgomat a 4434-es számú vonaton hazakísértem *Veresegyházára.* Húgom gyermekparalízisből kifolyólag teljesen mozgásképtelen. A *Nyugati pályaudvaron* megkértem az első kocsi jegyvizsgálóját és a vonatvezetőt — nevüket, sajnos, nem tudtam megjegyezni —, hogy legyenek tekintettel beteg húgomra, illetve segítsenek majd a leszállásnál, nehogy előbb elinduljon a vonat. Amikor Veresegyházára értünk, a vonatvezetőnek még arra is volt gondja, hogy az első kocsi peronja — ahol húgom tartózkodott — pontosan a kijárattal szemben legyen. S ezzel is megkönnyítse leszállásunkat *Amikor leszálláshoz készülődtünk, odajött a vonatvezető és a jegyvizsgáló is, és mindketten segítettek.*

Ezúton is megköszönöm emberséges magatartásukat.

Patai János
főintéző

LÁTSZAT



— Nagyszerű! Épül az új állomás?
— Dehogy. Ezek csak a tervek...

(Pusztai Pál rajza)

Garázda fiatalok

„Egy rúgást éreztem, majd hanyatt estem. Mielőtt a meglepetéstől magamhoz térhettem volna két fiatalember esett nekem, közben az egyik folyton kiabálta: te piszok, kitaposom a szemedet! Valóban az volt a szándéka, mert többször az arcomba rúgott."

Ezeket írja 1968. augusztus 9-én kelt eseménykönyvi jelentésében Lelkes László, 54 éves főfelügyelő, a Nyugati pályaudvar ügyeletes tisztviselője. Az is kitűnik a jelentésből, hogy azon a bizonyos pénteki napon, az 1720/II. nyíregyházi mentesítő vonat végén KISZ-fiatalok részére két kocsit kellett fenntartani. A két fiatal a fenntartott kocsikban tartózkodott. Az ügyeletes szolgálati fegyelemnek tett eleget, amikor figyelmeztette Kunszt József 26 és Kunszt Ferenc 19 éves MÁV-dolgozókat — mindkettő a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozója volt —, hogy a kocsik foglaltak.

A jegyzőkönyvi kihallgatás szerint beismerték, hogy fenn jártak a kocsikban, és azért hangzott el a figyelmeztetés. Arra a kérdésre azonban, hogy a jogos figyelmeztetésért miért vettek ilyen embertelenül elégtételt, egyikük sem tudott elfogadható választ adni. A két garázda fiatal az ügyeletes tiszt bántalmazása után menekülni próbált, de nem volt szerencsésjük, mert néhány jó szándékú és fegyelmezett műszaki munkatársuk elfogta és átadta őket a helyi rendőrségnek.

A példátlan eset után a műszaki kocsiszolgálati főnökség vezetői helyesen álltak az ügyhöz. Azonnal jegyzőkönyvezték az esetet, és ítélkeztek: fegyelmileg elbocsátották a magukról megfeledkezett két dolgozót! Elbocsátották őket, egyrészt azért, mert mint MÁV-dolgozók — jóllehet szabadnaposok voltak — nem tudták, hogy az egyenruhás, szolgálatban levő, rangos, idős tisztviselő közvetve feljebbvalójuk, másrészt, mert semmi mentséget nem tudtak felhozni a botrányos és közfeltűnést keltő viselkedésükkel kapcsolatban.

Lelkes László sebei, az orvosi bizonyítvány tanúsága szerint, 8 napon túl gyógyulók. Rosszabbul is végződhetett volna ez a garázdaság!

— g. j. —

Feltérképezték az egészségre ártalmas munkaköröket

Eredményes az egészségügyi felvilágosító- és megelőzőmunka a debreceni járműjavító üzemben

A debreceni járműjavító egészségügyi szolgálata az üzem szakszervezeti bizottságával közösen eredményes, gyógyító és megelőző munkát végez. Szinte rendszeres a filmvetítéssel egybekötött felvilágosító előadás, illetve az egészségügyi aktívákon keresztül történő megelőző munka.

Amint azt *dr. Kálmánchey Albert* ellenőrző üzemorvostól megtudtuk, közvetlenül megvalósulás előtt áll az egészségügyi szolgáltatásnak az az elgondolása, hogy az egészségügyi kiskönyvtár könyvecskéi mellé

a táppénzre első esetben jelentkező dolgozóknak, az illető betegségével kapcsolatos stenciles útmutatót adnak.

Például a heveny, gyomor bélhurutban szenvedő a diétás utasítás mellé megfelelő témájú könyvecskét és általános tudnivalókat tartalmazó stencilezett lapot kap. Hasonlóképpen más betegségeknél is ezt az eljárást kívánják alkalmazni.

Az üzemorvosi rendelőkben

térképen jelölik meg az egészségre ártalmas munkaköröket,

a könnyebb, vagy csökkent munkaképességűekkel betölthető munkaköröket. Így egy szempillantás alatt *fel lehet majd mérni hol van mérgező gáz, vagy ólom ártalom,* illetve milyen munkaterületen dolgozhatnak csökkent munkaképességűek.

Ezt a térképet már elkészítették, s az üzem kollektívája jóleső érzéssel vette tudomásul, hogy gondosan ügyelnek egészségükre.

A helyes és módszeres egészségügyi ellátást dicséri az is, *hogy 1967-hez viszonyítva csökkent az üzemi balesetek száma.* Míg 1967 első negyedévében ezer főre 25,35 üzemi baleset esett, addig 1968 hasonló időszakában mindössze 20,20, s a kiesett munkanapok száma pedig 653-mal kevesebb mint 1967 első negyedévében.

Ki mit tud a balesetelhárításról

Érdekes vetélkedőt rendeztek a MÁV Magasépítési Főnökségnél

A *Magyar Vasutas* ez év február 17-i számában cikk jelent meg arról, hogy a *MÁV Magasépítési Főnökségnél* sürgős intézkedések megtételét kívánja a baleseti helyzetben beállott rosszabbodás. Akkor a főnökség vezetői arról értesítették a szerkesztőséget, hogy megtárgyalva a súlyos baleseti helyzetet, *megtesznek mindent, hogy e téren jelentős változás álljon be.*

A megígért intézkedés egyik szerves része volt az a *négyfordulós szellemi vetélkedő,* melynek

nyilvános döntőjét augusztus 17-én tartották meg a főnökség központjában.

A döntőre azok a dolgozók kaptak meghívót, akik a megelőző 3 forduló totószelvényeit — melyek kizárólag a balesetelhárítás kérdéseivel foglalkoztak —, sikeresen kitöltve visszaküldték a versenyt szervező bizottsághoz.

Az elődöntőbe az a 40 dolgozó jutott, akik a versenyben részt vevő közel hatszáz személy közül a legeredményesebb volt. Ők kapták azt a totószelvényt, melynek eredményes kiköltése esetén bekerülnek a legjobb öt közé, ahol már a díjakért versenyeznek.

A versenyben beigazolódott, hogy

az ABEÓ-szabályok ismeretében nincs különbség fizikai és mérnök között,

a döntőbe jutásért vívott harcban ugyanis *egy lakatos egy építészmérnököt vert ki.* Vagy főépítésvezetők nem jutottak a döntőbe, de egy festő brigádvezető igen.

A legjobb 5 közé végül is két mérnök, egy főmunkavezető technikus és két fizikai dolgozó került. A két mérnök képviselte a központot, a többi három a külszolgálatot, illetve az építésvezetőségeket. A verseny ezután már látványosan és fordulatosan bonyolódott le.

Az első helyet csak holtverseny után lehetett eldönteni, mert *Karászi Ede* mérnök és *Sütő Ferenc* technikus-főmunkavezető az eredményjelzőtábla tanúsága szerint egyformán 44—44 pontot szerzett. Közöttük csak a feltett villámkérdések megválaszolása utáni pillanatnyi jobb rögtönzési készség döntött. A harmadik helyezett *Ruzsa László* mérnök volt, aki 41 pontot, míg a negyedik helyezett *Molnár Olivér* lakatos 38, *Rabinszki József* festő-csoportvezető pedig 34 pontot gyűjtött.

Az első helyezett 1500 Ft, a második 1200, a harmadik 800, a negyedik 600 és az ötödik 400 Ft pénzjutalomban részesült. Valamennyi versenyző díszes oklevelet kapott, azok is, akik bár nem jutottak el az ötös döntőig, de több fordulón bizonyított eredményességükkel a részvétel jogát megszerezték.

Nyugdíjastalálkozó Dunakeszin

Kedves összejövetel színhelye volt a *Dunakeszi Járműjavító Üzem* József Attila Művelődési Házának nagyterme. A járműjavító szakszervezeti bizottságának támogatásával a dunakeszi nyugdíjas csoport minden évben megrendezi összejövetelét.

A vacsorával egybekötött baráti est kultúrműsorában elhangzott — a fiatal éveket felidéző — operettdalok és magyarnóták nagy sikert arattak a veterán vasutasok körében. A jó hangulathoz szükséges tánczenét a nyugdíjasokból álló öntevékeny kisegyüttes szolgáltatta.

A családtagok részvételével lezajlott baráti találkozó a késő éjszakai órákban ért véget.

(Szőnyi)

Új felvételi épületet avattak Écsen

A győr—veszprémvarsány—alsóőrsi vonalon lévő *Écs* állomáson átadták rendeltetésének a 600 ezer forintos építési költséggel elkészült új felvételi épületet és szolgálati lakást.

Écs állomás felvételi épületének rekonstrukciója már nagyon esedékes volt. Kicsi volt a váróhelyiség és ugyancsak kicsi és elhanyagolt a szolgálati helyiség.

A most elkészült felvételi épület már minden igényt kielégít.

Hoffmann József

BALESETI KRÓNIKA

Augusztus 9-én Makó—Újváros és Kákás forgalmi kitérő között levő sorompónélkülli útátjárón a 8442. sz. vonat összeütközött egy a Budapesti Géptelep Főnökség állagába tartozó dömperrel. Az összeütközés következtében a vonat 435. pályaszámú Ab-motorja kisiklott. Megsérült a vágányzat is. Könnyebb sérülést szenvedett Mónus Lajos vonatvezető és Vass András motorvezető. A balesetet a dömpervezető figyelmetlensége idézte elő.

★

Augusztus 12-én Felnémet és Szarvaskő állomások között útátjáró takarítás közben a Kz—2237. sz. motorkerékpár elütötte Rózsa Imre sorompókezelőt. Nevezett az elütés következtében könnyebb fej- és lábsérülést szenvedett.

★

Augusztus 13-án Balástya és Szatymaz állomások között a 704. sz. gyorsvonat elütötte Szücs Szabó László vonatkísérőt, aki zúzódásos sérüléseket szenvedett. A balesetet az okozta, hogy nevezett az anyagvonat irányítását a gyorsvonat őrszelvényéből végezte.

★

Augusztus 14-én a Szeghalom és Cserepes állomások között közlekedő 5718. sz. vonat motoros mozdonyából leugrott Farkas István motorvezető. Nevezett a leugrás közben egyensúlyát vesztve elesett és lábtöréses balesetet szenvedett.

★

Augusztus 14-én a Kemecse állomásra behaladó 1792/a sz. vonat elütötte a II. pályamesteri szakasz létszámába tartozó Molnár Károly vonalgondozót, aki súlyos agyrázkódással, karsérüléssel és lábcsonkulással járó üzemi balesetet szenvedett. A balesetet az okozta, hogy nevezett kitérő gondozás közben a behaladó vonatot nem észlelte.

★

Augusztus 15-én Vámosgyörk és Ludas állomások között a 2307. sz. expresszvonat elütötte Csörö Antalt, a hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség dolgozóját, aki belehalt sérüléseibe. A balesetet az expressz előli kiállásra adott utasítás késedelmes végrehajtása okozta.

★

Augusztus 22-én a Távközlő és Biztosító Berendezési Főnökség rákosrendezői telepén négyes üzemi balesetet okozott a villástargonca emelőberendezésének menetközbeni felső állapotban hagyása. A villásemelő fennhagyott szerkezete ugyanis beleakadt a raktározási épület ajtajának felső részébe, melyet helyéből elmozdított. Az elmozdulás következtében az ajtókiváltó vasgerenda a targoncavezetőre zuhant és súlyos hátgerincsérülést okozott. Rongálódást szenvedett az épület falszerkezete, a lezuhanó téglafalazat pedig további 3 dolgozó súlyos töréses sérülését idézte elő.

★

Augusztus 23-án a Miskolci Járműjavító Üzemben halálos kimenetelű üzemi balesetet szenvedett Madarász Pál művezető. A balesetet az idézte elő, hogy az 1500 mm csúcstávolságú csúcseszтergába egy 4000 mm hosszúságú gömbvasat fogtak be, melynek kiálló 1350 mm-es vége a gépmegindítása után elhajolva a művezetőt fejen találta.

A jó szomszédok barátságával...

EREDMÉNYESEN DOLGOZIK EGER ÉS EGER—TIHAMÉR ÁLLOMÁS KOLLEKTÍVÁJA

A város szélén húzódó — szinte alig észrevehető teherpályaudvar *Eger-Tihamér* Heves megye teherforgalmában jelentős szerepet játszik. Kis állomásnak ismerik, mint ahogy valóban kicsi is, de jelentőségét elsősorban áruforgalmát tekintve a „nagyokkal" vetekszik. *38 vállalatnak és üzemnek van itt bérelt rakterülete*, de állandó ügyfeleik száma ennél jóval nagyobb. A havi átlagos kocsileadásuk 1800—2000 között mozog.

66 százalékkal csökkent a kocsiállásidő

Az állomásfőnök távollétében *Szert Miklós* forgalmi szolgálattevővel és *Bánfalvi István* raktárnokkal beszélgetünk munkájukról, feladataikról.

— *Ami talán a legszembetűnőbb* — kezdi a beszélgetést a forgalmi szolgálattevő — *az az, hogy a kocsiállásidő az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva 66 százalékkal csökkent. Ez olyan lendületet adott a munkánkhoz, hogy ma már nyugodtan elmondhatjuk, fennakadás nélkül, egyenletesen és termelékenyen dolgozunk.*

— Az éjszakai és ünnepnapi rakodással sincs fennakadás? — tettük fel a kérdést.

— *Fennakadás?* — néz ránk csodálkozva a két vasutas, majd Bánfalvi István szólal meg előbb:

— *Van olyan vállalatunk, mint például a Heves megyei AGROKER, ahol az érkezéstől számítva tekintet nélkül az éjszakára, vagy az ünnepnapra, egy órán belül kirakodnak. Ennek a vállalatnak még egy perc kocsiállásideje sincs. De dicséretet érdemel a Heves megyei Tanács Építőipari Vállalata, a MÉH, a Malomipari Vállalat, a Talajerőgazdálkodás, ahol ünnepnap és éjszaka is rakodnak, mert erre az időszakra idénymunkásokat szerződtettek. Kitűnő a kapcsolat köztünk és az ügyfelek között.*

S mintha előre megbeszélték volna, *Pataki Sándor*, az egri kőbánya vezetője lépett be a forgalmi irodába. Ó kocsikat kért a vasúttól, mi pedig véleményt tőle a vasút munkájáról.

— *Csak jót mondhatok a tihamériakról. Még úgy soha nem tudtam idejönni, hogy kérésünkön ne segítettek volna.* Ami igazán dicséretes, az az, hogy a kért napon reggel 6 órakor az üres kocsik rakodásra mindig készen állnak. Nagyon jó partnerek a tihamériak.

A siker titka

S hogy minek köszönhetik sikereiket? Elsősorban talán annak, hogy lelkiismeretesen, kötelességtudóan dolgoznak. *Szívük van a munkához, az ügyfelekhez, s bánni tudnak az emberekkel. Megtalálták azt a közös érintkezési formát, amely gyümölcsöző a vasútnak és az ügyfélnek egyaránt. Hetente egy alkalommal a vállalatok szállítási vezetőivel megbeszélik a soron következő feladatokat, az esetleges nehézségeket, gondokat.* Közösen dolgozzák ki azokat a látszólag legoptimálisabb feltételeket, amelyek a soron következő munka elvégzéséhez szükségesek. Segíti munkájukat az is, hogy nagyon sok vállalat gépesítette már a ki- és berakást. A tihamériak érdemeiből ez a tény azonban nem von le semmit.

Eger-Tihamér állomás az első félévi tervet minden tényezőnél élüzem-szint felett teljesítette. Ebben a félévben is éppúgy, mint éveken át nagyon sok élő állat indult útra erről a kis állomásról *Olaszországba, Görögországba, Svájcba* és nagyon sok áru, mezőgazdasági gép, alkatrész érkezett az *NDK-ból, Jugoszláviából, Romániából* és a *Szovjetunióból.*

Előjelentő szolgálat

Nagyon jó, eredményes kapcsolatot alakítottak ki ők is az ügyfelekkel. A zökkenőmentes munka érdekében *komplex-brigád-szerződést kötöttek a vállalatokkal.* Kitűnően megszervezték az előjelentő szolgálatot is és így a kirakásokkal nincs gond. Új tárolóhellyel is gyarapodott Eger állomás. Elkészült a MÉK hűtőháza, ahonnan naponta 4—12 vagon zöldáru indul útra a nyugati országokba. *Kitűnő az összhang a darabáru forgalmat végző AKÖV-vel.* De élénk kereskedelmi forgalmat bonyolítanak le a Vas- és Műszaki Nagykereskedelmi Vállalattal, a TÜZÉP-pel, az Állami Pincegazdasággal, hogy csak néhányat említsünk, a mintegy 30 ügyfél közül, akik Eger állomáson rakodnak.

A nehézségek ellenére is — ugyanis mindkét állomás szűk és kicsi — *az egri és eger-tihaméri vasutasok hasznosan és eredményesen dolgoznak.*

Szerényi József

Gyümölcsöző együttműködés

Az elismerés hangján szólhatunk Eger állomás munkájáról is. Amint azt *Chemez László* állomásfőnöktől és *Fátrai János* kereskedelmi hivatalnoktól, megtudtuk, az első félévi kocsitartózkodási tervüket 100, a kocsikihasználási tervet 102, a kocsiigényes árutonna tervüket pedig 110 százalékra teljesítették. *Eger állomáson is csökkent a kocsiállásidő, s a rakodással sincs fennakadás.*

A két állomás közel van egymáshoz, nem csoda, hogy munkamódszerük, munkamoráljuk is azonos szinten mozog. Ez a barátság nemcsak az egri és a környékbeli szállítóknak hasznos, hanem hasznos a vasútnak is.

Ennek a jó szomszédi viszonynak volt köszönhető, több olyan technológiai változás, amelynek jelentősége nemcsak forinttal, hanem időmegtakarítással is mérhető. Egy példa: *eddig a rendes teherjárat mozdonya kiment Tihamérra, ott összeszedte az üres kocsikat, azt behozta Eger állomásra, ahol rendezték, majd ugyanazon az útvonalon elindult Felnémetre. A mozdony az Eger—Eger-Tihamér közötti utat kétszer tette meg. Ezt a mozgástechnológiát úgy módosították, hogy a menetrendszerinti teher előtt a tartalék kimegy Tihamérra, ott összeszedi az üres kocsikat és mindjárt húzza is tovább Felnémetre.* A rendes teher pedig szinte „irányvonatként" megy Felnémetre. Ezzel nemcsak sok időt, hanem nagyon sok energiát, pénzt is megtakarítottak.

A vándorzászlót a nyírábrányiak kapták

Nyírábrány és Érmihályfalva magyar—román határállomások között már évek óta nemes, szocialista munkaverseny folyik. Mindkét ország vasutasainak az a célja, hogy a határforgalmat gyorsan és pontosan bonyolítsák le.

Nyírábrány állomás dolgozói kivétel nélkül szocialista brigádban dolgoznak. A jó eredményük alapján az állomás kollektívája elnyerte a Szocialista munka szolgálati hely címet. Ezek után nem meglepő, hogy a két határállomás versenyében is a nyírábrányiak győztek és a jó munkájuk alapján ők nyerték el a vándorzászlót.

MAROSÁN PÁL

Az első félév jól sikerült

Békéscsaba állomás forgalmi dolgozóinak szakszervezeti műhelybizottsága „Üzemi Híradót" rendszeresített. A házi újság értékelést ad az eredményekről, tájékoztat a feladatokról.

A legújabb szám eredményes félévről ad számot. A személyvonatok menetrend szerinti indításánál a 94 százalékos célkitűzéssel szemben 97,74, a tehervonatoknál pedig 83,95 százalékos eredményt értek el. 9,3 százalékkal túlteljesítették a vonatközlekedési tervet. Az egy szolgálati órára eső vonatkilométer-teljesítmény a tervben meghatározott 5,29-el szemben 5,74 kilométer.

Különösen kiemelkedő eredményt ért el *Józsa István* állomásirányító és *Ambrus Mihály* forgalmi szolgálattevő brigádja.

Boldizsár Gyula

75 éves a Testvériség énekkara

Jubileumi dalostalálkozó a Landler Művelődési Otthonban

A jubiláló kórus

Megalakulásának 75. éves jubileumát ünnepelte augusztus 24-én, szombaton a vasutas kórusmozgalom egyik reprezentánsa, a *Testvériség* énekkara. A háromnegyedszázados évforduló alkalmából ünnepi közgyűlést rendeztek. Az ünnepségen részt vettek a Landler Jenő Járműjavító gazdasági és mozgalmi vezetői. Mint meghívott vendég jelen volt *Becker Antal*, a 10. járműjavító-szakosztály vezetője és *Fodor János* kétszeres Kossuth-díjas, a *Magyar Állami Operaház* tagja, aki a 30-as években a Testvériség kórusában énekelt, ott figyeltek fel rá, s onnan került az Operaházba.

A jubiláló kórus sikerekben gazdag múltját *Mester Károly*, az énekkar titkára ismertette az ünnepség részvevőivel. Elmondotta, hogy az *1893-ban megalakult Testvériség dal, zene és önképző-egyesületének a Nyugati mozdony- és kocsijavító műhely munkásgárdája alkotta a magvát.* Ez a műhely 1950-től költözött Istvántelekre — az üzem jelenlegi helyére —, ahol a fogadó nyújtott otthont a munkások egyre jobban terebélyesedő kultúrális tevékenységének.

Azokban az években a Testvériség-dalkör neve már ismertté vált a kórusmozgalomban. 1914-ben például a *Basel-i Konkordia-kórus* meghívására nemzetközi versenyen szerepeltek. 1919-ben a Tanácsköztársaság kikiáltása után nagygyűléseken, munkásotthonokban és munkás dalostalálkozókon szerepeltek nagy sikerrel.

A Tanácsköztársaság bukása után nyilvános szereplésre sokáig nem kerülhetett sor. *A Testvériség-dalkör működését a MÁV Igazgatóság 1919. évi 61. számú Hivatalos Lapja is felfüggesztette.* A próbák azonban illegálisan is tovább folytak. 1923. után azonban egyre gyakrabban szerepelhettek újra nyilvánosság előtt a főváros és az ország különböző dalostalálkozóin.

A felszabadulás után, amikor ismét szabadon szárnyalhatott a dal, a Testvériség énekkara a többi kórushoz hasonlóan járta az országot, s falun, városon egyaránt terjesztette a dalkultúrát.

Az ünnepi közgyűlésen fellépett az egykori kórustag, *Fodor János* kétszeres Kossuth-díjas és *Mede Tibor*, a Thália Színház művésze. Ezután került sor a jubiláló kórus, s számos kórustag megjutalmazására.

A közgyűlés után jubileumi dalostalálkozóval folytatódott az ünnepi műsor, amelyen részt vettek: a vasutas szakszervezet *„Szocialista Kultúráért"* jelvénnyel kitüntetett kétszeres aranykoszorús központi vegyeskara, a *Dunakeszi Járműjavító József Attila Művelődési Házának* énekkara, a Szolnoki Járműjavító Művelődési Házának énekkara, a székesfehérvári vasutas művelődési otthon énekkara, a felsőgödi művelődési otthon énekkara, s természetesen a Landler Járműjavító Művelődési Otthonának *Testvériség* énekkara. Az énekkarok nagy sikerű találkozója az esti órákban ért véget.

(visl)

Velencei mesterek alkotásai a Szépművészeti Múzeumban

A *Szépművészeti Múzeum* gyűjteményének féltett darabjai a velencei mesterek művei, nem egy közülük világhírű remekmű. Most, a képzőművészetet kedvelő magyar közönség ezeken az alkotásokon kívül megismerkedhet a lengyel, a német s a csehszlovák múzeumokban levő velencei festményekkel is. E négy ország múzeumainak *a velencei festészet történetét bemutató közös kiállítását augusztus 24-én, szombaton nyitották meg a Szépművészeti Múzeumban.* A 116 képből álló anyag megismerteti a nézőt a velencei festészet fejlődésével a XIV. század végétől a XVIII. század végéig.

A kiállításon — *amely októberben 15-ig tekinthető meg* — nemcsak a Velencében dolgozó művészek, hanem valamennyi, a velencei festőiskolához tartozó alkotó festményeit bemutatják. E bemutató szeptemberben tovább gyarapodik. A Szépművészeti Múzeum anyagából ugyanis megrendezik a velencei rajz- és grafikai kiállítást is.

Erfurt után Szombathely

Az NDK közlekedési miniszterhelyettesének látogatása a szombathelyi vasútigazgatóságon

Augusztus első hetében négy napot tartózkodott hazánkban *Herbert Marktscheffel*, a Német Demokratikus Köztársaság közlekedési miniszterhelyettese, aki bulgáriai körútjáról érkezett Budapestre. S még aznap délután *Szabó Bélának*, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetőjének társaságában Vas megyébe utazott. Pénteken — augusztus 2-án — délelőtt a miniszterhelyettes tiszteletére a szombathelyi igazgatóság épületének tanácstermében fogadást adtak, ahol a vendég találkozott az idén, a német vasutasnapon Erfurtban járt vezetőkkel.

A baráti összejövetelen Szabó Béla igazgató köszöntőt mondott, majd ismertette az igazgatóság életét, szervezeti felépítését és két albumot nyújtott át: *a MÁV 100 éves történetét és Szombathely történetét, az ősi római kori Savariától napjainkig.*

— *Kimondhatatlanul örülök a szíves fogadtatásnak. Úgy érzem, a magyar vasutasokkal évről évre szorosabbra fűződik barátságunk, s ezek a találkozások mindkét nemzet vasútüzemi fejlődésére jó hatással vannak* — mondotta válasza bevezetőjében a miniszterhelyettes, majd az NDK közlekedésének fejlődéséről beszélt. Ismertette a DR kereskedelmi rendszerét, amely hasonlóan körzetesített, mint Magyarországon. A vasútüzemi fejlesztési tervet már 1985. évig jóváhagyták.

A beszélgetés során a német vasutas dolgozók munkakörülményeire, szociális helyzetére terelődött a szó.

— *Az NDK-ban a vasútnál is ötnapos a munkahét. Az utazószemélyzetnél kétheteként 72 órás a pihenő, minden második szombaton, vasárnap és hétfőn szabadnapot kapnak. A pályaépítők viszont folyamatosan 10 napot dolgoznak és ezután négy-öt napot tölthetnek családi körben.*

A fogadás után Herbert Marktscheffel megtekintette az igazgatóság épületében a menetirányítás korszerű berendezéseit, a telexközpontot. A nap programjának következő állomása *Kőszegen, a MÁV Nevelőintézet volt*, majd a város nevezetességeit kereste fel.

A miniszterhelyettes látogatásának másnapi programja *Keszthelyen és a balatoni állomásokon folytatódott*, ahol az igazgatóság szakemberei bemutatták az integra-dominó rendszerű biztosító berendezéseket.

— ha —

Teljesítették az olajelküldési tervet

Munkában a raktár dolgozói

A *rákosi országos olajelosztó szertárfőnökség* dolgozói az első félévben olajelküldési tervüket 100 százalékra teljesítették. A jó eredmény a kollektív munkának köszönhető. A szertár 27 tagú *Haladás* szocialista brigádja az elmúlt 6 hónap alatt 24 000 hordót töltött meg. Ha a félév alatt megtöltött hordókat sorba raknák, az a Keleti pályaudvartól Pécelig érne.

A Haladás szocialista brigád tagjai megígérték, hogy az év második félévében is eredményes munkát végeznek.

Pályázati felhívás

Az Építőipari Tudományos Egyesület, a Gépipari Tudományos Egyesület, az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium, Budapest Városi Tanács VB Építési Igazgatósága, az Építőgépjavító és Gyártó Vállalat pályázatot hirdet Központi beton- és habarcskeverő üzem technológiai tervére.

A pályázat titkos és azon bárki részt vehet egyedül, vagy csoportban. Pályázni lehet: *a) beton-, b) habarcs-, vagy c) univerzális beton-habarcsgyár kialakítására.*

A díjazásra összesen 45 000 Ft áll rendelkezésre.

1 db I. díj	15 000 Ft
1 db II. díj	10 000 Ft
1 db III. díj	7000 Ft
1 db IV. díj	4000 Ft
3 db különdíj	3000 Ft

A részletes pályázatkiírást a *Gépipari Tudományos Egyesületben*, Bp. V., Szabadság tér 17. III. em. 301. alatt lehet átvenni vagy postán megkérni.

A pályázatterveket lezárt csomagban, legkésőbb 1968 november 2-án 24 óráig postán a GTE címére ajánlottan feladni.

Biráló Bizottság

FELVÉTEL

A Vasutasok Szakszervezete zeneiskolája felvételt hirdet az 1968/69-es tanévre zongora, hegedű, brácsa, cselló, bőgő, ének, fa- és rézfúvós tanszakokra. Tandíj: vasutas szakszervezeti tagoknak és hozzátartozóiknak évi 200, nem vasutasoknak évi 400 forint. Ének gyakorló oktatás zenekari kísérlettel vasutasoknak évi 600, nem vasutasoknak évi 900 forint.

Ugyancsak lehet jelentkezni a zeneiskola tánc- és népzenei tanfolyamaira zongora, gitár, tangóharmonika, magyar nóta. Cím: Bp. VII., Rózsa Ferenc u. 22. Délelőtt 10—18-ig.

Két évtizede az élvonalban

Egyenletes teljesítmény jellemzi a BVSC női röplabdacsapatát

Két évtizedes múltra tekint vissza a röplabda sportban *Orbán Gyula* szakoktató, a BVSC női röplabda szakosztályának edzője, akinek a nevéhez fűződik elsősorban az egyik legegyenletesebb munkát végző vasutascsapat figyelemre méltó teljesítménye.

— *Nagyra értékeljük a női röplabda szakosztályban folyó jó és kiegyensúlyozott munkát* — mondta *Légrádi József*, a BVSC elnökhelyettese. — *Tizenhárom esztendeje a csapatunk ott van a sportág élvonalában, az NB I-ben, s amellett, hogy már harmadik helyet is elért, mindig a táblázat első felében végez.* Az együttes szinte évről évre ad felnőtt, vagy ifjúsági válogatott játékosokat. Nagy figyelmet fordít az utánpótlás nevelésére, s ez jelenti a biztosítékát annak, hogy leányaik a jövőben is több mint egy évtizede kivívott tekintélyükhöz méltóan szerepelnek az NB I-ben.

Orbán Gyula edző visszaemlékezik a tíz esztendővel ezelőtti bajnokságra, amikor a BVSC előtt végzett például a Bp. Építők, a Vasas Turbó, a VTSK és a Bp. Petőfi, amelyek azóta már az NB II. kenyerét eszik, a vasutascsapat viszont szilárdan ott áll — a jegyjobbak mögött — az NB I-ben.

— *Állandó erősödésünket nagyon jól segítette* — kezdte a beszélgetést — *a Teleki Blanka leánygimnázium lelkes testnevelő tanára, Janics Gyuláné, akinek nagy szerepe volt abban, hogy évről évre tehetséges ifjúságiak kerültek hozzánk. Nagy veszteség volt számunkra évekkel ezelőtt bekövetkezett halála, mert azóta nem olyan tervszerű a fiatalok átáramlása szakosztályunkba.*

Az edző egész sor olyan játékost említ, akik a válogatottságig vitték: a jelenleg a TF-en tanuló, de a BVSC-hez visszatérő *Bokros Zsuzsa, Ujfaludi Éva, Kozik Éva, Berecz Baab, Kurinai Pálné, Halmai Anikó*, a saját nevelésű *Pálinkás Ildikó, Csirmaz Szilvia, Tatár Mihályné* és mások egész sor válogatott mérkőzésen is bizonyították képességeiket.

A jó kollektív szellem, az alapos felkészülés eredményeként tavaly is, idén tavasszal is ért el az együttes néhány kiemelkedő eredményt. Ilyen volt tavaly összel az élmezőnyben tanyázó NIM 3:0 arányú legyőzése és a TF ellen idén tavasszal kivívott 3:2 arányú győzelem.

Erősíti az együvétartozás érzését az a tény is, hogy a játékosok jelentős százaléka vasutas dolgozó. *Halmai* a MÁV Tervező Intézetnél, *Tatárné* a Számviteli Főnökségnél, *Farkas Lászlóné* a Keleti pályaudvaron dolgozik. Mindegyikre nyugodtan építhet az edző, ahogy dicséretes küzdeniakarás és szorgalom jellemzi a standard játékosok sorában *Józsa Györgynét, Beller Istvánnét* és *Csákó Endrénét* is.

— Tavasszal a hatodik helyen zártuk az idényt — tájékoztat az edző. — Igyekeztünk erősíteni erre az évre, s így került hozzánk a Közgazdasági Egyetem csapatától *Görgényi Mária*, akit háromhónapos tengerentúli útja miatt kell egyelőre nélkülöznünk. A TF csapatából átkerülő *Karczagi Sándorné* bizonyára egyik erőssége lesz csapatunknak. Biztató a jövőre nézve, hogy serdülő csapatunk tavaly is, idén is bajnok lett, a Teleki Blanka gimnáziumra épített ifjúsági csapatunk csak a negyedik helyen végzett.

A BVSC röplabdacsapatára a szabadtéri edzések után eléggé nehéz edzési körülmények várnak az Erzsébet királyné úti tornateremben, amelynek alacsony mennyezete bizonyos játékelemek, elsősorban a feladások gyakorlására nem megfelelő. *A vezetők mégis bíznak a további jó szereplésben, mert megkapják a legjobbaknak járó rendszeres támogatást.* De a csapat összeszokottsága, harci szelleme is biztosítékot nyújt arra, hogy a vasutas sportkedvelők még több örömöt találnak majd a női röplabdázók játékában...

Maros László

Mesterjelöltek versenye

A *Sátoraljaújhelyi MÁV Sportkör* augusztus első felében mester-jelölt sakkversenyt rendezett Sátoraljaújhelyen. A versenyen két miskolci vasutas, *Puhl Ferenc*, a Miskolc-Tiszai pályaudvar jegyvizsgálója, és *Zs. Molnár Dezső* főintéző Diósgyőr-Vasgyár állomás dolgozója, mint az MVSC NB II-es versenyzője is részt vett. Mindketten nagyszerűen helytálltak. Puhl Ferenc mesterjelölt címet, Zs. Molnár Dezső pedig I. osztályú minősítést szerzett.

A Miskolci VSC augusztus 21-től rendezte a mesterjelöltek versenyét.

KÖNYVISMERTETÉS

A *Panoráma Könyvkiadó* Útikönyvek sorozatában újabb három, nagy múltú városról, *Veszprémről, Győrről és Székesfehérvárról* jelent meg útikönyv.

Veszprém

A könyv az ország egyik jelentős műemlékvárosába, a sajátos hangulatú, *ősi Veszprémbe kíséri el az olvasót.* Meredek, szürke sziklaszírtek, macskaköves szűk utcák, füzérdíszes homlokzatú kúriák, barokk pompájú házak, kongó harangú templomok, századok pusztította bástyaromok, királynék városa, Veszprém. Ez a város egyik arca, de ehhez az elmúlt évtizedekben kialakult a másik is: *a vegyipari oktatás és kutatás fellegvára.*

Ehhez a nagy múltú, sok arcú település felfedezéséhez kíván segítséget nyújtani a mű, amely általános részében a város földrajzi helyzetével, viszontagságos történelmével, kulturális és gazdasági múltjával, ígéretes jelenével ismerteti meg az olvasót, majd a séták során módszeresen bejárja a város minden zegétzugát, megmutatva nevezetességeit, látnivalóit, elmondva a hozzájuk fűződő érdekességeket. A gyakorlati rész hasznos tudnivalókkal segíti az utast, elősegíti a városban és környékén történő tájékozódást.

Győr

Régi mulasztást pótol ez az útikönyv, hiszen *Győr egyike az idegenforgalom szempontjából kiemelkedő fontosságú magyar városnak* — és mégis hosszú időn keresztül meglehetősen mostohán bánt vele az útikönyv irodalom.

Az idegenforgalom szempontjából leglényegesebb tényezők közül elsősorban a történelmi nevezetességekben, valamint műemlékekben való gazdagságát említhetjük. Az évezredes várban, a hozzácsatlakozó patinás belvárosi negyedekben sűrítve jelentkezik az elmúlt korok ódon hangulata. A vizek városa — ez a jelző is elválaszthatatlanul tapad Győrhöz. A vízben tükröződő püspöki vár tornya, a *Rába sziget* vízparti jegenyéi, füzei alól olyan a kép, amelyről éppúgy ráismernek Győrre, mint a dunai panorámáról Budapestre.

Székesfehérvár

Székesfehérvárra idegenforgalmi tekintetben aligha kell felhívni az üdülők és kirándulók figyelmét. Annál fontosabb azonban, hogy minden részletében bemutassuk ezt a várost, amelyet sokan közlekedési „kulcshelyzete" miatt helytelenül, afféle átutazó helyként tartanak számon. *A város az Árpádházi királyok koronázó és temetkezési helye, egyik legősibb múlttal rendelkező városunk.* Belvárosa, utcái, műemlékei sokat regélhetnének az ország lakói történelméről, felidézik a régmúlt évszázadok hangulatát, felelevenítik a történelem lapjairól ismert eseményeket, személyeket.

A könyv nemcsak Székesfehérvár, hanem látnivalókban, természeti, történelmi, néprajzi nevezetességben gazdag környékét is bemutatja, ötleteket, javaslatokat ad a kisebbnagyobb kirándulásokra vonatkozóan is.

Újításból tizennyolcmillió

A szegedi igazgatóság újítói a közelmúltban értekezleten összegezték az elmúlt 10 év újítómozgalmának eredményeit. *A vitaindító előadást Elek György, az igazgatóság helyettes vezetője tartotta.*

A számok mindennél többet mondanak. *Tíz év alatt 7570 újítást nyújtottak be a dolgozók, s a népgazdasági megtakarítás 17 973 090 forint.*

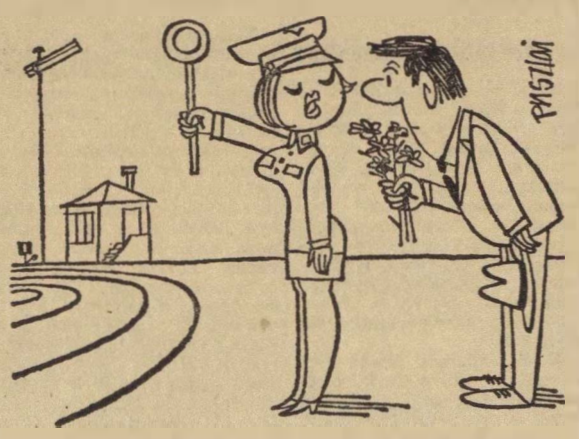
A mozgalom népszerűségére jellemző, hogy az igazgatóság területén kevés olyan szolgálati hely van, ahonnan ne adtak volna be újítást. Külön dicséretet érdemelnek a szentesi építési főnökség dolgozói, akik például 1967-ben újításaikkal 601 ezer forint hasznot hoztak a vasútnak. Említést érdemel a szentesi kultúrház újító kollektívája is, akik 43 újítást nyújtottak be a múlt évben.

A forgalmi és kereskedelmi szolgálatnál, sajnos, kevés az újító. Az állomások gazdasági és mozgalmi vezetőinek nagyobb gondot kell fordítani a mozgalomra.

Az ankéton 5 újítási szakvéleményezőt, 11 újítót, több szakszervezeti aktívát és újítási előadót megjutalmaztak.

Sziládi Sándor

Valahol Szombathely—Nagykanizsa között



— Most már szó sem lehet házasságról. Főrangú vasutas lettem. (Pusztai Pál rajza)

Szakszervezeti kiadvány

DR. NAGY LÁSZLÓ:

Kollektív szerződés a gyakorlatban

A kitűnő szakember szerző — a *Munkaügyi Minisztérium* vezető munkatársa — a kollektív szerződések aláírása óta eltelt időszak tapasztalatainak felhasználásával és a legújabb irányelvek alapján állította össze ezt a hasznos könyvet.

Először a kollektív szerződés általános vonatkozásaival foglalkozik, részletesen tárgyalja az új kollektív szerződésben rendezendő kérdéseket. Kitér a munkaviszony létesítésére, a felmondásra, a munkaidőre, a munkabérre, a részesedési alap felhasználására, jutalmazásra, újításokkal és szakmai továbbképzéssel kapcsolatos kérdésekre, a fegyelmi és anyagi felelősségre stb.

A SZOT és a MÜM egyetértésével készült kötet mind a szakszervezeti, mind a gazdasági szervek számára rendkívül nagy segítséget ad az 1969-ben életbe lépő új kollektív szerződés összeállításához.

Gyorsan cselekedett

Agfalva—Sopron déli állomások között, a 17-es őrháznál teljesít szolgálatot *Rákóczi István pályaőr.*

Mindennapjai egyhangúságát az elmúlt héten váratlan és izgalmas esemény zavarta meg. *Agfalva állomásról fékhiba miatt „elszabadult" egy vagon.* A tízezrelékes lejtőn a kocsi felgyorsult és vésztjóslóan rohant Sopron déli felé. Amikor *Rákóczi István* Agfalva szolgálattevőjétől értesült az esetről, azonnal cselekedett. *Páros féksarut helyezett a pályára, s még arra is jutott ideje, hogy a kezelésére bízott két sorompót lezárja.* Az „akció" sikerrel végződött, s az elszabadult kocsit a féksaruval sikerült megfogni.

Gyors, határozott cselekedetéért dicséretet érdemel.

Perlaki Gyula

Segített az igazgatóság

Szeged Rendezőben hosszú idő óta nem volt ivóvíz. Volt ugyan egy kút, de az egészségügyi szervek annak vizét ivásra alkalmatlannak találták. Azóta a dolgozók vagy forralva itták a vizet, vagy az állomástól 300 méterre lévő kútból hozták. Mind a két megoldás bonyolult, illetve fáradságos volt.

A szegedi igazgatóság egy új kút furását tervezte, az állomás és a fűtőház dolgozóinak vízellátására. Az új kút elkészítése folyamatban van, de addig is, amíg sikerül onnan vizet nyerni, *Kiss Károly* az igazgatóság vezetője lehetővé tette, hogy az állomás dolgozóit természetes ásványvízzel lássák el.

Dr. Bánkfalvy Gyula

HÍREK

— Előregyártott vasbeton pályaelemekkel cserélik ki a bajai Duna-híd avult, úgynevezett tálcás közúti burkolatát. A MÁV Hídépítési Főnökség június közepén helyezte el a huszonhetedik, 8 méter hosszú és 13 tonna súlyú pályaelemet, s ezzel elérte a harmadik hídnyílást.

★

— KIMAGASLÓ EREDMÉNYEK. *A debreceni vontatási főnökség dolgozói kimagasló eredményeket értek el az első félévben. A 100 elegytonnakilométer tervet 106,5, az üzemeltetési önköltséget 116,3, a termelékenységi mutatót pedig 109 százalékra teljesítették.*

★

— ÜVEGTETOS VAGONOK. *A burgaszi Cservenő Zname vagongyárban elkészültek az első műanyag és üvegkombinációval fedett vagonok, amelyek mintegy 650 kilóval könnyebbek az eddigieknél.*

★

— Üdülő társadalmi munkával. Az összefogás szép példája valósult meg a szolnoki járműjavító üzemnél. A dolgozók egy emeletes üdülőt építettek Szolnokon a Tisza partján. Az anyagköltséget — 450 ezer forintot — a vállalatfejlesztési alapból fedezték Az építési és szerelési munkákat a dolgozók társadalmi munkában végezték. Egy év alatt 25 ezer munkaórát dolgoztak.

★

— Csehszlovák mozdonyok a Szovjetunióban. A Skoda export csehszlovák külkereskedelmi vállalat szerződést kötött a Masinimport szovjet külkereskedelmi vállalattal és a Szovjetunió közlekedésügyi minisztériumával. A szerződés értelmében a csehszlovák vállalat 85 db nagy teljesítményű villamos mozdonyt szállít a Szovjetuniónak.

★

— 139 lakás épül ebben az évben a debreceni igazgatóság területén. Az épülő új lakások közül 14 három-, 114 két-, 5 másfélszobás és 6 egyszobás lakás lesz.

★

— RÁDIÓ ÉS AUTOMATIKUS biztosító berendezéssel szerelik fel a berlini S-Bahn szerelvényeit. Ezáltal lehetővé válik az egyszemélyes közlekedés bevezetése a gyorsvasút szerelvényein.

★

— Új térvilágítást kapott Szombathely állomás. A személy- és rendező pályaudvaron 114 oszlopon összesen 266 lámpatestet helyeztek el. A térvilágítás megjavítását örömmel fogadták az állomás dolgozói.

A MÁV Széchenyi-hegyi Üttörővasút felvételt hirdet az 1968. szeptember 23-án induló üttörővasutas tanfolyamra. Jelentkezhetnek a budapesti és környéki üttörő pajtások, akik az általános iskola IV., V., VI., osztályos tanulói. Tanulmányi eredményük legalább 3-as átlagú, egészségi szempontból üttörővasutas szolgálatra megfelelnek és az iskola üttörő csapata javasolja őket erre a kitüntetésre. A felvétel ideje és helye: 1968. szeptember 15-én és 22-én délelőtt 9—12 óráig, az Üttörővasút Hűvösvölgy állomásán. Felvilágosítás: üzemi telefonon 52—79, városi telefonon 364—836. Felvételi lapot kívánságra az Üttörővasút vonali postán küld. A vasút gyerekei előnyben részesülnek.

★

A Törekvés Művelődési Ház vezetősége felvételt hirdet különböző együtteseibe részére. Azok a vasutas fiatalok, akik a népi tánc, népi zene, népdal, magyar nóta, tánczene, zongora, egyéni zenei szólista, kórus, társastánc, gyermektánc, bábjáték szakkörben, illetve együttesekben szeretnének közreműködni, írásban vagy személyesen jelentkezzenek a művelődési ház vezetőségénél. Cím: Bp. X., Könyves Kálmán krt. 25.

IBUSZ

Olcsón, kényelmesen ismerkedhet meg az ország legszebb tájaival és városaival, ha részt vesz az

IBUSZ—TIT

kedvezményes hétköznapi és hétvégi országjáró autóbusz-társasutazásain

- Változatos programok
- Fél naptól nyolc napig terjedő országjárások
- Különjárati buszok bérbeadása

Felvilágosítás és jelentkezés valamennyi

IBUSZ

utazási irodában.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Kőbánya belterületén levő III. emeleti kettőszobás különbejáratú, nagyméretű, erkélyes, cserépkályhás, gázbojleros, 108,— Ft bérű tanácsi rendelkezésű lakásomat egyszobás, nagyméretű, összkomfortosra, lehetőleg belterületen. Telefon: 471—970/7 mellék, este: 148—386.

— Kelenföldi, egy szoba, hálófülkés, I. emeleti összkomfortos, parkettás, cserépkályhás, ipari áramos, délnyugati fekvésű, napos, 46 Ft bérű MÁV lakásomat elcserélném 2 szoba, vagy 2 szoba hallos MÁV szolgálati, vagy tanácsi rendelkezésű lakásra. Telefon: 471—970/7 mellék.

— Elcserélném egy szoba + személyzeti szoba, komfortos társbérletemet, szoba-konyhás lakásra. Szeghy Gézáné, Bp. VI., Rudas László u. 85. V. em. 18. Érdeklődni lehet: 10—12 óra között.

A szerkesztőség üzeni

Volosinovszki János, Marosán Pál Debrecen; Behán Rózsa, Zs. Molnár Dezső Miskolc; dr. Bánkfalvy Gyula Szeged; Ugiyai Sándor Nyékládháza; Hoffmann József Veszprémvarsány; Szücs Ferenc Hatvan: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Nemeskéri László Szombathely; Póra János Döbrököz; Gomboc Józsefné Keszthely; Szegedi József Kölesd-Alsótengelic: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A HIVATALOS LAPBÓL

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

33. számból: 112199/1968. 3. A. A Vasúti Ruházati Utasítás módosítása és kiegészítése.

34. számból: 104535/1968. 7. A. A vontatójárművek kiszolgálásához szükséges vontatási dolgozók létszáma.

116922/1968. 2. B Szakmunkásképző iskolai végzettség feltüntetése.

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: 228—873
Üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat. Budapest, VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—813.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 15.915 001—K 90
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM Ára 40 fillér 1968. SZEPTEMBER 17.

Augusztus végéig

74 millió 536 ezer tonna árut szállított a vasút

A mennyiségi mutatók kedvezőtlenül, az üzemviteli költségek kedvezően alakultak

Augusztusban 9 millió 306 ezer tonna árut szállított a vasút. Ez a mennyiség az előirányzatnál 347, a bázisértéknél pedig 451 ezer tonnával kevesebb. Az előirányzott, illetve a bázishoz viszonyított elmaradás oka az, hogy a szállítófelek az előirányzott kocsimennyiséget nem igényelték. *Jellemző, hogy a tényleges kocsigény csak két alkalommal érte el a napi előirányzat szintjét.* A jelentkezett kocsigényeket a vasút kielégítette. Mindössze 187 kocsi volt, amely nem a megrendelés napján került kiállításra. Ezzel szemben *a fuvaroztató felek a kiállítás után 4466 kocsit mondtak le.* Tehát az alacsony berakási teljesítmény kocsiellátási problémákkal nem áll összefüggésben.

Árucikkenként vizsgálva az áruszállítási teljesítmények alakulását a bázishoz képest *a szénnél, a kőnél, a kavicsnál és a cementnél jelentős visszaesés,*

a műtrágyaküldeményeknél viszont erőteljes felfutás tapasztalható.

Az élőküldemények mennyisége magasabb, a hűtött és zöldségküldemények mennyisége viszont kevesebb a bázisértékeknél.

Augusztusban az üzem műszaki gazdasági mutatószámai általában kedvezően alakultak. *A teherkocsik statikus terhelése* az előirányzott 19,8 tonnával és a bázisidőszak 19,31 tonnájával szemben 20 tonnára emelkedett. *Ennek eredményeként mintegy 14 ezer kocsi megrakását takarították meg.* Elismerést érdemel a *pécsi igazgatóság*, ahol a bázisidőszak 19,30 tonnájával szemben az eredmény 21,11 tonna, abszolút értékben 1,81 tonna a növekedés értéke.

A tehervonati mozdonyok napi haszonkilométer-teljesítménye a gőz- és villamos mozdonyoknál kedvezőbb a bázisidőszak tényszámánál, a Diesel-mozdonyoké viszont 6 százalékkal kedvezőtlenebb. Oka: *részben a sok vágányzár és a CSD vasút nagymérvű, a CFR vasút kisebb mérvű vonatfeltartása.*

Lényeges javulás volt a 120 percen felüli géprevárások számánál. A napi géprevárás 1967 augusztusban 200 volt, míg 1968 augusztusában 59.

Sajnos, a tehervonatok menetrendszerűsége a múlt évi 74,14-ről 71,76 százalékra esett vissza. *Augusztusban több kisebb baleset, műszaki akadály, valamint a kedvezőtlen időjárás miatt forgalmi zavarok keletkeztek.* Ugyancsak

akadályozta a vonatforgalom lebonyolítását a mintegy 6000 óra vágányzár.

A menetrendszerűségben beállott csökkenés főleg ezekre az okokra vezethető vissza.

Becsült adatok alapján augusztusban *az elszállított utasok száma 34,9 millió volt, az előirányzottnál 1,4 százalékkal, a bázisnál pedig 0,9 százalékkal kevesebb.* A személyvonatok menetrendszerűsége a bázisidőszakhoz viszonyítva 95,94-ről 96,87 százalékra emelkedett. A kedvező eredmény elérését és a gazdaságosabb üzemeltetést segítette elő az a tény, hogy a személyforgalomban *felhasznált gőzmozdonyok száma a bázishoz képest 5,4 százalékkal csökkent*, ugyanakkor a villamos és Diesel-mozdonyok száma emelkedett. Így a korszerű és olcsó üzemanyagot felhasználó mozdonyok teljesítmény-részaránya a személyfuvarozásnál is kedvezően alakult.

Az év első hét hónapjának végleges, valamint az augusztusi előzetes áruszállítási adatok szerint

a vasút 74 millió 536 ezer tonna árut szállított. Az előirányzat 75 millió 603 ezer tonna volt.

Mint látható, *a lemaradás 1 millió 67 ezer tonna.* Ha az elkövetkezendő hetekben nem sikerül pótolni a lemaradást, veszély fenyegeti az éves áruszállítási terv teljesítését. Annál is inkább, mivel *az év hátralevő hónapjaiban havonta 10 millió 400 ezer tonna árut kell a terv szerint szállítani.* Ilyen eredményt ebben az évben még nem sikerült elérni. S ha azt is figyelembe vesszük, hogy az új munkáltatási rend következtében a be- és kirakások nagy része lényegében a hét négy munkanapjára — kedd, szerda, csütörtök, péntek — koncentrálódik, szinte lehetetlennek látszik a feladat maradéktalan megoldása. *Éppen ezért sürgős megoldást kell találni a szombati, a hétfői és a munkaszüneti napokon való rakodás fokozására.* Ez azért is fontos, mert ezt a vasút teherkocsi-kapacitása is lehetővé teszi. Ebben a munkában *sokat segíthetnek a fuvarszerzők, valamint az állomások érdekelt dolgozói.* A szombati és a vasárnapi rakodásokat még abban az esetben is helyes szorgalmazni, ha az a vasútnak látszólagosan többletkiadást, illetve viszonylagos bevételkiesést eredményez.

A mennyiségi mutatóknál tapasztalható lemaradással szemben örvendetes, hogy az üzemviteli tevékenységre jellemző adatok a bázishoz képest kedvezően alakultak. Így például

a nemzetközi teherkocsigazdálkodásnál a kocsinap-egyenleg az elmúlt évi negatív mutatóval szemben pozitív,

tehát jó gazdálkodásra utal. A tehervonatok átlagos utazási sebessége a bázis 16,68 km/óra értékével szemben 17,64 km/óra. Az 5,8 százalékos növekedés elsősorban a pálya állapotában és a vontató járműparkban bekövetkezett nagyfokú korszerűsítés eredményének tulajdonítható.

A vontató járműpark korszerűsítése következtében egyébként *a gőzmozdonyok által teljesített elegytonnakilométer részaránya az összes elegytonna-kilométer teljesítésen belül több mint 10 százalékkal jobb a bázisértéknél.* Ez az eredmény, valamint a villamos és Diesel-vontatásnál tapasztalt fajlagos költségcsökkenés eredményeként

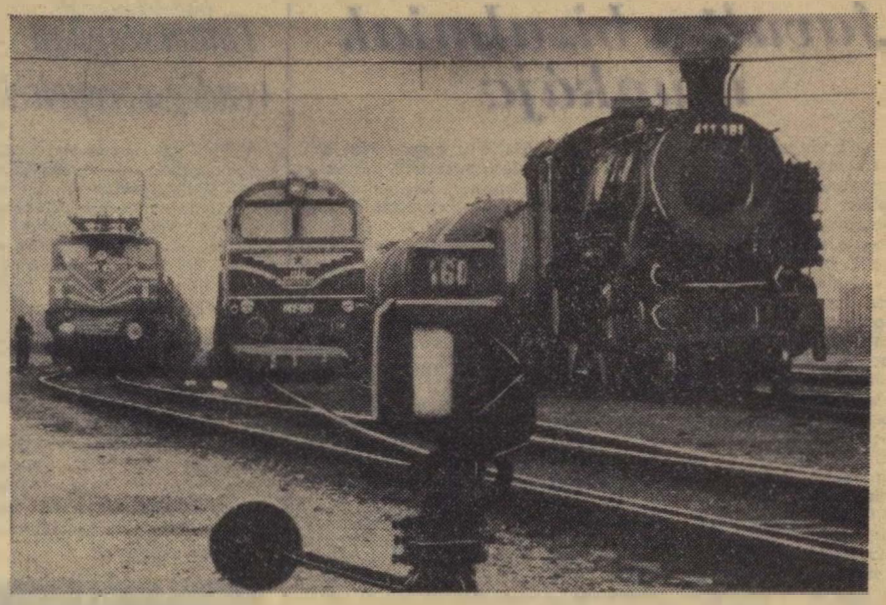
a vasút ez évi hajtóanyag-megtakarítása eddig mintegy 110 millió forintra tehető.

Jelentősen hozzájárult a gazdaságos üzemeltetéshez az is, hogy a bázishoz mérten 3,9 százalékkal nőtt a tehervonatok átlagos terhelése.

A végleges, illetve becsült pénzügyi adatok szerint *a vasút az I—VIII. havi költségtervét 102,7, bevételi tervét pedig csak 101 százalékra teljesítette.* Az eredményterv teljesítésénél mutatkozó visszaesés abból adódik, hogy a vizsgált időszakban a meghatározott 94,2 százalékos költségszinttervet a vasút nem tartotta be. A lemaradás kétségtelen, hogy az áru- és személyszállítás területén az utóbbi két hónapban bekövetkezett szállításcsökkenés következménye.

Az év hátralevő részében számolni kell az időjárással is. Éppen ezért a vasúti szolgálati helyeken *nagy erőfeszítéseket kell tenni, kétszeres energiával kell dolgozni* annak érdekében, hogy minden fuvarozásra felkínált árut gyorsan, biztonságosan, s gazdaságosan tudjon a vasút rendeltetési helyére szállítani.

ÚTRAKÉSZEN



Budapest-Ferencváros Nyugati rendezőjében érdekes pillanatot örökített meg a fotoriporter. Az I—II—III. induló vágányon egyszerre három szerelvény várt indulásra. A szerelvények élén egy gőz-, egy Diesel- s egy villamos mozdony állt.

(Hemző Károly felvétele.)

Tervet készítenek az üzemi étkeztetés fejlesztésére

Ülést tartott a szakszervezet elnöksége

A szakszervezet elnöksége szeptember 6-án ülést tartott. Az első napirend keretében *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes terjesztette az elnökség elé a vasutas dolgozók üzemi étkeztetésének fejlesztéséről szóló jelentést. Az elnökség ez év május havi ülésén már foglalkozott az üzemi konyhák üzemeltetése és egészségügyi ellátottsága terén mutatkozó hiányosságok felszámolásával, majd határozatot hozott az üzemi étkeztetés fejlesztésére vonatkozó terv kidolgozására.

A jelentés a határozatnak megfelelően részletesen ismerteti azokat a lehetőségeket, amelyek a MÁV-nál rendelkezésre állnak. A meglevő szociális elmaradottság felszámolására

öltözők, mosdók, fürdők, munkásszállások, üzemi konyhák, üzemi étkezdék és melegedők építésére mintegy 500—700 millió forintra lenne szükség.

A harmadik ötéves tervben, *bár szociális létesítményekre 240 millió forintot fordít a vasút*, a hiányosságok teljes felszámolásához szükséges beruházási keret nem áll rendelkezésre. Így a teljes igény kielégítésére, beleértve az üzemi konyhákat és étkezdéket is, csak a negyedik ötéves tervben kerül sor.

Az elnökség a jelentést mint tájékoztatót elfogadta, majd felkérte a 3. szakosztályt, és megbízta a szakszervezet közgazdasági osztályát, hogy a vasút eredményterve alapján képződő részesedési alap felosztása után *készítsen részletes tervet az üzemi étkeztetés fejlesztésére.* Ebben a tervben meg kell határozni a beruházásra vonatkozó fejlesztés mértékét, valamint a vállalati étkeztetési hozzájárulás mértékét.

Ezután a korkedvezményre jogosító munkakörök ellátására véglegesen alkalmatlanná vált dolgozók problémájának megoldására készült javaslatot vitatta meg az elnökség.

A szakszervezet VII. kongresszusa a központi vezetőség feladatává tette, hogy a SZOT elnökségének segítségével *kedvezményezze a korkedvezményre jogosító munkakörök ellátására egészségügyi okokból véglegesen alkalmatlanná vált vasutas dolgozók problémájának megoldását.* Az elnökség ez év március 1-i ülésén már foglalkozott a kérdéssel, és megbízta a társadalombiztosítási osztályt a javaslatok kidolgozására. Az osztály 33 szolgálati főnökségnél tartott vizsgálatot. *A vizsgálat 14 135 korkedvezményre jogosító munkakörben foglalkoztatott dolgozót érintett*, az ezekben a munkakörökben dolgozóknak 51,4 százalékát.

A többoldalú vizsgálat eredményeként

a társadalombiztosítási osztály két alternatívát dolgozott ki.

Az elnökség az 1. számú javaslatot fogadta el, és megbízta az osztályt, hogy az elhangzott észrevételek figyelembe vételével, munkakörökre lebontva, készítsen részletes tervet és azt juttassa el a SZOT elnökségéhez.

Az elnökség napirendjén szerepelt még a *Vasúti Munkavédelmi Szabályzat* függelékének tapasztalatairól készült jelentés, a *szakszervezet és a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap* 1968 első féléves gazdálkodásáról készült beszámoló, valamint a számvizsgáló bizottság tájékoztatója, a szakszervezet és a félszázalékos ÖTA első féléves gazdálkodásáról szóló beszámolóinak felülvizsgálatáról.

Átadták a vándorzászlót a debreceni vasútigazgatóságnak

Mint ismeretes, az első félévben kimagasló eredményeket ért el a debreceni vasútigazgatóság. Nemcsak a szállítási előirányzatokat teljesítette túl, hanem a költségek csökkentésében is jó eredményt ért el. *A debreceniek első félévi összesített eredménye a célkitűzésekhez viszonyítva 106,12 százalék volt. Ezzel a nagyszerű teljesítménnyel elnyerték a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének vörös vándorzászlaját.*

A vándorzászló átadására augusztus 30-án került sor a debreceni *Aranybika Szálló* Bartók-termében. Az ünnepségen megjelent *Szabó Antal* főtitkár, *Lindner József* vezérigazgató-helyettes. Jelen voltak *Hajdú-Bihar* és *Szabolcs-Szatmár* megye párt- és állami szerveinek képviselői. Részt vett az ünnepségen a testvér vasútigazgatóság, *Lvov* küldöttsége, *G. I. Bogdanovics* vasútigazgató vezetésével.

Az ünnepséget *Lovász Imre*, a vasutas-szakszervezet debreceni területi bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Szegedi Nándor*, a debreceni vasútigazgatóság vezetője tett jelentést az első félévben végzett munkáról. Elmondotta: *az igazgatóság dolgozói arra törekedtek, hogy eleget tegyenek a gazdaságirányítási rendszerben megnövekedett tennivalóknak, fél év alatt 414 500 tonna áruval többet szállítottak a tervezettnél.* Javult a személyszállító vonatok menetrendszerűsége, takarékosan gazdálkodtak a vonóerővel és a rendelkezésre álló teherkocsikkal. A tehervonatok átlagos terhelését pedig 103,9 százalékra teljesítették.

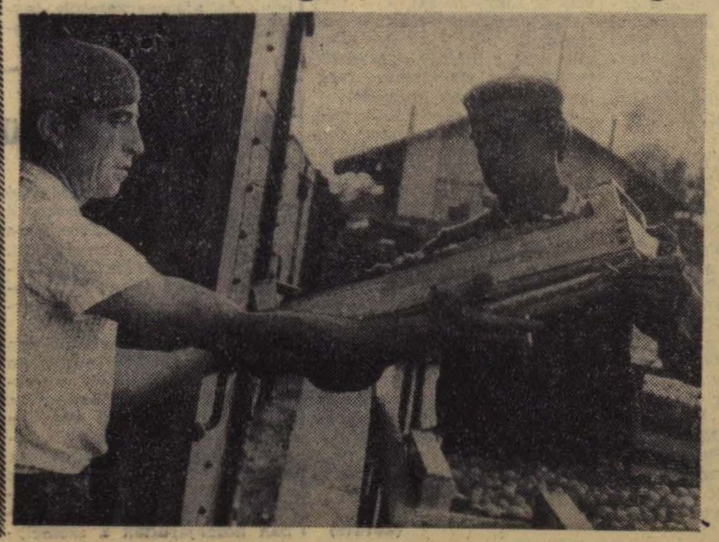
Az igazgatóság vezetője hangsúlyozta, hogy a vándorzászló elnyerésében nagy része van a KMP megalakulása 50. évfordulója tiszteletére indított munkaversenynek. A jubileumi verseny ugyanis átfogja az egész igazgatóságot, kezdve a nagy szolgálati helyektől a legkisebbekig.

Ezután Lindner József vezérigazgató-helyettes köszöntötte a kitüntetett igazgatóság dolgozóit, majd Szabó Antal főtitkár tolmácsolta a vasutasszakszervezet elnökségének üdvözletét.

Lindner József vezérigazgató-helyettes és Szabó Antal főtitkár ezt követően átadta a vörös vándorzászlót és a kiváló dolgozó kitüntetéseket a debreceni igazgatóság vezetőinek.

Az ünnepség második részében a debreceni *MÁV Filharmonikus Zenekar* és a *Csokonai Színház* művészei adtak műsort.

Őszi forgalom Balatonbogláron



„Száraz-vagonba" rakják a Balatonboglári Állami Gazdaság csemegeszőlőjét.

(Folytatás a 3. oldalon)

Javult a bizalmiak munkája

A budapesti területi bizottság szervezési és nevelési bizottsága több mint 20 szolgálati helyen vizsgálta meg a bizalmiak tevékenységét. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy *javult a bizalmi munka.*

Általános gyakorlat, hogy a szakszervezeti és a műhelybizottságok a bizalmiak véleményének előzetes kikérése után hoznak döntéseket a tagságot érintő kérdésekben. Javulás tapasztalható a bizalmiak álláspontjainak érvényre juttatásában. *A bizalmiak jelentős részének megnőtt az aktivitása a dolgozók személyes érdekei, törvényes jogai képviseletében.* Növekedett az olyan esetek száma, amikor a bizalmi a szakszervezeti csoporthoz tartozó dolgozó törvényes joga érvényre juttatásáért önállóan eljár a gazdasági vezetőknél, a műhelybizottságoknál és a szakszervezeti bizottságnál.

Egyre többen igénylik, hogy ne csak a munkaverseny szervezése, a tagdíjak beszedése legyen a feladatuk, hanem *gyakorolhassák jogkörüket, időben alkothassanak véleményt arról, kit tartanak érdemesnek jutalomra, fizetésjavításra, jutalomszabadságra, hányan és kik érdemesek szakszervezeti üdültetésre stb.*

Számos helyen él már e gyakorlat, amely arról tanúskodik, hogy nyílt vitában a legkisebb műhely és hivatali közösségben is egészséges módon lehet tisztázni, ki tett többet, ki dolgozik jobban, ki mire szolgált rá munkájával.

A több mint húsz tisztségviselővel és dolgozóval való közvetlen eszmecsere, a tucatnál több szakszervezeti vezetőségi ülésen szerzett személyes tapasztalat bizonyította, hogy a *Keleti pályaudvaron*, a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségen*, a *Déli Vontatási Főnökségen*, a *Gépjavító Üzemben*, az *Autófuvarozási Főnökségen*, az *Épületfenntartási Főnökségen* egy esztendő alatt kétszer-háromszor is napirendre tűzték a bizalmiak munkáját. Igaz, hogy a napirendre tűzött téma nem ilyen sokoldalú alapossággal nyert megvitatást. *Nem általános még minden budapesti szolgálati helyen sem a szakszervezeti bizottságok következetessége.* Kelenföld állomáson, valamint a vasútigazgatóság központjában a vizsgálatot megelőző egy év alatt nem vizsgálták meg és nem is tárgyalták a bizalmi-munka feltételeit, a bizalmiak önálló érdekvédelmi tevékenységét. Azt sem vizsgálták, hogy a szakszervezeti bizalmi véleményének érvényesítésével hogyan bánnak gazdasági partnereik, a műhely- vagy osztálybizottságok vezetőségei.

Nem volna rossz példa az *Autófuvarozási Főnökség* szakszervezeti bizottságának az a módszere, hogy havonta beszámoltat egy-egy bizalmit tevékenységéről, ha ehhez a beszámolóhoz előzőleg kapna a bizalmi módszertani segítséget.

A fejlődés ellenére sok még a bátortalan vagy a dolgozótársai jogos sérelmeivel, panaszaival szemben közömbös bizalmi. A gazdasági, szakvonali partnerekkel való „jó viszony" érdekében még sokan elkerülik a szükséges ellenvetést, elhanyagolják saját álláspontjuk érvényre juttatását. Sok még az emberekkel szemben a részrehajlás a beosztott középvezetők részéről. Ilyen esetekben azzal védekeznek a bizalmiak, hogy véleményük megkérdezése nélkül, véleményük ellenére vagy állásfoglalásuk hiányában születtek a dolgozókat sérelmesen érintő intézkedések. Már ritka, de mégsem egyedülálló az a gyakorlat, ami az Épületfenntartási Főnökség I. pályamesteri szakaszán volt. *Éveken át helyezgették a szakszervezeti bizalmit anélkül, hogy abba felettes szakszervezeti szerv beleszólt volna vagy egyetértését adta volna.* Vannak még bizalmiak, akik törvényes jogaikat a törvényekre vonatkozó ismeret hiányában nem gyakorolják.

Számos példát találtak a vizsgálatban részt vevők arra, hogy *bizalmiak, sőt műhelybizottságok sem ismerik kellően jogaikat.* Olyan szakszervezeti bizalmival is találkoztunk, akik még ma is úgy vélik, hogy *a jutalomosztás a gazdasági vezető kizárólagos és szuverén joga.* A felfogás, bármi legyen is mögötte, szabad teret enged a részrehajlásnak, az érdem és kellő munka nélküli előnyök megszerzéséhez.

Tudatosabban kell érvényesíteni a szakszervezeti demokráciát. Céltudatosabban kell biztosítani a tagság közvetlen részvételét az érdekvédelmi és nevelési munkában. El kell érni, hogy a dolgozók törvényes képviseletét a bizalmiak külön kérés nélkül is elvégezzék. Legalább havonta egyszer a szakszervezeti csoport előtt számot kell adni a bizalminak a csoportjához tartozó tagok érdekében végzett munkáról. Mindehhez tovább kell javítani a bizalmiak irányítását, következetesebben kell érvényesíteni a szakszervezeti csoport jogkörét valamennyi szakszervezeti bizottságnál.

Kovács János

Finnországban vendégszerepeltek

A finn vasutas kórusszövetség meghívására Finnországban vendégszerepelt a debreceni járműjavító üzem *Bocskai népi táncegyüttese, népi zenekara és 28 tagú férfikórusa.* A 60 tagú együttes tíz napot töltött északi rokonainknál. Elsőnek *Helsinkiben* léptek fel, majd a nagy ipari központ, *Tampere, Joenssu* és *Imatra* városok következtek.

A magyar együttest mindenütt szeretettel fogadták, s színes folklórműsora osztatlan elismerést aratott a finn nézők előtt. Különösen nagy sikerük volt a táncosoknak, a népi zenekarnak és *Szél Katalin* magyarnóta-énekesnek.

Az együttes műsorának egyik kiemelkedő száma, a Hortobágyi pásztortánc volt, amelyet Fadgyas Árpád tanított be (Süli Andor felvétele)

A szocialista szolgálati hely címért versenyeznek

Eredmények és gondok Pécs állomáson

Pécs állomás dolgozói az utóbbi hét esztendőben folyamatosan teljesítették az élüzem követelményeket. Jelentős részük volt abban, hogy tavalyi eredményei alapján elnyerte a kitüntető élüzem címet a pécsi csomópont. — *„A kitüntetés további jó eredményekre kötelez!"* — Ezt tartják Pécs állomáson, s ennek megfelelően fejlesztették tovább a szocialista munkaversenyben való részvételüket.

— *Dolgozóink egyöntetű elhatározás alapján ez évi célkitűzésünk az, hogy állomásunk elnyerje a „Szocialista szolgálati hely" címet* — mondotta *Zomi Lajos*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára, akivel a pécsi tervekről, gondokról beszélgettünk. — *Minden alapunk megvan erre, hiszen szocialista brigádjaink évek óta nagyon eredményesen dolgoznak. Az idén már 40 brigádunk 527 fővel kötött szocialista szerződést és tett munkafelajánlást a Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére.*

A várakozásnak megfelelően

A saját munkájuk iránti igényesség, a szocialista brigádok hármas jelszavának érvényesítésére való törekvés jellemzi ezeket a felajánlásokat. Versenymozgalmuk kibontakozását jól segítették Pécs állomás szakszervezeti aktivistái, aktiknek eddigi munkáját nemrég értékelte a szakszervezeti bizottság. *Az állomáson dolgozó 53 szakszervezeti bizalmi többsége jelentős részt vállalt a szocialista brigádok szervezésében, a már régebben alakultak erősítésében: segítették konkrét felajánlásaik kidolgozását, adott szavuk teljesítését is.* Különösen kitűntek ebben az olyan tapasztalt bizalmiak, mint *Cserdi Károly, Hosszú István, Fekete Béla, Visnyei István* és *Cserép Györgyné*, akik már több mint tíz éve töltik be csoportjukban a bizalmi tisztet.

S az eddigi eredmények?

— *Megfelelnek a várakozásnak, a felajánlásoknak* — szólt Zomi Lajos, és már sorolta is a számszerű adatokat.

„Zenészbrigád"

Szállítási tervét eddig 104,46 százalékra teljesítette Pécs állomás. A személyszállító vonatok indításában 0,53 százalékkal, tehervonatok menetrendszerű indításában 0,41 százalékkal jobb eredményük van, mint az élüzem követelmény. A teherkocsik statikus kihasználására előírt normát eddig 2,77 százalékkal teljesítették túl a forgalmi és a kereskedelmi szocialista brigádok összehangolt együttműködése révén. Különösen jó eredményeket ért el eddig az állomás MÁV-AKÖV komplex-brigádja, a zöldkoszorús jelvénnyel kitüntetett *Petőfi szocialista brigád*, amelynek vezetője *Serfőző Ferenc* forgalmi szolgálattevő. A legjobbak közé tartozik a *Bartók Béla* nevét viselő, bronzplakettes szocialista brigád is. *Rajna Géza* vezeti ezt a vonatkísérő kollektívát, melyet az állomáson mindenki „zenész" brigádként ismer. Nem véletlenül, hiszen *ezek a vonatkísérők alkotják a pécsi vasutas fúvószenekar gerincét.* Az állomás KISZ-fiataljai önálló brigáddal nem vesznek ugyan részt a versenyben, de alapszervezetük tagságából 28-an végeznek elismerésre méltó munkát a különböző szocialista brigádokban.

Most készítik elő az állomás szocialista brigádvezetőinek idei első tanácskozását.

— Mit várnak ettől a fontos megbeszéléstől?

— *A mozgalom további erősödését* — felelte a titkár. — *Lehetőséget ad a tanácskozás a legjobbak tapasztalatainak megismerésére, azok általánosítására. S az is csak hasznos lehet, ha megismerjük problémáikat.* Szeretnénk nagyobb segítséget nyújtani tanulásukhoz, kulturális jellegű vállalásaik teljesítéséhez. Eddigi tapasztalataink szerint a mi brigádjainknál is ezzel kapcsolatos a legtöbb probléma, főként azért, mert többségük tőlünk távol lakik. A hazautazás sokat elvesz a szabadidejükből... Az állami oktatásban részvevők aránya nem rossz nálunk: *hatan tanulnak a vasútforgalmi technikum levelező tagozatán, heten gimnáziumba járnak. A szakszervezeti politikai oktatás, a munkásakadémia sok lehetőséget kínál a tanulásra.*

Jogos panaszok

Kedvező hatást váltott ki a kereskedelmi szolgálatnál az augusztus 1-től végrehajtott órabér rendezés. Egy részük már csökkentett munkaidővel dolgozik. Viszont nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket a vonatkísérők bérrendezése.

— *Állomásunk nem kapta meg a bérrendezéshez szükséges teljes összeget.* Így a várt 50 forintos munkaköri béremelést 53 jegyvizsgálónk közül csak 32-en kaphatták meg. Mit mondjunk a többieknek? — tette fel a kérdést a szakszervezeti bizottság titkára. — *Sajnos a változó illetményük havi 100 forinttal való növekedésére sem lehet egyértelműen számítani...* Ráadásul a kilométerkönyv új módon történő vezetése csak bonyolultabbá tette a vonatkísérők munkáját...

— *Talán célszerűbb lett volna* — folytatta Zomi Lajos —, ha a béremelés mértékét nem írják elő. A juttatott összegből a szolgálati főnökök a szakszervezeti bizottságokkal egyetértésben azt nagyobb közmegelégedésre oszthatták volna szét.

Sok jogos panaszra ad okot Pécs állomáson az egyenruha hátralékok ügye. Több mint ötven ruhadarabot a mai napig sem kaptak meg a dolgozók, olyanokat, melyek már a múlt év elején esedékesek lettek volna. *Az Anyagbeszerzési és Ellátási Igazgatóság* a hozzá eljuttatott panaszra egyszerűen azt válaszolta, hogy „nincs tudomása" a hiányokról, meg azt, hogy „csak olyan hátralékokról lehet szó, melyek a tavalyi negyedik negyedévben voltak esedékesek"... *De a vasutas dolgozót, aki bérjellegű természetbeni juttatásának egy részét nem kapta meg, vajon megnyugtatja-e az ilyen indok, vagy akár, az, hogy „nem volt olyan méret"?*

L. J.

Tíz éve az országot járják

Jubilál a mozgó pályafenntartási főnökség

Pestimre állomás „külön" vágányán a forgalomtól távol 29 zöld kocsi sorakozik. Itt ütöttek tanyát a mozgó pályafenntartási főnökség 3-as szakaszának dolgozói.

— *Ez év januárjában településünk ide* — tájékoztat bennünket *Lénárt András*, pályamester. — *A lajosmizsei vonal Pestimre és Inárcs—Kakucs közötti szakaszának teljes átépítése a feladatunk. A munkát Pestimre és Gyál között kezdtük. Addig ez a telephely az otthonunk. Csak a hét végén utazunk haza a családunkhoz.*

Mindenük megvan

— Főnökségünk 10 évvel ezelőtt alakult — veszi át a szót *Deli József*, szakaszkezelő pályamester, majd rögtön hozzá teszi: — *Lénárt András, a szakszervezeti bizottság elnöke és Nagy Lajos a műhelybizottság titkára, a mozgó pályafenntartási főnökség alapító tagjai közé tartoznak.* Tíz éve, hogy az országot járjuk. Vándorélet a mi életünk, de már megszoktuk. Hozzánk nőttek már nagyon ezek a zöld kocsik. Mi igazán itt érezzük jól magunkat.

— *Mindenünk megvan* — kapcsolódik a beszélgetésbe Nagy Lajos műhelybizottsági titkár. — *A lakókocsik 4, illetve 6 személyesek. Kényelmes pihenőhelyül szolgálnak, azonkívül főzni és tisztálkodni is lehet bennük.* A szabad időben pedig rendelkezésünkre áll a rádióval és televízióval felszerelt kultúrkocsi. A vándorélet rég berendezkedtünk.

Vándorélet? Valóban az! Az elmúlt tíz év alatt sok helyen megfordultak. Az első munkahely a Balaton északi partján *Polgárdi—Ipartelepek* és *Dörgicse—Akali* állomások közötti fenntartási munka volt, majd a *Pusztaszabolcs, Ivánc*sa közötti szakasz hézagmentes vágányának lefektetésén dolgoztak. A 3-as szakasz végezte a hegyeshalmi, a mosonmagyaróvári és a Nyugati-pályaudvar kitérőinek cseréit.

A mozgó pályafenntartási főnökség egyébként három szakaszból áll. Az első a központi, vagy más néven az iparos szakasz, a 2-es és a 3-as pedig felépítményi dolgozókból áll. A 2-es jelenleg Kelenföldön, a 3-as pedig — mint azt már említettük — itt Pestimrén dolgozik. Annak ellenére, hogy a Pestimre—Gyál közötti vonalszakasz átépítése ez évi feladatuk, két hónapot a villamosítás alatt álló ceglédi vonalon dolgoztak.

Pótolják a lemaradást

— *Segítenünk kellett* — mondja Deli József. — *A mi munkánkat félretéve két hónapot Üllőnél dolgoztunk. Emiatt az éves tervünkkel lemaradtunk, de a kollektíva vállalta, hogy az év végéig pótoljuk a kéthónapos lemaradást és az éves tervünket, az 5,5 kilométeres szakasz teljes átépítését 10 hónap alatt végezzük el.*

A 3-as szakasz dolgozói kivétel nélkül szocialista brigádban dolgoznak. Eddig két esetben nyerték el a szocialista brigád címet.

Tíz év az évek sodrában nem nagy idő. A mozgó pályafenntartási főnökség életében is csupán egy állomás, egy mérföldkő. Az elmúlt tíz év jelentősége mégis nagy. *Egy évtized alatt ugyanis kialakult, összekovácsolódott egy olyan gárda, akik nélkül a korszerű vasúti pályafenntartás szinte már elképzelhetetlen.* Munkájukkal létjogosultságot, rangot és elismerést vívtak ki maguknak.

Szerényi József

Hangverseny a munkásszállásokon

Az őszi és téli tervekről nyilatkozik Halász Béla, a vasutasszakszervezet zene- és képzőművészeti iskolájának igazgatója

A budapesti vasutasok zenei és művészeti fejlődésének jelentős központja a szakszervezetünk *Rózsa Ferenc* utca 22. szám alatt működő zene- és a Népszínház utca 29. szám alatti képzőművészeti iskolája.

A két rangos kulturális intézményben estéről estére, szaktanárok vezetésével több száz tehetséges vasutas és hozzátartozó tanul. A zeneiskola igazgatójától, *Halász Bélától*, az őszi és téli tervekről érdeklődtünk.

— Szimfonikus zenekarunk 8 hangversenyből álló sorozatot indít — kezdte a beszélgetést. — *Goldmark, Erkel, Liszt, Kodály, Berlioz, Mendelssohn, Haydn és Beethoven* művei mellett a 60 tagú vegyes kórus *Eneklő századok* címmel a kórusirodalom legszebb művelt is megszólaltatja. *12 hangversenyt rendezünk a szakszervezet budapesti területi bizottságával közösen a munkásszállások lakóinak.* Így Budapest-Ferencváros, az Északi és Landler Jenő Járműjavító Üzemek kultúrotthonában a Keleti és Rákosrendező csomóponton tartunk egy-egy, gazdag zenei ismereteket nyújtó műsort.

Új kezdeményezés, hogy a központi vegyeskórus több budapesti szolgálati helyen *a munkaidő befejeztével üzemi hangversenyt ad.* Ezzel kettős célt kívánunk elérni: egyrészt a kóruskultúra legszebb műveinek tolmácsolásával a szép dalok megismertetését és terjesztését akarjuk szolgálni, másrészt a fiatal dalkedvelő vasutasokat szeretnénk megnyerni kórusunk számára.

Halász Béla elmondotta még, hogy a képzőművészettel foglalkozó vasutasok legszebb alkotásait szintén az őszi-téli hónapokban *több budapesti szolgálati helyen, kiállítás keretében bemutatják.* Mindezzel az ízlésformálást szeretnék elősegíteni és növelni kívánják azoknak a számát, akik szabad idejüket hasznosan, művészeti munkával akarják eltölteni.

Egyszóval a kiállítások megrendezésével újabb tehetségeket akarnak toborozni. Az iskola célja az, hogy a jelenleginél is több vasutas dolgozó és hozzátartozó vegyen részt az alapfokú zenei és képzőművészeti oktatásban.

(kovács)

A Szocialista üzemrész címért

A debreceni járműjavító üzemben 20 üzemrész dolgozói versenyeznek a *Szocialista üzemrész* cím elnyeréséért. Közülük 4 üzemrész 232 dolgozója ebben az évben csatlakozott csak ehhez a nemes versenyhez.

Az alváz cserejavító üzem dolgozói az elmúlt napokban üzemrész értekezletet tartottak, ahol *Struba Sándor*, az üzemrész társadalmi vezetője értékelte a vállalások első félévi teljesítését. Elmondotta többek között, hogy a dolgozók jó munkát végeztek. Lelkiismeretes munkájukkal nagyban hozzájárultak a személy- és teherkocsi javítási idők csökkentéséhez, a darabszámos terv teljesítéséhez. Az első félévben négy újítási javaslatot nyújtottak be, amelyek közül *Szuromi Miklós* és *Éles Sándor* újítása jelentős. Az üzemrész brigádjainak teljesítése 103—105 százalék között alakult minden hónapban.

A kiváló termelési eredmények mellett a kollektíva tagjai az oktatásban is részt vesznek. Rendszeres látogatói a munkásakadémiáknak, különböző ankétoknak. Javaslataikkal, elképzeléseikkel segítik az üzem munkáját.

Volosinovszki János

A Hivatalos Lapból

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

35. számból: 116 909/1968. 2. B. Kiegészítés az év végi részesedés felosztásának 1968. évi szabályozásához.

117 516/1968. 2. C. A nappali tagozaton iskolai képzésben résztvevőkkel kötheto tanulmányi szerződések szabályozása.

36. számból: 118 039/1968. 2. A. Utasítás az ifjúság körében végzendő munkáról szóló 1016/1957. (VI. 26.) Korm. sz. határozat MÁV területén történő egységes végrehajtására.

Két község állomása

KUNSZENTMIKLÓS—TASSON ISMERETLEN A MUNKAERŐHIÁNY

Kunszentmiklós—Tasson a nemzetközi gyors is megáll. Igaz, nem időzik sokáig, de annyi idejük van a Magyarországon átutazó külföldieknek, hogy szemügyre vegyék a takaros állomásépületet és próbálják meglegyezni a számukra hosszúnak tűnő elnevezést.

Két község lakói szállnak itt vonatra. S közvetlenül az állomás mellett új település van születőben, *Tasskertes* — amelynek lakói jórészt vasutasok. Vasutasok, akiknek tekintélye van mindkét faluban, akikre a községi tanácsok mindenkor számíthatnak.

Minden második dolgozó — kiváló

— *Állomásunk folyamatosan korszerűsödik* — mutat körbe *Bodó Attila* állomásfőnök. — *Négy esztendeje Soltig átépítették a vonalat 12 és fél tonna tengelynyomásúról 20 tonnára, s ezt követően az állomás felújítása is megkezdődött. Valamennyi vágányt eddigi 700 méteres hosszúságról egy kilométeresre növelték és elkészült az új; nyolcadik vágány is.* Már három új vízdarunk és egy 50 köbméteres víztartályunk is van, idén pedig lebontották a fűtőház korszerűtlen szintjét. Augusztus végére elkészült az új épület két laktanyaszobával, egy villanyboyleres fürdőhelyiséggel és új műhelyekkel. 1969-re tervezik másfél millió forintos költséggel annak az új épületnek a kivitelezését, amelyben már a legkorszerűbb igényeket is kielégítő szociális létesítmények kapnak helyet.

Az állomás felújítását indokolttá teszi a jelentős tranzitforgalom; a *Jugoszlávia* és *Bulgária* felől érkező vonatokon kívül áthalad Kuntszentmiklós—Tasson a Dunántúl felé és a Szeged—Kecskemét felé irányuló forgalom is.

— Az állomás vasutasainak több, mint fele kiváló dolgozó! S a többségük brigádban dolgozik. A legfőbb erő a három állomási szocialista brigád. A versenyt többnyire *Szombati Antal* kollektívája nyeri, *Nagy Károly* brigádjának jellemzője, hogy náluk a legkevesebb a baleset, *Kiss Jenőék* akkor dolgoznak majd még eredményesebben, ha a kocsitartózkodási időt csökkentik. Most együttesen küzdenek az 1968-as év több célkitűzésének eléréséért.

A KMP jubileuma tiszteletére

— *Kunszentmiklós—Tass legutóbb 1961-ben volt élüzem,* — mondja az állomásfőnök. — *De több van a mi kollektívánkban, bizonygatja, hogy panasz azóta sem volt a munkánk ellen, s 1967-ben is élüzem szinten teljesítettük a feladatunkat. 1968-ra célul tűztük magunk elé, hogy a tavalyinál is jobb eredményt elérve kiérdemeljük a címet...*

A SZOT és a KISZ közös felhívása újabb vállalásra sarkallja őket: *a május 7-i termelési tanácskozáson úgy határoztak, hogy a KMP megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére valamennyi felajánlásukat az élüzemszint fölött teljesítik.*

Az állomáson mindenki olvashatja az eredményeket jelző táblát. Onnan másoltuk az első félévi adatok közül a leginkább figyelemre méltó számokat. A kocsitartózkodási tervet a tervezett 91 százalék helyett 96,5 százalékra a kocsi ki- és befutási tervet pedig 100 százalék helyett 109,3 százalékra teljesítették. Az év első felében minden vállalásukat az élüzem-szint fölött mintegy 4—5 százalékkal teljesítették.

— *Az eredmények elérésének egyik biztosítéka, hogy nálunk ismeretlen a munkaerőhiány. Alacsony a fluktuáció, igaz, vándormadarakat nem is veszünk fel.* S hogy ki vándormadár, azt gyakran már az első szónál meg lehet állapítani. Fiataljaink vannak, az utánpótlás biztosított. Jelenleg két érettségizett, kunszentmiklósi fiatalt nevelünk forgalmi tisztté, egyelőre kocsifelírók. Állomásunkon képzett vasutasok dolgoznak — ennek tulajdonítható, hogy hét esztendő alatt jelentősebb balesetünk nem volt.

Valamennyien úgy érzik, megtisztelő lenne, ha több éves szünet után éppen a KMP jubileuma tiszteletére indított munkaverseny esztendejében érdemelhetnék ki az élüzem címet. A kis állomások életében ez kiváltképp jelentős esemény!

Földes Tamás

Rakodógép bemutató Békéscsabán

Békéscsaba állomáson augusztus 29-én mintegy 20 vállalat képviseletében 30-féle anyagmozgatási gépet mutattak be. Az állomás kereskedelmi dolgozói az igazgatóság területén az első helyen állnak, s ezt elsősorban a korszerű gépeknek és a rakodógépek helyes és szakszerű kihasználásának, kezelésének köszönhetik. A kereskedelmi dolgozók munkáját 3 villamos szállítótargonca, 3 villamos emelő villástargonca, s egy Béta típusú Diesel-motoros villástargonca segíti. Üzemzavar miatt a gépek állása nagyon kevés, s ez elsősorban annak köszönhető, hogy a gépkezelők helyesen gondozzák gépeiket.

ŐSZI FORGALOM BALATONBOGLÁRON

(Folytatás az 1. oldalról.)

Az üdülési főszezon szeptember elején véget ért. Ezzel egyidőben alaposan megcsappant a Balaton menti állomások személyforgalma. Ugyanakkor jelentősen megnőtt az áruforgalom. Balatonboglár állomáson például ezekben a hetekben naponta 16—18 a fel- és 35—40 a leadásos kocsik száma. Ebből általában 10—12 a hűtőkocsi. Eddig csupán barackból több mint 200 hűtőkocsit raktak meg. Képriportunkban az állomás egy napját mutatjuk be.

Hűtővagonba kerül az exportbarack

Babai László állomásfőnök ellenőrzi a hűtőkocsik jégkészletét

Az állomás másik végében a Somogy megyei Tatarozó Vállalat részére érkezett tégla kirakását végzik.
(Hemző Károly riportja)

Megkezdődött a cukorrépa-kampány

A szegedi igazgatóság felkészült a répaszállításra

Az országban ebben az évben több mint 180 000 holdon termelnek cukorrépát a mezőgazdasági üzemek. A kedvezőtlen időjárás ellenére is több helyen már megkezdődött a répa szállítása, megkezdték munkájukat a cukorgyárak. Az elsők között a három nagy cukorgyár, a sarkadi, a hatvani és a szolnoki naponta több száz vagon cukorrépát dolgoz fel.

A cukorrépakampány a vasútra is nagy feladatot hárít, hiszen az ország területéről, kis- és nagyállomásokról egyaránt a vasútnak kell a cukorgyárakhoz fuvarozni a répát. Az országban 11 cukorgyár működik, s kivétel nélkül valamennyi felkészült a répa fogadására. A cukorgyáraknak

ebben az évben 320—330 000 vagon cukorrépát kell feldolgozni,

s ebből a mennyiségből a becslések szerint 39 000 vagon cukrot állítanak elő.

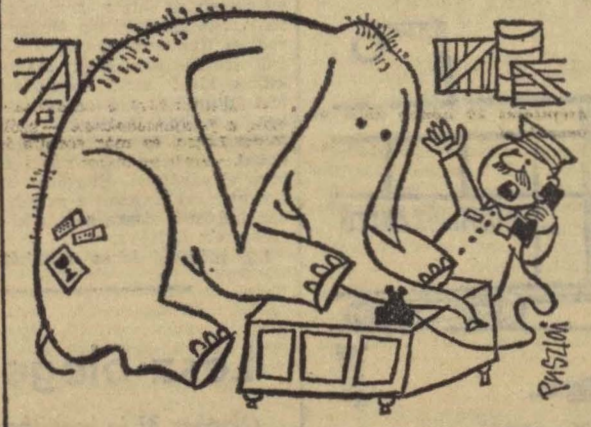
A *szegedi igazgatóság* dolgozóinak, a fokozódó őszi forgalom lebonyolítása mellett, 5 cukorgyár szállításait kell maradéktalanul kielégíteni. A sarkadi cukorgyárba 202 650, a szolnoki cukorgyárba pedig 169 900 tonna répát kell szállítani. A répaszállítás mellett az üzemanyag, a répaszelet és a mésziszap, majd később a cukor elszállítása is nagy feladatot jelent a vasútnak. A cukorgyári küldemények elszállításához, ha 10 tonnás kocsit veszünk figyelembe, csak

a szegedi igazgatóság területén mintegy 68 700 kocsira van szükség.

A kedvezőtlen időjárás miatt, mint ismeretes, szűkiben vagyunk a takarmánynak. Éppen ezért a cukorgyárakban elhatározták, hogy a korábbi módszerrel ellentétben, az idén *két préselés helyett egyszer préselik a répaszeletet,* így a termelőszövetkezeteknek nedvesebb állapotban bocsátják rendelkezésre. Ez viszont azt jelenti, hogy a vasútnak több kocsit, a vasutas dolgozóknak pedig több energiát kell a nedves répaszeletek szállítására fordítani.

Sziládi Sándor

RAKTÁRGONDOK



— **Halló! Mikor viszik már ezt az elefántot, ráfeküdt az íróasztalomra.**
— **Ráérünk, fizetjük a fekbért...**

(Pusztai Pál rajza)

Kiválóan dolgoznak a „hírös város" vasutasai

KECSKEMÉT ÁLLOMÁS A 700-AS VONAL SZOCIALISTA BRIGÁDJÁBAN

Csak néhány perccel múlt 9 óra, amikor bekopogtattunk az állomásfőnök irodájába. Még együtt találtuk *Kecskemét* állomás „vezérkarát": *Lőrincz Antal* állomásfőnököt, *Máté Ignác* párttitkárt, *Bokor Henriket*, a szakszervezeti bizottság titkárát és *Győri László* kereskedelmi állomásfőnök-helyettest.

— *Minden reggel rövid megbeszélés keretében értékeljük az előző 24 óra eseményeit, és megbeszéljük az aznapi tennivalókat. Képletesen szólva, egyeztetjük az óráinkat...*

— Talán megzavartuk a tanácskozást? — kérdeztük Lőrincz Antaltól.

— *Dehogy* — felelte. — *Éppen a végére értünk, és már erről beszéltünk, hogyan készülünk fel az új iránypontrendszer bevezetésére.*

Megnyugtatott. Rátérve látogatásunk céljára, nyomban feltehettük kérdéseinket. Az ezekre kapott válaszokból mozaikszerű, de azért eléggé plasztikus képet alkothattunk Kecskemét állomás munkájáról.

★

Kezdjük egy örömteli hírrel. *Bokor Henrik* újságolta, hogy kocsirendezőik részére elkészült a korszerű melegedő- és fürdőépület. Az év végéig átadásra kerül a most épülő üzemi konyhájuk is.

Ne higgyük azért, hogy ezekkel már minden fejlesztési probléma rendeződik Kecskemét állomáson. Megfelelő oktatótermük még mindig nincsen. Nagyon hiányolnak egy szerelvénytároló vágányt is.

★

Nyaranta mindig nagy gyümölcsszállítmányokat indítottak útnak a fővárosba és exportra.

— *Különösen gondos fuvarozásszervezéssel készültünk az idei nyárra* — mondta *Győri László* —, *de az időjárás „közbeszólt"*. Eddig a vártnál mintegy 2000 tonnával kevesebb gyümölcsöt adtak fel állomásunkon. A szőlő rekordtermést ígér. Így ezzel sokat pótolhatnánk, ha a Kecskemét környéki gazdaságok elegendő megrendeléshez jutnak.

Első félévi szállítási teljesítményei miatt azért nem kell szégyenkeznie az állomás kollektívájának. *Kiváló minőség jellemezte munkájukat.* Bizonyítja ezt például, hogy amíg a tavalyi első félévben feladott 42 000 tonna árut 5800 kocsival továbbították, addig az idén június végéig 41 200 tonna árut 5200 kocsiban szállították el. Tehát gondos kocsiválogatással javították kocsikihasználási eredményüket.

★

A kecskemétiek is tagjai a 700-as vonal szocialista brigádjának. A szegedi igazgatóság és a területi bizottság a napokban értékeli a vonal együttes munkáját. A várható eredményről így vélekedett az állomásfőnök:

— Szerintem bevált az új vonalbrigád versenyforma is. Ami Kecskemét állomást illeti: *forgalmi brigádjaink nagy erőfeszítéseket tesznek fővonalunk átbocsátó képességének növelésére.* Az élet is ezt követeli tőlünk, hiszen az új mechanizmusban a vasút csak a gyorsabb elegytovábbítással őrizheti meg versenyképességét az áruszállítás több fontos területén.

Példaként hivatkozott a 759-es számú expressz tehervonatra, amellyel *az este vagonba rakott árut hajnali három órakor már a budapesti Nagyvásártelepen rakják ki.* Nemcsak Kecskemétről és Szeged térségéből, hanem jó csatlakozás megteremtése révén a kunszentmártoni vonal állomásairól is ezzel az expressz tehervonattal továbbítják az árut — gyümölcsöt, zöldséget — a fővárosba. Sok fuvaroztatót újra megnyertek így a MÁV-nak.

★

Több mint 300 tagot számlál az állomás 16 szocialista brigádja. Korábban több brigádjuk volt, mert a vonatkísérők sok kis létszámú brigádban dolgoztak. Célszerűnek tartották átszervezésüket két tehervonatos és három személyvonatos brigádba.

Az egész kollektíva azért fáradozik, hogy jobb eredményt érjen el, mint tavaly, amikor élüzem-kitüntetést kaptak. Egyik riválisuk, Nagykőrös állomás már a múlt évben elnyerte a *„Szocialista szolgálati hely"* címet, most szeretnék utólérni őket ebben a kecskemétiek. Az állomás dolgozói társadalmi munkával segítették a felvételi épület tatarozását, részt vettek az arra alkalmas területek parkosításában, virágosításában.

★

Kecskemét, a „hírös város", az idén ünnepli 600 éves fennállását. Fejlesztéséért, miként eddig, a jövőben is mindent megtesznek a vasutas dolgozók.

z. s.

Ünnepélyes tanévnyitó a MÁV Tisztképző Intézetben

A *MÁV Tisztképző Intézet* 1968/69-es oktatási éve szeptember 9-én ünnepélyes tanévnyitóval kezdődött. Az új tanévben 140 forgalmi és kereskedelmi, 31 távközlő- és biztosítóberendezési, 28 gépészeti és vontatási, valamint három szakon 55 építési és pályafenntartási tisztjelölt kezdte meg tanulmányait.

Az oktatási év feladatait a tanévnyitót megelőző tantestületi értekezleten szabták meg. Sainos az intézet zavartalan tanulmányi munkáját nagyban akadályozza az elhúzódó emeletráépítés. Az intézet vezetői, szakszervezeti bizottsága együttműködve a tanári karral, mindent megtesznek annak érdekében, hogy az építkezés alatt is zavartalan legyen a hallgatók oktatása.

Több megértést, jobb hozzáállást

Hogyan lehetne zavartalanabb a ruhaellátás?

Az 1967. január 1-gyel érvénybe lépett új *Ruházati Utasítás* ezideig hét ízben módosult: 1967. évi 13., 17., 40. és az 1968. évi 14., 15., 17. és 33 sz. MÁV *Hivatalos Lapban* közzétett, minden esetben az ellátás javítására irányuló kedvező intézkedésekkel. A gyakori módosítás végrehajtását a szükségesség, valamint az anyagi lehetőségek javulása tette lehetővé.

Vélt és jogos sérelmek

Az egyre javuló ellátást biztosító szabályok ellenére sem csökken a vélt, de a jogos sérelmek száma sem. *Sokan vannak, akik a juttatott ruhaféleségek helyett valami mást kérnek, bakancs helyett például csizmát, vagy fordítva.* Akad olyan javaslat is, amely egy vagy más juttatott ruhaféleségekről lemondást tartalmaz más ruhadarab javára. Felsorolni is sok lenne azokat a felvetéseket, melyek elbírálása természetesen szükséges, de semmiképpen sem hajtható végre más, azonos beosztású dolgozó meghallgatása, az észszerűség és célszerűség figyelembevétele nélkül. Különösen, ha figyelembe vesszük, hogy az egyes javaslatok a vasutasság egészét vagy jelentős részét érintő intézkedést igényelnek. Ennélfogva a módosítást igénylő javaslatok elbírálása nem történhet egyik napról a másikra kellő megfontolás nélkül. Ebből következik, hogy ilyen panaszok továbbra is lesznek. *Vannak azonban az ellátás minőségét, rendszerét joggal bíráló panaszok is, amelyek valódisága türelmetlenséget és indokolt igényességet vált ki az ellátásban részesülőktől.*

A ruházati ellátás valamilyen formában minden vasutast érint. Egyénileg tehát többé vagy kevésbé mindenki részese a juttatásoknak munkaköre szerint. Az egyre javuló beszállítási és egyéb körülmények általában már szinte zavartalan ellátást biztosítanak. Az egyént érintő panaszokat azonban ez nem minden esetben enyhíti. Az általános problémákkal szemben a megértés is könnyebb, mint amelyek csak egyeseket érintenek, különösen, ha annak eljárási, ügyintézési okai vannak. *A legkedvezőbb szabályozás sem éri el célját, ha azt maradéktalanul nem hajtják végre, tévesen értelmezik, vagy nem ismerik.* Érthető módon senki sem emel kifogást az ellen, hogy több tízezerrel nőtt a lábbeli ellátásban részesülők száma. Azt azonban joggal kifogásolták többen is, hogy egyes lábbelik minősége igen rossz. *Bakancsok váltak használhatatlanná néhány hetes használat után.*

Az egyedi problémákon gyors intézkedéssel sikerült segíteni, javítás vagy esetleg csere útján. Annak érdekében is történt intézkedés, hogy kopásállóbb, erősebb kivitelű bakancsok kerüljenek beszerzésre. *Igen sok panaszt idézett elő az 1967. január 1-től rendszeresített műszőrmés bundák kifogásolható kivitelezése és minősége is.* A korszerűsítés jó szándéka ellenére valóban jogosnak mutatkoztak a panaszok és a helyzet javítására máris történtek intézkedések. A legtöbb panaszt azonban az idézi elő, hogy *a dolgozó nem kap kellő felvilágosítást a munkakörében őt megillető juttatásokról.* Többen úgy vélik, hogy a részükre biztosított ruhadarabokon felül más ellátás is megilletné őket.

Nagyobb gondot az ellátásra

Biztosak vagyunk abban, hogy adott esetekben a panasztevők megértenék a türelmes és egyértelmű felvilágosítást, melynek lehetőségei valamennyi szolgálati helyen biztosítva vannak a rendelkezésre álló *Ruházati Utasítással.* Ez azonban csakis akkor valósulhat meg, ha a szolgálati helyen rendszeresen követik a változásokat mind az ellátást, mind a beosztásváltozásokat illetően.

A panaszok többsége helyi intézkedést kíván, ehhez a lehetőségen túl a hatáskör is adva van. *Fordítsunk tehát nagyobb gondot az ellátásra.* Igen sok panaszt okoz, hogy a munkakörváltozások során bekövetkező ellátási módosulásokról nem tájékoztatják a dolgozót. Így az érintettek csak akkor szereznek tudomást, hogy új munkakörükben egyes ruhaféleségek viselési ideje változott, néhány darabot pedig vissza kell szolgáltatni, amikor erre a felszólítást megkapják.

Gyakori panasz, hogy a dolgozó számára túl kis- vagy nagyméretű ruhát adnak ki, mondván, örüljön, hogy ilyent is kap. Ilyenkor megkezdődik a szertárakhoz való utazgatás, a dolgozók küldözgetése. Kétségtelen, hogy a méret szerinti ruhák beérkezése esetleg várakozást igényel. De senki sem kényszeríthető arra, hogy azt szeresse, ami van, *és a rossz emlékű, egy sapka, egy nadrág elve alapján legyen ellátva.* 20—25 éves szolgálati idő alatt természetesen változik a testméret is, a sablonméretek módosításáról azonban sok helyen megfeledkeznek.

Bosszúságot okozó mulasztások

A panaszok alapján tartott vizsgálatok során legtöbb helyen azt tapasztaltuk, hogy *az igénylések összeállításánál mulasztások történnek.* Illetékes szerveknek nem egy esetben kellett beavatkozni, hogy a szolgálati helyeken a szükségletnek megfelelő igénylés elkészüljön.

Előfordul, hogy esetenként szükségessé váló munkához nem biztosítanak megfelelő ruházatot. Mivel a szolgálati főnökségek nincsenek ellátva leltári kezelésű szakfelszerelési ruhaféleségekkel, az ellátást nem tudják biztosítani.

A *Ruházati Utasítás* ismeretének hiányára utal, hogy számos esetben olyan ellátás biztosítását kérik, amelyet *az utasítás V. fejezete alapján a szolgálati főnökségnek kell megoldani.* Nem egyszer fordult elő, hogy utasítással ellátott szervek fordultak hozzánk, hogy egyes munkakörökben esőköpenyt, kesztyűt, egyebet biztosítsanak. Olyan ruhaféleségeket, amelyek egyébként biztosítva vannak. Nyilvánvaló, hogy ezeken a helyeken nem ismerik kellően a *Ruházati Utasítást,* az időközben megjelenő módosításokat nem hajtják végre.

Gyorsabb ügyintézést

Nem szabad annak meghonosodni, hogy *a dolgozót terhelő problémák esetében túl gyorsan, míg javát szolgáló esetekben vontatottan megy az ügyintézés.* Gyorsabbá, pontosabbá kell tenni az ellátást, melynek feltételei ma már egyre inkább adottak.

A dolgozók ellátásának javítására irányuló törekvések mellett szólnunk kell azonban egyes dolgozóknál tapasztalható mulasztásról is.

Az új nyári ruhák bevezetésével jelentős lépés történt az ellátás korszerűsítésére. Ez az intézkedés azonban nem minden vonatkozásban érte el a kívánt célt. *A vasutasok egy része nem rendeltetésszerűen használja az új nyári egyenruhát, a rangjelzéseket nem varrják fel,* holott mindenki előtt biztos, hogy ezek még viselési idővel terhelt ruhadarabok.

Több megértést, jobb hozzáállást, pontosabb munkát várnak a vasutas dolgozók, de joggal azonos értelmű megértést kíván a szolgálat tőlük is.

H. K.

A régi laktanyát újjáépítik

Rákos állomás mellett az egykori bolgár kertészet szomszédságában a pályamunkások régi, mintegy 60 éves laktanyáját átépítik.

A *józsefvárosi pályafenntartási főnökség* dolgozói vállalták, hogy november 7-re az újjáépített munkásszállást átadják rendeltetésének. Az épület jelenlegi alagsorában egy főzőkonyhát építenek villanytűzhellyel, azonkívül épül társalgó, amelyben természetesen tv és rádió is helyet kap. Az egészséges, modernül berendezett négyágyas szobák minden bizonnyal nyugodt pihenést biztosítanak a pályamunkásoknak.

Az elmúlt időben a józsefvárosi pályafenntartási főnökség *Aszódon, Pécelen, Isaszegen és Nógrádkövesden* létesített korszerű munkásszállót. *Rákos* után *Gödöllő* következik.

Köszönet a segítségért

Az évek óta tartó súlyos ízületi gyulladások miatt mozgásképtelen beteg lettem. Lakásomat éppen ezért nem tudtam elhagyni. Őszinte örömömre szolgált az az önzetlen segítség, amelyet a budapesti igazgatóság szakszervezeti bizottságának, illetve a Keleti-pályaudvar nyugdíjas csoportjának köszönhetek, hogy részemre egy járókocsit juttattak, s ezzel lehetővé tették, hogy több mint 4 évi szobafogság után most már élvezhetem a Városliget friss levegőjét.

Lipkay Árpád
nyugdíjas

MEGJEGYEZZÜK

Öltöző van, de öltözni nem tudnak

A Magyar Vasutas 1968 június 17-én megjelent számában örömmel számoltunk be arról hogy a *Hámán Kató Vontatási Főnökség dolgozóinak ünnepélyes külsőségek között adták át a 6,7 millió forintos költséggel épült, orvosi rendelővel is ellátott fekete-fehér öltözőt.* Az örömbe azonban üröm is vegyült. Az átadás utáni napokban — amikor a még hiányzó öltözőszekrények is megérkeztek — derült csak ki, hogy a 12 szekrényből álló monstrum öltözőszekrények nem férnek be az öltöző ajtaján. Pedig az ajtók szabványméret szerint készültek. Az öltözőszekrényeket viszont a szabványtól eltérő méretben készítették.

Azóta — s ennek kereken három hónapja — a nagy méretű vasszekrények ott éktelenkednek az öltöző előcsarnokában, bár oda is az egyik bejárati ablak kibontásával, illetve ablaküveg kiszedésével „kerültek".

Ahhoz, hogy a fűtőház dolgozói fürödni, öltözni tudjanak, két ajtót kellene kibontani, ugyanis a szekrényeket így már rendeltetési helyükre lehetne szállítani. Ennek a két ajtónak a kibontására azonban nem intézkedik senki. Pontosabban *június 17-től szeptember 9-ig nem történt intézkedés.*

Szakos István, a vontatási főnökség vezetője nem adhat utasítást a kőművesnek, hogy bontsa ki az ajtót, mert ha ő hozzányúl az épülethez, akkor elveszítik az egy éves garanciális jogot az *ÉVM 23-as Építőipari Vállalattal* szemben. A tervező — a *MÁV Tervező Intézet* — csak javaslatot tehet az ajtók kibontására, intézkedni ő sem intézkedhet.

A fűtőház vezetői és a szakszervezeti bizottság már több esetben kérte a beruházót, a budapesti igazgatóság tervosztályát, hogy adjon ki utasítást az ajtók kibontására. *A tervosztály azonban többszöri kérés ellenére sem intézkedett.*

Ha az ipar a szabványtól eltérő méretű szekrényeket gyártott, az öltöző és mosdó felelős építtetői miért tétlenek ezt azzal, hogy két ajtó kibontására három hónap óta nem intézkednek. *Lehet, hogy egyszerűbb egy 6,7 millió forintos beruházást elkésziteni, mint két ajtót kibontani és az öltözőszekrényeket helyükre tenni?*

Egy azonban tény: a Hámán Kató Vontatási Főnökség dolgozói — 900 ember — használni szeretné ezt a létesítményt. Kulturált körülmények között szeretnének tisztálkodni, öltözködni, nem pedig nap mint nap bosszankodni.

(szerényi)

Érdekes vasúti hidmunkák fejeződtek be

A *budapest-ceglédi* fővonal villamosítása miatt Budapesten szükségessé vált a *Mogyoródi és Kerepesi úti* vasúti hidak acélszerkezeteinek átalakítása. Mint erről korábban hírt adtunk, *az acélszerkezeteket hosszában kettévágták és toldással szélesítették ki a hidakat.* Az építkezés miatt a fővonal vágányait elterelték és azokat most ezekben a napokban helyezik vissza a már kiszélesített hidakra.

Egy másik érdekes munkát *Baján* fejeztek be a MÁV hídépítők. Az eddig legmagasabb dunai jeges árvíz, 1956-ban elérte a bajai vasúti-közúti híd Bátaszék felé eső hídszerkezetét. Elhatározták, hogy a hídszerkezetet a jövőben — hasonló eset elkerülése céljából — megemelik. *A hidászok most egy méterrel megemelték a Duna-híd Bátaszék felőli végét* és ezzel a hídszerkezet az eddigi legmagasabb árvízszint fölé került.

Hétvégi vonat összeállítása
(Pusztai Pál rajza)

Népszerű a Szakma Ifjú Mestere mozgalom

A debreceni járműjavító üzemben tízéves múltra tekint vissza a *Szakma Ifjú Mestere* mozgalom. Ennek a versenyformának népszerűségére mi sem jellemzőbb jobban, mint az, hogy évről évre növekszik a versenyző fiatalok száma.

Ebben az évben 178 fiatal szakmunkás nevezett a versenybe. A fiatal műszakiak tanácsa a szakmai, illetve vizsgakérdéseket már eljuttatta a fiatalokhoz, sőt november és december hónapban majd ezekből a kérdésekből szakmai konzultációt is tartanak, hogy a soron következő januári vizsgakor sikeresen szerepeljenek a fiatalok.

Volosinovszki János

Lesz elegendő tüzelő

Október 31-ig beválthatók a részletre befizetett tüzelőutalványok

A vénasszonyok nyara ugyan még hátra van, de azért nem árt a télre tekinteni. Főként azoknak nem, akiknek nincs még a pincéjében, vagy a fás sufnijában a téli tüzelő. Szinte rossz hagyomány már, hogy a hideg beálltával megnő a tüzelő iránti kereslet. Ezt igazolja az *Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóságtól* kapott információ is.

A télre való felkészüléssel nincs ugyan baj, sőt örömmel közölhetjük, hogy az éves tüzelőmennyiséget az Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság a legjobb minőségű szenekből biztosítja. Komlói diót, gyöngyösi, várpalotai lignitet a vasutasok részére nem rendeltek. *Az azonban már kevésbé örvendetes, hogy az úgynevezett elővásárlásnak nem volt valami nagy sikere és az április, május, június, sőt még július hónapokra rendelt szénmennyiség tetemes részét a szolgálati helyekről nem vitték el.* Mivel ezeknek a szeneknek a minősége a tárolás miatt megromlott, így ezeket csak üzemi célra tudják felhasználni.

Kedvezőtlenül hat a tüzelő beszerzésére az is, hogy nagyon sok részletes tüzelővásárlási utalványt a megszabott határidőig, *augusztus 31-ig nem váltottak be.* Így egyes szénfajtákból, mint például a berentei szénből az őszi időben nem tudnak minden igényt kielégíteni. A „részletes" vásárlási utalványokat egyébként *a szolgálati hely szakszervezeti bizottságának javaslatára október 31-ig még beváltják.* Október 31 után azonban a „részletes" szénvásárlási utalványok érvényüket vesztik. Tehát, akinek ilyen utalvány van a birtokában, az az elkövetkező időben sürgősen váltsa be.

Tüzelőhiány nem lesz. Ettől senkinek nem kell tartania. *De tanácsos, ha a téli tüzelőről mindenki még most, időben gondoskodik,* hiszen a szénbányák termelése egyenletes, és egy esetleges téli „rohamot" a vasút sem fog tudni kielégíteni.

MÚZEUM PRESSZÓ
a Közlekedési Múzeum területén, Budapest XIV., Május 1. út. (Városliget)
Megközelíthető 25-ös villamos, és 70, 72, 75-ös trolibusszal.
NYITVA:
Hétköznap: 11—21 óráig
Vasárnap: 10—21 óráig
Pénteken: zárva.
• KITÜNŐ FEKETE
• SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRASZSZOTEMÉNYEK
• VIRSLI, DEBRECENI
• ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK
UTASELLÁTÓ

Bölcsődebővítés társadalmi munkában

A *dunakeszi járműjavítóban* dolgozó nők közül a gyermekgondozási segélyről szóló kormányrendelet megjelenését követő időszakban harminchárman szültek, s közülük huszonkilencen vették igénybe a két és félévre szóló kedvezményt, a vele járó 600 forintos havi gondozási segéllyel együtt. Ez a szám is bizonyítja, hogy helyes és célszerű volt a kormány intézkedése, mely szerint anyagilag is gondoskodik a gyermeküket nevelő édesanyákról. A születések számának növekedése megköveteli a járműjavító bölcsődéjének bővítését is.

A járműjavító szakszervezeti bizottsága és az üzem vezetői élve a lehetőségekkel, elhatározták, hogy az üzemi bölcsődét bővítik. Ismerve azonban az építőipar kapacitáshiányát, erre a bővítésre csak úgy kerülhetett sor, *hogy a munkák elvégzését az üzem szocialista brigádjai vállalták.*

A szocialista brigádok tagjai már elkezdték az üzemi bölcsőde bővítését, s vállalták azt is, hogy a szabadságok miatt távollevő brigádtagok helyett is elvégzik a munkát.

Szőnyi Lajos

Prágától Budapestig a vonat alatt

Különösen a fiatalok szempontjából tanulságos az alábbi történet. Fékezi az oktalan kalandvágyat, de azért is mert jó példa arra, hogy a vasúti szolgálat éberséget, figyelmet igényel.

Az elmúlt napok egyikén a Nyugati pályaudvaron a Hungária gyorsmotorvonat érkezésekor arra lett figyelmes Szabó János váltóőr, hogy valami nagyobb tárgy vágódik ki a vonat alól.

Elvágtunk egy embert...! — kiáltotta s szaladt a helyszínre. A balesetnek nem találta semmi nyomát. Nyugtalanította a látvány, ezért kereste a jelenség okát. Körülnézett s a gyorsvonat mellett álló szerelvényben ajtócsapódást hallott. A zaj irányába indult és az egyik WC-ben egy fiút talált megbújva. Fülöncsipte és bekísérte a forgalmi irodába.

Kiderült, hogy Ladislau Veliki 14 éves csehszlovák gyermek, pilseni lakos, Prágától Budapestig utazott az alvászerkezeten. Az egész testében remegő gyermeket nem volt könnyű szóra birni. Néhány vigasztaló szó azonban felbátorította. Elmondta, hogy apja rosszul bánt vele, ezért indult világgá. Prágában bebújt a cseppet sem kényelmes, olajos alkatrészek közé és ott megkapaszkodva, ezer veszély közepette, kalandos utazás után, épségben eljutott Budapestre.

A kalandvágyó csehszlovák kisfiú a Nyugatiból a következő került, ahonnan minden bizonnyal, világjáró útja befejező akkordjaként hazakerült Pilsenbe.

— lyf —

Új módszerek a forgalmi szolgálatnál

Írta: Tóth János igazgató, szakosztályvezető

1968 MÉRFÖLDKÖVET jelent a forgalmi szolgálat életében. *Számos, jelentős technikai és szervezeti változás kerül bevezetésre.* Ez a fejlődési folyamat az elkövetkezendő időkben még tovább fog emelkedni. Mindez természetesen maga után vonja a forgalmi szolgálat szervezésének, irányításának és technikai fejlődésének mind nagyobb mértékben való kiterjesztését is.

Ezek a változások kivétel nélkül azt célozzák, hogy a vasút területén *a biztonság fokozása mellett növekedjen a termelékenység, gazdaságosan történjen a szállítási igények kielégítése* és az új mechanizmus célkitűzései megvalósításra kerüljenek.

A modern technika és üzemszervezés rohamos fejlődése szükségszerűen megköveteli a korábbiaknál jobb, hatékonyabb és korszerűbb, a haladó közlekedési koncepcióknak megfelelő eszközök és módszerek alkalmazását.

Érdemes röviden áttekinteni a vasúti termelő tevékenység szélesebb körű megszervezése érdekében hozott változások jelentősebb mozzanatait. Érdemes megvizsgálni a technikai eszközök és új módszerek jelentőségét, eredményeit és a jövő lehetőségeit.

A VASÚTI ÜZEMVITEL gazdaságosságának fokozása, az önköltségcsökkentés kedvezőbb kialakítása érdekében *a gyenge forgalmú vonalainkon ez évben a forgalmi szolgálat nagymértékű egyszerűsítését vezettük be.* Az egyszerűsítés bevezetését megelőzően körültekintően elemeztük e vonalak személyzeti és forgalmi lehetőségeit, gazdasági és fejlettségi adottságait.

Az egyszerűsitett forgalmi szolgálat gyakorlati megvalósításánál mellőzhetetlen szempontként vettük figyelembe, hogy *a forgalom biztonsága, a szolgáltatások színvonala nem csökkenhet,* a vonal, vagy a vonalszakasz változatlanul megfeleljen a személy- és teherszállítási feladatoknak és legyen összhangban a haladó közlekedéspolitikai célkitűzésekkel. *Tekintettel voltunk a vasút vállalati érdekeire is, hogy az egyszerűsítés ne csökkentse bevételünket.*

A forgalmi szolgálat egyszerűsítésének eddigi tapasztalatai kedvező eredményeket hoztak gazdasági és szociális téren egyaránt.

A kollektív szerződés értelmében átszerveztük a dolgozók szakmai oktatását is. Kiadott rendelkezéseink alapján *az oktatást lehetőleg munkaidőben kell megtartani,* ahol ez nem oldható meg, ott a dolgozó részére összevontan, azonos tartalmú szabad időt kell kiadni.

Az uj általános oktatási rend a szakoktatásra kötelezetteket munkakörüknek megfelelően csoportosítja és így a korábbiakhoz viszonyítva *csökkentett óraszámban is biztosítani lehet a dolgozók munkájához szükséges szakmai ismereteket, illetve azok növelését.* Természetesen a jövőben is elvárjuk dolgozóinktól, hogy kísérjék figyelemmel és tanulmányozzák öntevékenyen a munkakörükben történő változásokat, technikai fejlődést, és rendszeresen gyarapítsák szakmai ismereteiket.

A VASÚTI MUNKA fejlődésének egyik fontos láncszemét képezi a távgépírók vonatelemzés adására történő felhasználása, illetve az eddig szűk körben alkalmazott módszernek februártól az egész hálózaton üzemszerűen történő bevezetése. Az új eljárás túlnő az értekezési berendezések korszerűsítésének fogalmán, mert meggyorsítja a tényleges munkát és jelentős mértékben megkönnyíti azt. *A vonatindító állomás a rendeltetési állomás részére távgépírón (aépen) továbbítja a vonatfelvételkor felvett és szükséges adatokat.* Nincs szükség a továbbiakban külön rendezési jegyzék elkészítésére, kocsifelírásra, csupán egyeztetni kell az érkezési adatokat.

A menetrendszerkesztést is korszerűsítjük. A korszerű, nagy teljesítményű vonóerő hatékonyabb kihasználása érdekében az 1968—69 évi menetrendváltozás alkalmával a *Budapest —Miskolc—Nyíregyháza, a Budapest—Hegyeshalom, a Budapest—Szob, a Budapest—Debrecen—Záhony,* a *Budapest—Kelebia,* és a *Szolnok—Lökösháza* fővonalakon az eddig alkalmazott redukált sebességidőpótlékos menetidőszámítási módról kísérletképpen áttértünk a menetidőnek menetdinamikai számítással való meghatározására. *E rendszer lényege, hogy a menetidők meghatározása a vonatmozgás tényezőitől, a vonóerő, ellenállás és fékezéstől függ.*

A modern módszerű menetdinamikai alapon történő menetidőszámítás lehetővé teszi a vonóerő optimális kihasználását, növeli a termelékenységet, biztosítja e téren a gazdaságos üzemeltetést. A kísérlet sikeres befejezése után *a vonatok mozgásegyenletének, vagyis a menetidő kiszámítása a későbbiek során nagy teljesítményű elektronikus géppel fog történni* s az mentes lesz a korábban esetleg előforduló szoros vagy laza menetrendi eltérésektől.

Az ismertetett szervezési változásokat, korszerűsítéseket október 1-től újabb, három nagy jelentőségű intézkedés követi.

BEVEZETESRE KERÜL hálózatunkon az iránypont rendszer, mely szerves részét képezi a haladó gazdaságpolitikai módszerek gyakorlatban való megvalósításának. E rendszer lényege, hogy *a rakott és továbbítandó üres kocsikra olyan számbárca helyezendő el, mely útbaigazítást ad a továbbítási útvonalra és rendeltetési állomásra.* A rendezőpályaudvarok, a fontosabb elágazó és leadási állomások mint iránypontok, kétjegyű számmal, a határátmenetek háromjegyű számjeggyel kerülnek megjelölésre. A többi állomás két számjegyű egyedi számot kap.

Hasonló iránypontrendszert több idegen vasútnál sikeresen alkalmaznak. Hálózatunkon való bevezetése, begyakorlott megvalósítása *egyszerűbbé és könnyebbé teszi a végrehajtó forgalmi szolgálat dolgozóinak és az irányító szerveknek a munkáját.* Ezen túlmenően az iránypontredszer révén egyszerűsíthető a vonatelemzés, állomásokon az elegyrendezés, az elegyfeldolgozás. Az eddig manuálisan meg nem valósítható adatgyűjtések és technológiai elemzések gyorsan és egyszerűen megszervezhetők. Az iránypontrendszer bevezetésével *az irányítási szabályzat és az elegytovábbítási rend új kiadására is sor kerül.*

Október 1-én lép életbe a teherkocsik egységes sorozatjel-, és számozási rendszere is. Ennek bevezetését a kocsigazdálkodás területén fokozatosan erősödő nemzetközi együttműködés, az egységes nemzetközi kocsitípusok kialakításának igénye, a kocsigazdálkodás szervezésének és elszámolásának a legkorszerűbb elektronikus gépekkel való vizsgálata tette szükségessé.

A VASÚTAK NEMZETKÖZI SZERVEZETEI az UIC és az OSZZSD széles körű tudományos vizsgálat után határozták el az egységes sorozat és szám megjelölésének rendszerét, melynek megvalósítását kocsiparkunkban mi is végrehajtjuk. *Az új számozási rendszer bevezetése megkönnyíti a kocsiszolgálat operatív tevékenységét és széles körű felhasználást biztosít az elektronikus gépek alkalmazásának a kocsigazdálkodásban.* Szükségessé válik mintegy 16 nyomtatvány (kocsifelíró könyv, elegysúlynapló, vonatterhelési kimutatás stb.) módosítása is. A 12 számjegyű rendszer gyakorlati alkalmazása ha a kezdeti időkben esetenként átmeneti nehézségeket jelent is, nagymértékben elősegíti kocsiparkunk eredményesebb és gazdaságosabb kihasználását.

A 12 számjegyű rendszer bevezetése, valamint az iránypont alkalmazása eredményeként a távgépírós vonatelemzések is egyszerűsíthetők, az eddig szövegesen közölt adatok számjegyekkel kifejezhetők.

Ugyancsak október elsején lép érvénybe az *F. 1. sz. Jelzési-* és az *F. 2. sz. Forgalmi Utasítás* módosítása. E két utasítás módosítását az érvénybeléptetés óta a gazdaságos üzemvitel. a forgalmi szolgálat rugalmasabb megszervezése, valamint az üzemszervezeti változások tették szükségessé. Az új előírásokban rendezést nyer a vonatszemélyzet problémája. *A nagy teljesítményű, nem gőzvontatású gépeken a kenő helyett a vonatvezető a mozdonyvezető mellett fog szolgálatot teljesiteni. Közösen tesznek eleget a figyelési kötelezettségeknek, s a különféle szakszolgálatú dolgozók ilyen együttműködése a forgalombiztonság növekedését eredményezi.* A felszabaduló munkaerő átcsoportosításával lehetőség nyílik szociális intézkedések foganatosítására is. (Munkaidő-csökkentés.)

E néhány kiragadott technikai és szervezeti változás csak egy része annak a hatalmas feladatnak, mellyel szakszolgálatunknak 1968-ban meg kell küzdenie. *Harc és küzdelem ez az új és haladó eszközökért, módszerekért.* Nagyot léptünk előre, többet mint bármikor. E célok és feladatok sikeres megvalósításáért küzdeni kell valamennyi dolgozónak. *E változások mitsem érnek, ha mögöttük hiányzik a gondolkodó és alkotó ember,* aki a technikai vívmányok megvalósított eszközeivel harcol a jobb létért, azért amit tőlünk, a forgalmi szakszolgálat dolgozóitól társadalmunk joggal elvár.

A FORGALMI DOLGOZÓK eddig is megoldottak nehéz feladatokat, szakmai felkészültségük, munkalendületük, a vezetők és dolgozók szoros összefogása biztosíték arra, hogy a sronkövetkező feladatokat is maradéktalanul meg fogják oldani.

Magyar motorvonatok Bulgáriának

(Tudósítónktól.)

Bulgáriában az utóbbi öt év alatt hatalmas összegeket fordítottak a vasút korszerűsítésére. Mint ismeretes, Bulgáriában hazai mozdonygyártás nincs, ebből a termékből az ország mindig behozatalra szorult. Gyártanak viszont személyszállító kocsikat és tehervagonokat, az utóbbiakat olyan jó minőségben, hogy exportálják is.

A bolgár vasútak nagyszabású modernizálása 1963-ban kezdődött és ez a vállalkozás még több külföldi mozdony, motorkocsi importját tette szükségessé. Ma már a bulgáriai vasútvonalakon a forgalom 50 százalékát modern osztrák, magyar, csehszlovák, román és kisebb mértékben NDK és nyugatnémet gépekkel bonyolítják le. A hagyományos gőzmozdony használata egyre jobban háttérbe szorul.

Erről a korszerűsítési munkáról beszélgettünk *dr. Pervan Petrovval,* a szófiai fűtőház egyik vezetőjével.

— *A vasutak villamosítását már 1961-ben elkezdtük, s 1963-ban fokozatosan rátértünk a dieselesítésre is* — mondotta. — *Első szállítónk Ausztria volt, ahonnan Simering—Graz—Pauker-típusú Diesel-hiraulikus mozdonyokat vásároltunk, majd Romániából Schoultzer-rendszerű mozdonyokat. Csehszlovákiából villanymozdonyokat kapunk. Magyarország 1963 óta rendszeresen szállit középteljesítményű Diesel-elektromos mozdonyokat és a múlt év óta Diesel-motorkocsikat is.*

— A csehszlovák vilany-, az osztrák Diesel-mozdonyokat, a magyar motorkocsikat, mivel a vonatok fűtésére alkalmas berendezéssel, kazánnal rendelkeznek, a személyszállító vonatok továbbítására használjuk — folytatta. — Ezek a mozdonyok és motorkocsik bonyolítják le a gyorsvonati forgalmat olyan fővonalakon, mint *Szófia—Várna, Szófia—Burgasz, Szófia—Russe* stb. A román gyártmányú Diesel-mozdonyoknak fűtésre alkalmas berendezésük nincs, ezért ezeket a gépeket tehervonatok vontatására használjuk.

— Hol közlekednek a magyar motorvonatok?

— *A Ganz-MÁVAG motorvonataival elsősorban a fővárosok környékének gyors összeköttetését biztosítjuk, de hasonló városkörnyéki forgalmat bonyolítunk le a plovdivi és a gornaorjahovicei vasútigazgatóság területén üzemelő motorvonatok is.* Motorkocsi közlekedik például Szófia és Bánkija, a környékbeli népszerű üdülőhely között. A Ganz-MÁVAG Diesel-elektromos mozdonyait pedig elsősorban tolatásra, valamint ipari üzemek kiszolgálására használjuk — fejezte be *dr. Pervan Petrov.*

Aiföldi Erzsébet

GÉPESÍTETT RAKODÁS

Az NDK-ban a DR nagyobb pályaudvarain a mezőgazdasági termények be- és kirakását is rakodógépek, daruk segitségével végzik. Így lényegesen könnyebb, s gyorsabb a rakodás

A daru egyszerre több, karalábéval rakott fémszerkezetű ládát emel a nyitott vagonba

Franco tábornok országában

— Útijegyzet —

A közelmúltban a magyar eszperantista fiatalok küldötteként hívtak meg a spanyolországi *Tarragona* városba, ifjúsági eszperantó világkongresszusra. Nagyon nehéz volt bejutni Spanyolországba. Még az utolsó percben Bécsben is kétséges volt: *eljutok-e Franco birodalmába.* A diktátor államfő, Franco tábornok tisztviselői túlságosan óvatosak, ha szocialista országból való vízumkérelmet kell elbírálniuk.

Kellemetlen fogadtatás

Jellemző, hogy a világ eszperantista fiataljainak 24. kongresszusára a világszövetség jugoszláv, lengyel és csehszlovák vezetői *csak jóval a megnyitó ünnepség után érkezhettek meg az enjémhez hasonló vízumnehézségek miatt.* Pedig a spanyol hatóságok a kongresszus rendezőinek ígéretet tettek: *zavartalanul és gyorsan megkapják a beutazási engedélyüket a részt vevők.* A kellemetlen fogadtatás ellen a kongresszus munkaülése tiltakozó táviratot küldött a spanyol külügyminiszternek címezve.

Ez alkalommal első ízben üdvözölhettem a vasutas eszperantista fiatalok képviselőjeként is a kongresszust. Mostantól kezdve a TEJO (Ifjúsági Világszövetség) és az IFEF (Vasutasok Világszervezete) ifjúsági tagozatának küldöttei a tarragonai kongresszuson aláírt egyezmény szerint részt vesznek egymás rendezvényein, kicserélik kiadványaikat, munkaterveiket a gyümölcsöző együttműködés céljából.

Tarragonában egyébként értékeltük a tavalyi kongresszus óta végzett ifjúsági mozgalmi munkát. Mi, magyarok dicséretben részesültünk példás ötletünkért: *az eszperantó táncdalfesztivál megrendezéséért.* E kezdeményezéssel sok fiatalt gyűjtöttünk az eszperantisták táborába. A rádió és televízió táncdalfesztiváljainak legsikeresebb számait eszperantó nyelven szólaltattuk és kedveltettük meg az egész világgal.

A házigazdák jól kihasználták a rendelkezésünkre álló hét napot. *Montserratban* a spanyol eszperantista fiatalok hétvégi üdülőházát, *Tarragonában* eszperantó utcát avattunk. Egyik napon *Ricardo Vilar Guix.* a város polgármestere adott fogadást a húsz országból összegyűlt küldötteknek.

Talgo expressz

A nyári hónapokban, de különösen augusztusban jóformán kiürülnek a spanyol városok. Aki csak teheti. a tengerpartra utazik üdülni. Nagyon drágák a strandok, magántulajdonban van a legtöbb. *A Franco-rendszer támasza az egyház; a klérusnak igen nagy hatalma van az állam irányításában. Számos üzleti vállalkozása is van, vannak éttermei, taxivállalatai.*

A spanyol vasút állami kezelésben van, aránylag fejletlenek mondható. *A kongresszus idejére tartalmas ismertető jelent meg a spanyol vasút szolgáltatásairól eszperantó nyelven.* Ebből sok hasznos ismeretet lehetett szerezni. Több reprezentatív expresszvonatot közlekedtetnek Madrid és a nagyobb vidéki városok között. Ilyen például a *Talgo expressz,* amely a leggyorsabb, legkényelmesebb a spanyol vonatok között. Az utas kényelmét klímaszabályozó berendezés, telefon, dönthető támlásszékek, étszolgálat és sok egyéb felszerelés biztosítja. Egy másik vonattípus a TER, amely Diesel-vontatású, hasonló kényelmi felszerelésekkel. Természetesen ezekre a vonatokra előre kell a helyet biztosítani.

Igen érdekesek a spanyol vasút szolgáltatásai. *A vonat, plusz autó szolgáltatás lehetővé teszi az utasnak, hogy a vonaton történő utazása után gépkocsit bérelhessen.* A Ferrotour pedig szállást, kirándulást biztosít az utazáson kívül *Madridtól Párizsig, Rómáig* és *Lisszabonig.* A RENFE (Spanyol Államvasutak) 1973-ig tökéletesíteni kívánja vasúti hálózatát, mozdonyparkját, hogy felzárkózhasson a világ legfejlettebb vasútjaihoz.

Magas árak

Ami az árakat illeti, a munkás számára megfizethetetlenek az újonnan épült lakások. *Drága az élelem is. Fél kiló kenyér ára hat forint a mi pénzünkre átszámítva, különösen magas a sertéshús és a zsír ára.* A szórakozás sem olcsó, a spanyoloknál kedvelt és oly nagy tömegeket vonzó bikaviadalra a legolcsóbb jegyért, forintra átszámítva mintegy 200 forintot kell fizetni.

Franco tábornok országában feltűnően sok a rendőr, különösen Madridban. Ők nem a közlekedést, hanem elsősorban a közhangulatot figyelik. A közúti közlekedés igen jelentős. Gyakoriak a balesetek, különösen a fiatalok körében, akik nem tartják be a közlekedési szabályokat, fegyelmezetlenkednek, főként az úgynevezett hippyk.

Élményeim közé sorolhatom, hogy rövid madridi tartózkodásom során megtekinthettem a világ egyik leghíresebb képtárát, a madridi *El Pradot* és gyönyörködhettem *Goya, Murillo, Velázquez* és *Greco* műveiben. Csodálatos építészeti alkotás a postapalota is. melynek megtekintése ugyancsak nagyszerű élményt jelentett számomra.

A jövő évben *Finnországban* rendezik az ifjúsági eszperantó világkongresszust. A küldöttek azzal búcsúztak el egymástól Tarragonában, hogy még nagyobb, eredményesebb munkát fejtenek ki a nemzetközi nyelv révén. a baráti kapcsolatok további elmélyítése. a népek kultúrájának megismerése érdekében. E nemes munkában a világ vasutas eszperantista fiataljai — köztük a magyarok is — jelentős részt vállaltak.

Dr. Ferenczy Imre

Megjutalmazták a legjobb vasutas sportolókat

A szakszervezet és a vasút vezetői szeptember 12-én, csütörtök délután fogadást adtak a vasutas olimpikonok, válogatottkeret-tagok és a sportolók nevelésében kimagasló eredményt elért edzők, sportvezetők tiszteletére. A szakszervezet Benczúr utcai székházának tanácstermében megrendezett fogadáson megjelent *Szabó Antal* főtitkár és *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

A szakszervezet elnöksége és a MÁV Vezérigazgatósága nevében Szabó Antal főtitkár köszöntötte a megjelenteket. Elismerő szavakkal beszélt azokról a versenyzőkről, akik a különböző versenyeken, magyar bajnokságokon becsülettel helytálltak, országos és Európa-csúcsokat döntöttek meg. Külön szólt a mexikói olimpiára utazó versenyzőkről.

— *Büszkék vagyunk arra, hogy az olimpiára utazó magyar sportküldöttségben 16 vasutas sportoló és több sportvezető is helyet kapott* — hangsúlyozta a főtitkár. — *Nagy megtiszteltetés ez mind a versenyzők, mind a vasutastársadalom számára. Szívből kívánjuk olimpikonjainknak, hogy Mexikóban is érjenek el újabb sportsikereket, s eredményeikkel öregbítsék tovább a magyar sport, ezen belül a vasutas sport hírnevét.*

A főtitkár üdvözlő szavai után Rödönyi Károly miniszterhelyettes *80 sportolót és sportvezetőt részesített pénzjutalomban.* A jutalmak átadása után a miniszterhelyettes is sok sikert, jó szereplést kívánt az olimpikonoknak.

A sportolók és sportvezetők nevében Kiss Mihály, a BVSC elnöke köszönte meg a szakszervezet és a vasút vezetőinek az elismerést s a sportolóknak eddig nyújtott támogatást.

— vi —

Szabó Antal, főtitkár üdvözlő beszédét mondja

Rödönyi Károly miniszterhelyettes átnyújtja a jutalmat Bóbis Ildikónak.

(Falus István felvételei.)

ÜZEMI BAJNOKSÁG

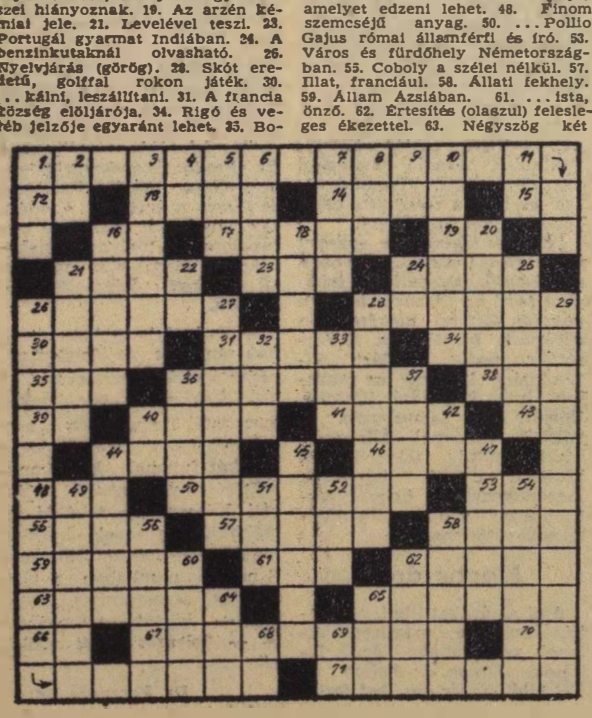
A dunakeszi járműjavítóban minden évben megrendezik az üzemi labdarúgó-bajnokságot. A nyári hónapokban megrendezésre kerülő bajnokság, amelyet a tömegsportbizottság nagy lelkesedéssel szervez, népszerűvé vált a sportbarátok körében. Az 1968. évi bajnokságban hét üzemrész csapata vett részt. Az első három helyezett részére járó jutalmakat *Révay Sándor*, az üzem szakszervezeti bizottságának titkára adta át az elmúlt napokban megtartott ünnepség keretében.

Sakkozóink a negyedik helyen végeztek Rigában

A *Nemzetközi Vasutas Sport Szövetség* (USIC) augusztus 27 és szeptember 3 között *Rigában* rendezte meg a férfi vasutas sakkcsapatbajnokságot, amelyen hét csapat vett részt. A részvevők körmérkőzés formájában találkoztak egymással. A bajnokságban a vendéglátók, a Szovjetunió együttese kiemelkedő teljesítményt nyújtott. A magyar együttes a fáradtságos utazás után rosszul rajtolt, s a bolgár együttestől nagyarányú vereséget szenvedett. Az együttes később magára talált, s legyőzte a román és az NDK-csapatot, majd döntetlent ért el a második helyezett lengyelekkel szemben.

Végeredményben a magyar együttes a *Szovjetunió, Lengyelország* és *Bulgária* vasutasválogatottja mögött, 18 ponttal a negyedik helyen végzett.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Budapest—Cegléd pályaszakaszon folyó munkálatok. 12. Hamis. 13. Francia város. 14. Rövid lefolyású betegség. 15. Tetejére. 16. Az erdők lakója. 17. Olyan szobor, amelynek egyes részei hiányoznak. 19. Az arzén kémiai jele. 21. Levelével teszi. 23. Portugál gyarmat Indiában. 24. A benzinkutaknál olvasható. 26. Nyelvjárás (görög). 28. Skót eredetű, golffal rokon játék. 30. ... kálni, leszállítani. 31. A francia község elöljárója. 34. Rigó és veréb jelzője egyaránt lehet. 35. Boga ikerszava. 36. Reggeli (lap, öltözék) angolul. 38. C. Ö. M. 39. Tiltószó. 40. Zeus hitvese. 41. Betűpótlással megfizet, javadalmaz. 43. Tagadószó. 44. Afrikai állam. 46. A kovácsolható vasnak az a fajtája, amelyet edzeni lehet. 48. Finom szemcséjű anyag. 50. ... Pollio Gajus római államférfi és író. 53. Város és fürdőhely Németországban. 55. Coboly a szélei nélkül. 57. Illat, franciául. 58. Állati fekhely. 59. Állam Azsiában. 61. ... ista, önző. 62. Értesítés (olaszul) feleslegesen ékezettel. 63. Négyszög két párhuzamos, de nem egyenlő oldallal. 65. A közeli hozzátartozó. 66. Fed. 67. A magyarokkal rokon nyelvű finn-ugor néptörzs. 70. A germanium kémiai jele. 71. Magyar vezér (947—972).

Függőleges: 1. A védőbeszéd ellentéte. 2. Állati lakhely. 3. Építésre használt faféle, francia nyelven. 4. Éneklőhang. 5. Mezőgazdasági munkát végez. 6. Nem áll szilárdan. 7. Tömör ellentéte. 8. Régi űrmérték (50,8 liter). 9. Tehénhang. 10. Hallócső (görög). 11. Európai nép. 16. Ritka női név. 18. Francia szobrász (1840—1917). 20. Délszláv nemzetiségű. 21. Idegrendszere. 22. Német elöljárószó. 24. Értékjelző. 25. Érdes, recés. 26. Október 1-től érvénybe lépő irányítási rendszer a vasútnál. 27. A zenében: gyengéden. 28. A görög mitológia szörnyalakja. 29. Angol közmondás: az idő pénz. 32. Menyasszony. 33. Spanyol folyó. 36. Görög összetételekben: nagy. 37. Nem gyakori családnév. 40. Téli csapadék. 42. Folyadék. 44. Teljesen tönkrement. 45. Erdélyi hegycsúcs névelővel. 47. Találják. 49. Titánia férje a Szentivánéji álomban. 51. Helyhatározó. 52. Három különböző magánhangzó. 54. A-va! a végén mozogna! 56. Süppedékes, mocsaras. 58. A leadott szavazat. 60. Lészen, kicsit rövidebben. 62. Gödör 64. Z. Z. E. 65. Veszprém megyei község. 68. Hangtalanul tár. 69. Keresztül.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 26. **Beküldési határidő:** 1968 október 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Augusztus huszadika, alkotmányunk ünnepe

Könyvet nyertek: Szabó Ágnes, Kecskemét, Rákóczi város 32. Dr. Fejér István, Pécel, József Attila u. 20. Reznyák Zoltánné, Gyöngyös, Fő tér 10. Hoffmann Béla, Győr, IV. k. Kismegyer állomás. Wöller Jánosné, Nagykanizsa, Petőfi u. 92. sz.

Aki átírta a csúcslistát

Első olimpiájára készül a magyar bajnok diszkoszvető

Szegvár, Szentes, Szeged. Ez a három helység *Tégla Ferenc* eddigi sportpályafutásának legjelentősebb állomáshelye. Szegváron született, s itt ismerkedett meg az atlétikával, Szentesen dolgozik, s Szegeden, az SZVSE-ben sportol.

Az 1947-es születésű fiú már egészen kicsi korában figyelte, szinte „lefilmezte" magában *Szécsényi József* mozgását, aki rendszeresen a falu sporttelepén tartotta edzéseit. S miközben figyelt, néha-néha visszadobálta a diszkoszt.

Így figyelt fel rá Szécsényi, s 1960-ban, alig 13 éves korában elkezdett foglalkozni vele. Két évvel később pedig már rajthoz állt élete első versenyén Tégla Feri. Egyszeriben ország-világ figyelni kezdte a tanító, s egycsapásra ismertté vált tanítvány munkáját, a fiatal fiú fejlődését.

Tégla Feri nem is vallott szégyent. *1963-ban a legjobb magyar eredménnyel már serdülő bajnokságot nyert, a következő évben ifiválogatott lett, s az EB ötödik helyezettje.* Eddigi legsikeresebb éve mégis 1966 volt. Ekkor *Leningrádban* megnyerte a felnőtt vasutas EB-t, *Ogyessza*ban pedig az ifjúsági Európa-bajnokságot. Ugyanakkor 64,86 m-rel (másfélkilós diszkosszal) valamint 56,34 méterrel (ez már kétkilós felnőtt diszkosz volt!) a világ legjobb ifjúsági eredményét érte el.

Az idei magyar bajnokság selejtezőjében — először dobva túl a bűvös 60 métert — utánpótlásrekordot állított fel, *majd a döntőben 60,78 méteres új felnőtt csúccsal nyert aranyérmet.* Éppen tanítómestere, Szécsényi immár „szakállas" rekordját döntötte meg. Ezzel teljes egészében átírta a csúcslistát, s most már valamennyi létező magyar rekord mellett az ő neve szerepel.

— *Nagyon sokat köszönhetek edzőmnek, Szécsényinek* — mondja a mindig mosolygós, szerény fiatalember —, *s talán legalább annyit munkahelyi vezetőimnek, akik szeretik a sportot, s mindenben támogatnak.*

Tégla Ferenc

(Hemző Károly felv.)

Tégla Feri alig volt 16 éves, amikor a szentesi vasútállomásra került, s jelenleg is ott dolgozik. A munkaügyi csoportnál adminisztratív beosztása van.

— *Ismétlem, csak köszönetet mondhatok munkahelyi feletteseimnek, minden lehetőséget megadnak ahhoz, hogy zavartalanul sportoljak, hogy minél jobb eredményeket érjek el.*

Szentesen és egyesületében, a *Szegedi Vasutas SE-ben* is bíznak Tégla Feriben. S ő szeretné is meghálálni ezt a bizalmat. Tudja, hogy *az olimpiára elsősorban mint tehetséges fiatalt jelölték, Mexikóban nem várnak kiugró eredményt tőle. Ő azonban nemcsak tanulni akar, hanem versenyezni is.* Mégpedig a legjobbakkal. Hogy ez a versengés milyen eredményt hoz? Nem tudni. Abban viszont biztosak lehetünk, hogy a jelenlegi magyar rekord nem lesz hosszúéletű. Tégla Feri gondoskodik erről...

D. I.

Szárnyas akna a vasúti töltés oldalában

Pataki György mérnök, a békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozója egyik augusztusi napon a méhkeréki földmunkáknál ellenőrzést tartott. Munkája során arra lett figyelmes, hogy a közelben dolgozó földgyalu egy 60 cm hosszú és 10 cm széles szárnyasaknát fordított ki a földből. Pataki György mérnök a földgyalut azonnal elküldte a kezelőből, majd a szárnyasaknát kézbe vette, és nagy óvatossággal elszállította a vasúti töltésről. Mint később elmondotta, erre a lépésre azért szánta el magát, hogy ne kelljen a munkát leállítani, hanem az akna robbanótávolságban „várhassa be" a tűzszerészeket. De nemcsak a földmunkát kellett volna leállítani, hanem a vonatközlekedést is.

Boldizsár Gyula

KÖNYVISMERTETÉS

Szabó Béla dr.

GYÜMÖLCSLEVEK HÁZI KÉSZÍTÉSE

Második, javított és bővített kiadás.

„Üdít, frissít, erősít!" — olvassuk a gyümölcslevekről a reklámszöveget nap mint nap. Jól is esik hosszú séta után vagy akár otthon, nagy melegben egy-egy pohár színes, pezsgő gyümölcslé vagy gyümölcsbor! Pedig hányan vannak, akik nem ismerik a gyümölcsfogyasztásnak ezt a módját. Hát még ha tudnák, hogy mi minden készíthető a közvetlen fogyasztásra sokszor már alkalmatlan, lehullott gyümölcsből: *gyümölcsszörpök, gyümölcskocsonyák, gyümölcsbólé'z, gyümölcslikőrök, sőt gyümölcsecetek, a leggyakoribb gyümölcsleveken és gyümölcsborokon kívül.*

Mindezeknek a készítésére, a gyümölcsök házi feldolgozására tanít meg az ismert szerző, *Szabó Béla* immár második kiadásban megjelent könyve. Egyszerű, közérthető nyelven vezet bennünket végig a gyümölcs sajtolási módjain, a különféle tartósítási eljárásokon, az erjesztés tudnivalóin. Végül jól használható, könnyen elkészíthető receptéket közöl, melyek alapján — ízlésünk szerint módosítva — kitűnő italok készíthetők házilag.

●

Szamojlov—Hromoj:

SECAM színes tv-rendszer

A televíziótechnika legaktuálisabb feladatát, a színes televíziózás megvalósítását tárgyalja a szovjet szerzőpár, s a téma a szakembereknek, „amatőröknek" egyaránt nagy érdeklődésére tarthat számot. A SECAM-ról, mint forgalomról itt csak annyit, hogy az oslói konferencián, 1966-ban Franciaország, a Szovjetunió és a szocialista államok ennek a rendszernek a továbbfejlesztése és bevezetése mellett döntöttek. A kötet ismerteti a színes kép előállításának technikai körülményeit, rendszerének elvét, valamint összehasonlít különböző színes tv-rendszereket, rámutat előnyeikre még fennálló hibáikra.

HÍREK

— **Vasúti menetjegyirodát adtak át rendeltetésének** Zalaegerszeg központjában. A modernül berendezett „városi" menetjegyirodában Néz Károlyné, Zalaegerszeg állomás legrégebbi pénztárosnője teljesít szolgálatot. Az iroda nagy népszerűségnek örvend a városban.

— **Milánó és Nápoly között átépítik a vasútvonalat.** A két olasz nagyváros közötti vasútvonal átépítésével a tervek szerint 1970-re készülnek el. Az átépítés során a vonal Róma és Firenze között 50 kilométerrel megrövidül.

— **MÁV orvos—műszaki találkozót rendeztek Miskolcon.** A találkozón elmondották, hogy a javítóműhelyekben a zajszint a megengedettnél csaknem 40—50 százalékkal magasabb. A rendszeres zajártalom hat a gyomor működésére, s mint megállapították, ennek is nagy része van abban, hogy a vasutasok között feltűnően sok a gyomorbeteg.

— **Épül a Hungária körúti felüljáró.** A 300 méter hosszú hídból 80 méter már pilléreken fekszik. A feljáró utak töltései is elkészültek. A Róbert Károly körút felőli oldalon augusztus végén fejezték be a 140 méter hosszú baloldali feljáró út betonozását.

— *HAMBURG KIKÖTŐJÉBEN külön rakodópartot létesítettek a szállítótartályok ki- és berakására. A kikötőből naponta 5 tartályexpressz indul Frankfurt, Stuttgart, és München felé.*

— *HÁRMAS NÉVADÓÜNNEPSÉGET tartottak a debreceni járműjavítóban. A már hagyományos családi ünnepség alkalmával a III. kerületi tanács anyakönyvi hivatalának képviselője, Ambrus Lászlóné a három újszülöttet, Mátyás Jánost, Faragó Lajost és Katona Lászlót köszöntötte.*

— **Békéscsaba közlekedésének helyzetét vitatták meg** augusztus 23-án, azon az értekezleten, amelyet a Közlekedéstudományi Egyesület részvételével a városi tanács rendezett Békéscsabán. Az ülésen szó esett az ipartelepekre vezető iparvágányok létesítéséről is, amely előreláthatóan 1969 második felére készül el.

— *ÖT ÉVTIZED A VASÚTNÁL. Tihanyi Dávid felügyelő, a zuglói szertár helyettes főnöke 52 éve szolgálja becsülettel a vasútat. Jelenleg 66 éves és még most is ugyanolyan lelkesen, fiatalosan látja el szolgálatát, mint évtizedekkel ezelőtt. A tovatűnt évtizedeket talán csak az ősz hajszálai tanúsítják.*

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Volosinovszki János, Debrecen; Markos József, Zalaegerszeg; Fokl István, Budapest; Csiba József, Gödöllő: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Nemeskéri László, Szombathely; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Gaál Gyula, Pécel: Gömöri Béláné, Jászboldogháza: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném orosházi kétszobás, 46.— forintos bérű, nagy kertes MÁV-lakásomat (15 termő gyümölcsfa, csemegeszőlővel) szegedi vagy Szeged környéki kettő, esetleg egyszobás, kert nélküli lakásra. Cím: Hegedüs Béla, Orosháza, Állomás utca 6.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztősége:
Budapest VI. Benczúr utca 41
Telefon város: 129—878
üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat. Budapest VII. Rákóczi út 54. Telefon: 224—619.
Felelős kiadó: Gábor Márton.
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 78.915 001—K
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM — Ára 40 fillér — 1968. OKTÓBER 1.

A kollektív szerződésben foglaltak végrehajtásának tapasztalatairól tanácskozott a központi vezetőség

Szakszervezetünk központi vezetősége szeptember 27-én ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Gyócsi Jenő* elnök, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár és *Gulyás János* titkár.

Az ülést *Gyócsi Jenő* nyitotta meg. Üdvözlő szavai után ismertette a napirendet, majd átadta a szót *Szabó Antal* főtitkárnak, aki az 1968. évi kollektív szerződésben foglaltak végrehajtásáról készült jelentéshez adott szóbeli kiegészítőt.

A kollektív szerződés a korábbiaknál kedvezőbb szabályokat tartalmaz

— *Amikor 1967 decemberében központi vezetőségünk a kollektív szerződéstervezetet tárgyalta és elfogadta, úgy foglaltunk állást, hogy jogszabály jellegének tiszteletben tartása mellett tekintsük a szerződést átmeneti, kísérleti jellegűnek, mint ahogyan átmeneti, kísérleti jellegűnek tekinthetjük az 1968-as gazdasági évet is* — mondotta bevezetőjében. Ezután megindokolta az álláspontot, majd így folytatta: — *A kollektív szerződés megkötésénél azt az alapelvet igyekeztünk érvényesíteni, hogy a dolgozók élet- és munkakörülményeiben, a béren kívüli juttatások színvonalában visszaesést ne eredményezzen.*

A főtitkár ezután az alapszervektől és a területi bizottságoktól beérkezett jelentésekre, információkra, valamint a tapasztalatokra hivatkozva leszögezte, hogy *a kollektív szerződés a dolgozókra semmilyen vonatkozásban nem hátrányosabb a korábbi jogszabályoknál*, sőt, számos vonatkozásban kedvezőbb szabályokat tartalmaz. Ezt követően azokkal a kérdésekkel foglalkozott, amelyek a dolgozók nagy többségénél problémát okoznak. Ilyenek a szabadság és jutalomszabadság, a hatnapos munkaidőtől eltérő munkaidőbeosztásban foglalkoztatottak szabadságmértékének kiszámítása, az üzemi étkeztetés helyzete, s a lakásépítés problémái.

Az utazószemélyzet változó illetményrendszerének kérdéseiről szólva hangsúlyozta, hogy *ez a rendszer kísérlet egy végleges, egy jó változó illetményrendszer kialakítására.* A korábbihoz képest annyiban jelent előrelépést, hogy némi díjazást ad a kényszerű távolléti, meddő időkre. Hiányossága: *nem oldja meg az utazók túlmunkájának nemhogy progresszív, de még a legminimálisabb díjazását sem.* A végleges bérezési szabályok elkészítésénél a kísérleti idő tapasztalatait felhasználva, rendezni kell ezt a kérdést az új kollektív szerződésben is.

Végezetül a vasút részesedési alapjának terhére végrehajtott *bérjellegű felhasználásokról adott rövid tájékoztatást a főtitkár.* Majd arra kérte a központi vezetőség tagjait, hogy a jelentést vitaalapként fogadják el, és saját területükön segítsék elő a kollektív szerződés reális értékelését, következő időszakra kötendő szerződés széles körű vitáinak előkészítését.

A szóbeli kiegészítő után megkezdődött a vita az írásos jelentés és a szóbeli kiegészítés felett. Az alábbiakban kivonatosan ismertetjük a vita alapját képező írásos jelentést.

Az 1968. évre kötött kollektív szerződés a gazdaságirányítás új rendszerét segítő kísérleti jellegű kezdeményezés volt. Jogszabályi jellegénél fogva alapjaiban tér el a korábbi években a köztudatba átment kollektív szerződések normáitól. *Az eddigi tapasztalatok és adatok azt bizonyítják, hogy kezdeti fogyatékosságai ellenére is bevált a hozzáfűzött reményeket.* Széles körben teret enged az üzemi demokrácia kibontakozásának, s alapul szolgál a következő, két évre kötendő kollektív szerződésnek.

A dolgozók többsége megismerte jogait biztosító, kötelezettségeit meghatározó szerződésünket minden vonatkozásban. Kedvező hatására két tényezőből lehet következtetni:

1. Lényegesen csökkentek a munkaügyi döntő bizottságoknál kezdeményezett munkaügyi panaszok és viták.

2. Szakszervezeti szerveinknek egyetlen esetben sem kellett élniük a *Munka Törvénykönyvében* biztosított kifogásolási joggal. Lényegében tehát nem történt a munkaviszonyra vonatkozó szabályokat, a szocialista erkölcsnek megfelelő bánásmódot sértő intézkedés.

Sokat vitatott problémák

A pozitívumok taglalásától most eltekintünk. Elsősorban néhány olyan pontjával foglalkozunk a szerződésnek, amely a végrehajtás során csorbát szenvedett.

Különösen sok vita és nehézség mutatkozott az utazószolgálatot teljesítő, s nem a telephelyen lakó dolgozók esetében. A szolgálati helytől a lakóhelyig, az oda- és visszautazáshoz szükséges idővel nem hosszabbították meg a dolgozók pihenőidejét. Kényszerűen a régi, a szabályokkal akkor is ellentétes gyakorlatot alkalmazták.

Nehézséget és gondot okoz az utazószemélyzet heti pihenőnapjának biztosítása is. A kollektív szerződés szerint *heti pihenőnapnak számít a naptári napnak megfelelően kijelölt nap 0 órájától számított 24 óra.* A végrehajtó szervek szívesebben vennék a heti pihenőnap tartamát kötetlen 24 órában megállapítani. A jelenlegi szabályt feloldani — ha betartása átmenetileg okoz is problémát — nem volna célszerű. *A nehéz és megerőltető szolgálatot ellátó utazó dolgozóknak az időben is behatárolt pihenőnaphoz szociális és kulturális szempontból is fontos érdeke fűződik.*

A szakmai oktatások munkaidőn belüli megtartására a szolgálati főnökségek nem készültek fel kellő módon és időben. *Szívesen vették volna az oktatáson töltött idő díjazását,* illetve az oktatás tartamával azonos tartamú összevont szabad idő helyett, annak esetenkénti kiadását. Mivel az egyik eljáráshoz sem kaptak támogatást, számolni kell azzal, hogy az év végén az egyben jelentkező többletidő megváltását nehéz lesz zökkenőmentesen megoldani.

Várható, hogy nehézségeket okoz a kollektív szerződésnek a jutalomszabadságra vonatkozó előírása is. Több dolgozó részére egy időben hosszabb tartamú szabadság kiadása ugyanis a jelenlegi munkaerő-ellátottság mellett az üzemvitelben zavart okoz.

Túlzott óvatosság érvényesül a szociális és kulturális juttatások vonalán. A kollektív szerződésben bővebben kellett volna foglalkozni ezzel. Az egyébként helyesen szabályozott kérdésekben is fordultak elő olyan nehézmények, amelyek a dolgozók ellenszenvét joggal váltották ki. Ilyen például a családi ház építéséhez szükséges anyagok szállításánál a dolgozót megillető 50%-os fuvarozási díjkedvezmény biztosítása. *Ezt olyan adminisztratív eljáráshoz kötötték, amellyel a kedvezmény megszerzése több hetet vesz igénybe.* Intézkedés történik az idő lerövidítésére,

(Folytatás a 2. oldalon)

Losonczi Pál látogatása Dunakeszin

Losonczi Pál a Galvanizáló üzemben tett látogatása alkalmával beírt a Hámán Kató ezüstkoszorús szocialista brigád naplójába.

(Szőnyi Lajos felvétele)

Losonczi Pál, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsának elnöke szeptember 25-én látogatást tett a Dunakeszi Járműjavítóban. Útjára elkísérte *Cservenka Ferencné*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a Pest megyei pártbizottság első titkára, *dr. Mondok Pál*, a Pest megyei tanács vb-elnöke.

A járműjavító bejáratánál *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes és az üzem vezetői: *Bakó Károly* igazgató, *Zsigri Lajos*, a pártbizottság titkára, *Kalmár János* országgyűlési képviselő, főmérnök, és *Révay Sándor* szb-titkár fogadta a vendégeket.

A program üzemlátogatással kezdődött, amelynek során Losonczi Pál találkozott az üzem dolgozóival, beszélgetett a szocialista brigádok tagjaival és természetesen neve, emléksorai több brigádnaplóba — így például a *Tyereskova*, *a Hámán Kató*, *az Ady Endre* és *a Mező Imre* szocialista brigádok naplójába is bekerült.

A gyárlátogatást követően rövid megbeszélésre került sor a vendégek és az üzem vezetői között. Bakó Károly üzemigazgató rövid beszámolójában tájékoztatást adott a gazdasági eredményekről és a járműjavító terveiről. Elmondotta, hogy *az üzem jelentős fejlődés előtt áll, most kezdődnek tárgyalások a mintegy háromszáznyolcvan millió forintos rekonstrukció terveiről.*

A baráti megbeszélést követően Losonczi Pál időszerű kül- és belpolitikai tájékoztatót tartott, majd válaszolt a dolgozók által felvetett kérdésekre. Végezetül megelégedéssel nyilatkozott az üzemben látottakról.

(Szőnyi)

A jubileumi évforduló tiszteletére

Négy hónap alatt négy és fél milliót takarítottak meg

Számos budapesti szolgálati helyen és üzemben vetettek számot az elmúlt hetekben arról, mit vállaltak a brigádok, részlegek az éves szerződésekben és mivel készülhetnek még eredményesebben a *Kommunisták Magyarországi Pártja* és a *Magyar Tanácsköztársaság* megalakulásának fél évszázados jubileumára.

A *MÁV Gépjavító Üzemben* az év elején több mint 1 millió 300 ezer forint megtakarítását vállalták. Most, amikor áttekintették eddigi munkájukat, megállapították, hogy fáradozásaik eredményeként

az év első hat hónapjában közel 900 ezer forint megtakarítás jelentkezik

az üzem mérlegbeszámolójában. Ebből több mint 100 ezer forint társadalmi munkavállalásból, közel 30 ezer forint önkéntes normaidő-csökkentésből adódott. Az újítások kivitelezéséből 300 ezer forint megtakarítás származott. Külön kell szólni *a forgácsoló üzem kollektívájáról*, amely egész évre 400 ezer forint értékű terv teljesítését vállalta, ezzel szemben *az év első felében már 546 ezer forint értéket teljesítettek.* A vállalásokban jelentős szerepet játszik a korszerű gyártási eljárás bevezetése, a termelő berendezések hatásfokainak növelése, a selejtcsökkentés, a munkaszervezés, a munkaidő optimális kihasználására való törekvés.

A *Ferencvárosi Vontatási Főnökség* dolgozói áprilisban a SZOT és KISZ Központi Bizottságának felhívásához csatlakozva vállalták, hogy a vontatási, üzemeltetési költségek csökkentésével, az energiahordozókkal való takarékoskodással, az újítások alkalmazásával, a vágányok közti javításokból, valamint a 100 elegytonnára eső fajlagos önköltségcsökkentésből 8 és fél millió forintot takarítanak meg. A vállalások legutóbbi értékelésekor

4 és fél millió forintos megtakarításról számoltak be.

A 102 százalékra vállalt 100 elegytonna tervüket 109,6 százalékra, az egy dolgozó mozdonyra eső 100 elegytonna tervet 2,4 százalékkal teljesítették túl és *9 százalékkal javították az utazószemélyzet egy szolgálati órájára eső kilométerteljesítményt.* A vállalások túlteljesítésében fontos szerepet játszott a 64 szocialista brigád összefogása, a szakszervezeti bizottság, a műhelybizottságok, a KISZ-szervezet aktivistáinak szorgalmas, versenyszervező tevékenysége és a több száz aktivista személyes példamutatása.

Figyelemre méltó munkát végeztek a szakmai továbbképzést illetően is. A természettudományos ismeretterjesztő előadások keretében

75 mozdonylakatos, motorszerelővé való átképzését eredményesen fejezték be.

A saját erejükből szervezett motorvezetői tanfolyamon augusztus 24-én 19-en vizsgáztak. A vizsgák előkészítésében és a vizsgára való felkészítésben sokat fáradozott és kiemelkedő munkát végzett *Szoboszlai Tibor* mérnök tanácsos és *Fiski Nándor* oktatótiszt.

Több szolgálati helyen a termelési bizottságok, a szakszervezeti bizottságok gondosan mérlegelik, mit tehetnek még az idegen kocsitartózkodások, s a vonali veszteségidők csökkentése érdekében. Számos helyen javult a verseny nyíltsága, s növekszik a dolgozók lelkesedése, szorgalma, hogy méltón készüljenek nagy évfordulók megünneplésére.

K. J.

Szeptember 26-án

befutott az első vonat az új zalaszentiváni állomásra

Zalaszentiván állomás és a *Zalaszentiván—Zalaegerszeg* közötti vonal rekonstrukciója 1964 április 15-én kezdődött. A munka jelentőségét jól szemlélteti *a 135,7 millió forintos* beruházási összeg. Az első év erőteljes kezdése után a kivitelezési munka üteme hitelbiztosítási problémák miatt csökkent, de műszaki fejlesztés megvalósításával végül is sikerült a térség szállítási tevékenységéhez megteremteni a legkorszerűbb feltételeket.

Zalaszentiván állomás

110,3 millió forintos ráfordítással valósult meg, míg a Zalaszentiván—Zalaegerszeg közötti vonal korrekciója 25,4 millió forintba került.

A munka nagyságára jellemző, hogy az állomás átalakítási munkálatainál 23,2 ezer köbméter talajcserét, 358,5 ezer köbméter töltésépítést, 3,6 ezer folyóméter szivárgót, 2,6 ezer négyzetméter rakterületet, 11.8 ezer négyzetméter útépítést, 19 csoportkitérőt és 12,5 ezer vágányfolyóméter vágányt kellett megépíteni, s kivitelezésre került 17 műtárgy. A rekonstrukcióval kapcsolatosan a felépítményben 15,3 ezer avult rendszerű vágányfolyóméter és 21 csoportkitérő került leselejtezésre.

A korszerű, minden igényt kielégítő zalaszentiváni felvételi épület és állomásfőnöki lakás, Pózva megállóhely egy lakást is magában foglaló felvételi épülete, valamint a többi magasépítményi létesítmény mind-mind a növekvő igények és követelmények maradéktalan végrehajtásához teremti meg a feltételeket. Ezzel a műszaki fejlesztéssel

teljesen feloldódik a fejlődő Zalacgerszeg térségének elegytovábbítási vontatottsága,

amely az utóbbi időben annyira nehézkessé vált az összekötő menetekkel történő elegyátállítások révén, hogy *Zalaszentiván—Kisfaludpuszta és Zalaszentiván állomásokon rendkívül magas tolatási és kocsiórát eredményezett.* Az átadással a szállítási tevékenység lebonyolítása könnyebbé, gyorsabbá, gazdaságosabbá válik mind a személy-, mind az áruszállítás szempontjából.

A felvételi épület újszerű és modern kiképzésével magas fokon elégíti ki a kulturált utazás igényeit.

A forgalom lebonyolításának biztonságát

korszerű, vágányfoglaltságot jelző domínó-rendszerű biztosítóberendezés segíti elő,

amely háromszoros áramellátás lehetőségével biztosítja az állandó üzemeltetést és ehhez korszerű távközlő berendezések egész sora csatlakozik. *Zalaszentiván—Pózva* között végrehajtott szigetelésekkel a berendezés szükségtelenné teszi az emberi megfigyelést.

Az új Zalaszentiván állomásra szeptember 26-án futott be az első vonat. Az ünnepélyes átadásra október 1-én kerül sor.

(oj)

Felvételi épület községi összefogással

Sopronkövesden új felvételi épületet emelnek. Nem azért érdemes ezt megírni, mert különleges építmény lesz, hanem mivel részben társadalmi munkával a község lakóinak összefogása révén, részben a tanácsi építővállalat segítségével létesül. Más községeknek, járási tanácsoknak is rendelkezésére állna ez a lehetőség, ahol az állomáson szükség lenne nagyobb váróteremre szolgálati helyiségre.

A kollektív szerződésben foglaltak végrehajtásának tapasztalatairól tanácskozott a központi vezetőség

(Folytatás az 1. oldalról)

az engedélyek igazgatósági hatáskörbe utalására. Hiányossága a kollektív szerződésnek az is, hogy nem rendezi a dolgozók lakásépítésének pénzbeli támogatását.

A kollektív szerződés egyes rendelkezései objektíve hatottak. *A szakszervezetnek kétélye merül fel például, hogy nem élnek-e retorzióként a gazdasági vezetők a kiszélesített felmondási jogukkal.* Az aggodalom hiábavaló volt, mert a szűkös munkaerőhelyzet miatt egyáltalán nem került sor vállalati felmondásra.

Már a tervezet vitája során is sok kérdés merült fel a beosztási hely megváltoztatásával kapcsolatban. A végrehajtása is sok bizonytalanságot szül. *Nehezen sikerült megértetni az áthelyezések és a beosztási hely változtatások közötti különbségeket.* Elsősorban a helyben történő áthelyezéseknél volt probléma, amikor a dolgozó munkaköre és munkabére is változott, mégis a beosztási hely változtatására előírt szabály alapján akarták azt megoldani, tekintve, hogy a munkaadó ezt egyoldalú intézkedéssel is elrendelheti.

A kollektív szerződés rendelkezése anélkül, hogy a dolgozó indokolt és jogos érdekeit sértené, a törvény merev előírásait arra az esetre oldja fel, amikor érintetlen marad a dolgozó munkaköre és munkabére. Nem vitatható ugyanis, hogy a dolgozónak fontos érdeke fűződik ahhoz, hogy munkaköre, amelyben szívesen dolgozik, munkabére, melyre létbiztonságát alapozza, ne változhassék meg a munkáltató egyoldalú szándéka következtében.

Megfelelő hatáskört biztosít

A kedvezményes üzemi étkeztetésben részt vevők számának növekedése, a minőség és kulturáltság javításának igénye, *egyre inkább szükségszerűvé teszi az üzemi étkeztetés tárgyi és anyagi eszközeinek fejlesztését.*

A kollektív szerződés hiányosságaként vetették fel, hogy nem védi eléggé az egészségromlás következtében csökkent munkaképességűvé vált dolgozókat. Az 1/1967. (XI. 22.) együttes miniszteri utasítás konkrét intézkedést tartalmaz erre vonatkozóan. Kimondja, hogy egészségi állapot romlásából eredő munkaképesség-csökkenés miatt munkahelyén teljes értékű munka végzésére alkalmatlanná vált dolgozót a vállalat köteles foglalkoztatni. Ha az ilyen dolgozó munkaviszonyának megszüntetésére mégis sor került, a kollektív szerződés kimondja az újraalkalmazási kötelezettséget. Ez áll nemcsak az üzemi balesetes, hanem az egészségromlás következtében kivált, és ismét munkaképessé vált dolgozókra is.

A kollektív szerződés sok kérdésben *újabb hatáskört adott a szakszervezeti szerveknek és a gazdasági vezetőknek.* Korábban centralizált hatásköri kérdésekben az igazgatóságokra és a területi bizottságokra ruházott át több intézkedési jogot. Ezek végrehajtása azonban, annak ellenére, hogy korábban kifogásolták a centrális döntést, s hivatkoztak arra, hogy saját hatáskörben gyorsabb eredményt lehetne elérni — nem kielégítő. *Lassan halad a közbeváltások kiszélesítése.* Szolgálatmentességgel is elvétve csökkentik a dolgozók munkaidejét.

Az utazók távolléti óráit sem állapították meg 300 óra alatti maximumban, pedig kezdetben sok bírálat érte a rendelkezést, mivel lehetővé teszi a havi 300 távolléti órát. Véleményünk szerint az igazgatóságok, területi bizottságok bátrabban csökkenthetnék a helyenkénti maximumokat.

Az utóbb említett kérdéseknél a kollektív szerződés megadja a lehetőséget a konkrét szabályozásnak és korlátozásnak. Ehhez megfelelő hatáskört is biztosít a gazdasági és szakszervezeti szerveknek, de a hatáskörök nagy része kihasználatlan marad.

Nehezíti a végrehajtást

A szerződés rendelkezéseinek végrehajtását nehezítette, hogy több helyen utalni kellett régebbi utasításokra. Olyanokra is, amelyek nem voltak fellelhetők a közép- és alapszervezeteknél. *Az ebből származó jogbizonytalanság veszélyeztette a helyes végrehajtást, s parancsolólag követelte a hatályos jogszabályok összegyűjtését.* A szakszervezet a vezérigazgatósággal egyetemlegesen összeállította a munkaügyi szabályok gyűjteményét, s azt még ebben az évben az illetékesek rendelkezésére bocsátja.

A pozitívumok és negatívumok ismeretében lehetőség nyílik arra, hogy *a tapasztalatokat az 1969/70. évre kötendő szerződésben kamatoztassuk.* Az új kollektív szerződés előkészítő munkája a SZOT és a Munkaügyi Minisztérium, valamint a KPM és a szakszervezet irányelvei alapján megkezdődött.

Amit figyelembe kell venni: *szervezettebbé kell tenni a szerződés tervezetének tudatosítását.* Vitáját nem bízhatjuk az érdekelt szervek öntevékeny eljárására. A konkrét teendőket időbelileg is meg kell határozni. Csak így biztosítható a vasutas dolgozók összességének bevonása, az üzemi demokrácia lehető legteljesebb érvényesítése e nagy fontosságú munkában.

A központi vezetőség a kollektív szerződés tapasztalatairól készült jelentést megvitatta, majd az 1969/70. évi kollektív szerződés megkötésének ütemtervével együtt elfogadta.

Az első napirend bezárása után a központi vezetőség ugyancsak elfogadta a szakszervezet és a ½ százalékos Önkéntes Támogatási Alap 1968. első féléves gazdálkodásáról készült jelentést, továbbá a számvizsgáló bizottság tájékoztatóját a két jelentés felülvizsgálatáról, majd különféle ügyeket tárgyalt.

Rendkívüli elnökségi ülés Miskolcon

A szakszervezet elnöksége szeptember 19-én rendkívüli ülést tartott *Miskolcon.* A kibővített ülésen az elnökség tagjain kívül részt vett *Veres Sándor,* a Borsod megyei pártbizottság osztályvezetője, *Tóth József,* a Szakszervezetek Borsod megyei Tanácsának vezetőtitkára, *dr. Pásztor Pál,* az igazgatóság vezetője, valamint a területi bizottságok titkárai.

Napirenden a miskolci területi bizottság jelentése szerepelt a szakszervezet VII. kongresszusa határozatainak végrehajtásáról. Az írásban előterjesztett beszámoló tájékoztatót adott arról a munkáról, amelyet a területi bizottság az 1967. júniusában tartott kongresszusa óta a vasút előtt álló gazdasági feladatok sikerre vitele, a dolgozók érdekvédelme tekintetében végzett. *A szakszervezeti munka egyik pozitívumaként értékelte az elnökség a termelést segítő tevékenységet.* Ennek bizonyítéka, hogy 1967-ben és 1968. első félévében az igazgatóságok versenyében *Miskolc a második helyen végzett.* Ennek elősegítője az egyre terebélyesedő munkaverseny, elsősorban a szocialista brigád- és a komplexbrigád mozgalom.

A tárgyalt időszakban javult a termelési tanácskozások színvonala és aktivitása. *Jó hatása van a közelmúlt bérügyi intézkedéseinek, valamint az ösztönző rendszerek egyre hatékonyabb alkalmazásának.* Annak ellenére, hogy az utóbbinál több helyen hiányzik még a helyi szolgálati vezetők és mozgalmi szervek bátrabb kezdeményezése.

Sokat javított a dolgozók munkamorálján az a tény, hogy ma már *az igazgatóság személyi állományának csaknem 50 százaléka rövidített munkaidőben dolgozik. Aggasztó viszont, hogy elsősorban az építési szolgálatnál a csökkentett munkaidő követelte felemelt teljesítményt eddig nem tudták realizálni, ami a heti 48 órás munkáltatás visszaállítását vonhatja maga után.* Nagy gondja az igazgatóságnak az utánpótlás biztosítása, ebből kifolyólag egyes munkaterületeken a további munkaidő-csökkentés bevezethetősége.

A dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására tett intézkedések, a szakszervezet közvetlen érdekvédelmi tevékenységének elemzése nagy teret kapott a jelentésben. A kollektív szerződésben foglalt megállapodások általában érvényesülnek. *1967-ben mintegy 6 millió forintot fordítottak az igazgatóság területén szociális beruházásokra.* Az ötéves terv során felépítésre kerülő 20 szociális létesítményből eddig tizenkettőt adtak át rendeltetésének. *Legnagyobb volumenű építkezés a miskolci vontatási főnökség öltözőmosdója és étterme, amelynek átadási határideje 1970.* Javult a dolgozók ruhaellátása a minőségi követelmények igénye ellenére is.

Csökkent a balesetek száma. Nem megnyugtató viszont a táppénzes állomány alakulása, amely hosszú ideig a legmagasabb volt ezen a területen.

A dolgozók politikai, szakmai ismerete színvonalának emelésére tett intézkedések gyümölcsözőek. *Jelentős eredményeket értek el a dolgozók szocialista tudatának és gondolkodásmódjának fejlesztésében, a tömegoktatás kiszélesítésében.* A kulturális- és sporttevékenység azonban még sok kívánnivalót hagy maga után.

Az ülésen legnagyobb vitát kiváltó téma a területi bizottság irányító tevékenységének értékelése volt. *Gyakori a vezetőtestület üléseinek elnapolása. Nem egyszer csorbát szenved a kollektív vezetés és a kollektív felelősségvállalás elve.* A vezető testület egyes tagjai a határozatok végrehajtásának segítéséből és ellenőrzéséből nem mindenkor veszik ki részüket tudásuknak és lehetőségeiknek megfelelően.

Tovább kell javítani a területi bizottság és az alapszervezetek munkakapcsolatát az informálás és az informáltság tekintetében. Javulni kell az apparátus munkamegosztásának, munkája összehangoltságának. *A vezetés színvonala emelésének és eredményességének feltétele az egészségesebb kapcsolat kialakítása a mozgalmi szervekkel és az igazgatósággal.* Ennek kiinduló pontja az egymás iránti bizalom légkörének megteremtése, a jobb együttműködés kialakítása.

Az elnökség végkövetkeztetésként úgy foglalt állást, hogy az adott lehetőségek között megvan a képesség a területi bizottság tagjaiban és apparátusában arra, hogy *a hiányosságokat felszámolják, a kollektív vezetést és a munka összhangját tevékenységük jellemzőjévé tegyék.* Úgy határozott, hogy a területi bizottság a jelentés és az észrevételek alapján rögzítse jövőbeni tevékenysége irányvonalát. Elsősorban a vezetési stílus javítása képezze a közeljövő tennivalóit.

Az 50 százalékos tagdíjrészesedésből

Közel 19 millió forint szociális juttatásokra, kulturális és sportcélokra

Az 50 százalékos alaprészesedés bevezetésével a szakszervezeti bizottságoknál visszamaradó összeg az 1967. évhez viszonyítva több mint 5 millió forinttal emelkedik. Az alaprészesedésen felül a szakszervezeti központ további 1 millió 700 ezer forint különrészesedést biztosít az alapszervek részére a szociális juttatások fokozottabb kielégítésének fedezésére. *Így az alap- és különrészesedéssel együtt, mintegy 18 millió 850 ezer forint áll alapszerveink rendelkezésére a beszedett tagdíjból.*

A nagyobb anyagi eszközök lehetővé tették, hogy a szakszervezeti bizottságok ez évben fokozottabban tudnak foglalkozni a tagság szociális, kulturális és sportigényeinek kielégítésével.

Szülési és temetkezési segélyek folyósítására például 3 millió 300 ezer forintot, 700 ezer forinttal magasabb összeget irányoztak elő a múlt évinél. Ezen kívül *egyéb szociális célokra további 3 millió 700 ezer forintot fordítanak.*

A kulturális igények kielégítésére

5 millió 100 ezer forintot, az elmúlt évinél 1 millió 700 ezer forinttal magasabb összeget használnak fel.

A kulturális felhasználásokon belül könyvtárra 600, a művelődési otthonok támogatására 175, ismeretterjesztés és *egyéb kulturális célokra 4 millió 300 ezer forintot fordítanak.*

A sportigények kielégítésére 580 ezer forintot terveztek. A szakszervezet a visszamaradó tagdíjból *további 2 millió forintot juttat vissza a tagság kulturális, szociális és sportigényeinek kielégítésére.* Ezen belül közel 500 ezer forintot biztosítunk kulturintézményeink felújítására, mintegy 450 ezer forintot a szervezett üdültetést végző vasutas üdülők fenntartására, 200 ezer forintot a nyugdíjas tagok segélyezésére, illetve üdültetésére.

A felsorolt juttatásokon felül a szakszervezet

1968-ban 3000 gyermek kéthetes üdültetését biztosította a balatonkenesei üdülőben.

A gyermeküdültetésre fordított összeg eléri a 2 millió 500 ezer forintot.

A közölt számadatok is bizonyítják, hogy *a beszedett tagdíjak nagyrészét közvetlenül szakszervezeti bizottságaink használják fel a tagság különféle igényeinek kielégítésére.* Az összegek hatékony felhasználása érdekében szükséges, hogy a szakszervezeti bizottságok rendszeresen tájékoztassák a tagságot a rendelkezésre álló pénzügyi eszközökről és azok megfelelő felhasználásáról.

A vonatkísérők műhelybizottsági titkára

Szikár, őszhajú ember *Nagy Dezső,* Debrecen állomás legrégibb műhelybizottsági titkára. 1945-ben bizalminak választották. 1950 óta műhelybizottsági titkár.

— *Addig nem megyek nyugdíjba, amíg a „mandátumom" tart* — mondja és őszintén hiszi, hogy gazdasági munkájával egyenrangú a szakszervezeti funkciója. Most 57 éves, s vonatvezető, 1941 óta szolgál a vasútnál. Szereti ezt a dinamikus munkát.

— *Az utazásnak varázsa van* — bizonygatja. — *A vonaton annyiféle ember fordul meg, hogy szinte az egész társadalom keresztmetszetével találkozunk.*

A forgalom jelenti igazán a vasútat, annak minden szépségével, problémáival — vallja. Az elmúlt 27 év alatt egyszer sem vállalt állomási szolgálatot, pedig sokszor kértek rá. Így aztán utazik megszakítás nélkül, *s életközelből ismeri a vonatkísérők minden gondját, baját.*

Alapszervezetében jelenleg 534 szakszervezeti tag van. Hetvenkét bizalmival dolgozik. Érdekességnek számít, hogy a vezetőségválasztások időtartamát csupán ebben az alapszervezetben két hétre tervezik. Egy-egy termelési tanácskozás három napig tart és ugyanaddig a bizalmi értekezletek is. Érthető, hiszen az emberek nagyrésze állandóan úton van, szétszórva *Budapest* és *Záhony* között.

A vonatkísérőknél jelenleg 32 szocialista brigád működik, 155 taggal. A szocialista munkaverseny hatására Debrecen állomáson javult a balesetmentes közlekedés. Nagy Dezső nemcsak szervezője, hanem aktív részvevője is a szocialista munkaversenynek. Eddigi munkáját öt kiváló dolgozó jelvény, a *Munka Érdemrend* bronzfokozata és a *Szocialista Munkáért* kitüntetés bizonyítja.

Eredeti szakmája asztalos. De a második világháborút megelőző évek munkanélkülisége az egyetlen biztos kereseti forráshoz vonzotta. Azóta Debrecen az ország egyik leggyorsabban iparosodó városa lett. Tucatjával születtek a nagyvállalatok, az Európa-hírű gyárak. Olyanok, mint a *Magyar Gördülőcsapágy Művek,* a *Biogál Gyógyszergyár,* a *Hungária Műanyaggyár,* a *Medicor* stb... Nagy Dezső azonban hűséget fogadott az acélsineken gördülő szerelvényeknek. *Sok viharos esztendőt élt meg a vasútnál eltöltött több mint negyedszázad alatt.* Ott volt a szocialista vasút bölcsőjénél és ott van az első vonalban most is, amikor a vasút összehasonlíthatatlanul korszerűbb eszközökkel, de nem könnyen oldja meg a szállítási feladatokat. Ma már csak baráti beszélgetéseken egy-egy pohár sör vagy bor társaságában, meg az újságíró multat idéző kérdései nyomán esik szó azokról az időkről, amikor a vonatkísérők 500—520 órát is teljesítettek egy hónapban.

Sokkal könnyebb az életük, de még mindig nem problémamentes. *Az augusztusban bevezetett új díjazási rendszer anyagilag még érdekeltebbé tette őket, hogy lelkiismeretesebb, jobb munkát végezzenek.* A munkaköri bérek ráépítésével általában elégedettek az emberek, csupán a jegyvizsgálók panaszkodnak, akik közül nem mindenkit érint egyformán az új rendelkezés. Ezért harcol most különböző fórumokon a vonatkísérők műhelybizottsági titkára, hogy még kedvezőbben alakuljanak az anyagi feltételek.

Nagy Dezső 1932 óta vesz részt a munkásmozgalomban. Olyan kommunistának tartják számon pártszervezetében, aki *hosszú évek óta példamutató munkát végez a szakszervezeti mozgalomban.* A társadalmi munka ma már megszokott életritmusához tartozik. A szolgálatba lépés előtt és a fárasztó munka után még órákat tölt az emberek ügyes-bajos dolgainak intézésével.

— *Ha jövőre nyugdíjba megyek* — mondja — *továbbra is a szakszervezetben és a pártban szeretnék tevékenykedni. Higgye el, én már nem tudok meglenni enélkül!*

Molát Ferenc

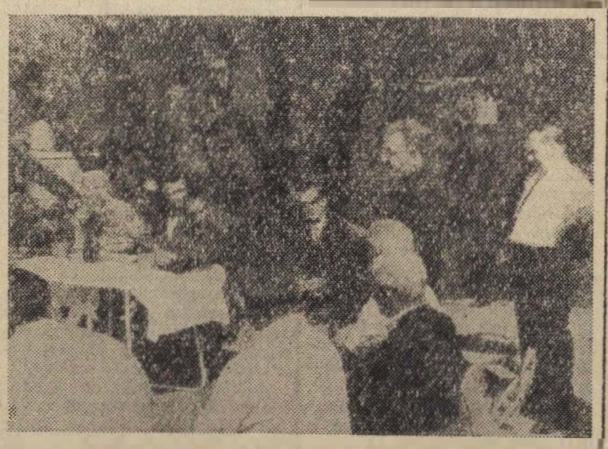
„Nem könnyen válunk meg tőle..."

Nyugdíjba készül *Balázs Ferenc,* Hatvan állomás egyik régi vonatkísérője. Huszonnyolc esztendeje tartozott a hatvani vonatkísérő településhez. Szerény, csendes, szorgalmas embernek ismerte mindenki.

Egyszerű szakszervezeti tag volt. Kitüntetéseket nem kapott, de büntetve sem volt. Mégis, mi az, amiért meg kell emlékeznünk nyugdíjba meneteléről?

Semmi egyéb, mint az, hogy *izig-vérig vasutas,* aki most búcsúzni készül munkatársaitól, szolgálatától. A 28 éven át, ha esett, ha fújt, Balázs Ferenc sok társával együtt *kerékpárral hajtott Hatvanba lakóhelyéről, Hort községből.* Nem csábították más munkahelyek, ahol talán többet is kereshetett volna, mindvégig hű maradt a vasúthoz, nehéz szolgálatához. Nem könnyen válnak meg most tőle munkatársai, elettesei, akik nyugdíjba vonulása alkalmából jó pihenést, hosszú és nyugodt életet kívánnak Balázs Ferenc vonatkísérőnek.

Szücs Ferenc
Hatvan



A nyár végén a MÁV Gépjavító nyugdíjasainak egy csoportját meghívták az üzem vonyarcvashegyi üdülőjébe. A nyugdíjasok, miután megtekintették az üdülőt, elbeszélgettek egykori munkatársaikkal.

A rövidített munkaidőben is eredményesen dolgoznak

Látogatás az Északi Járműjavító Üzemben

Az Északi Járműjavítóban az év elején kísérletként vezették be a kéthetenkénti szabadszombatos munkarendet. Erre az üzemre nem véletlenül esett a választás. A felsőbb szervekhez benyújtott tervük, amelyben leírták, hogyan kívánják megszervezni a munkát a munkaidő csökkentése esetén — a legmegalapozottabbnak látszott.

Érdemes visszapergetni, vajon hogyan is tervezték.

A termelés csökkenése nélküli kéthetenkénti szabad szombatok bevezetéséhez 493 ezer munkaóra megtakarításra volt szükségük. Miből kívánták ezt a közel félmillió órát „elővarázsolni"? *194 ezret műszaki fejlesztésből, 196 ezret üzemés munkaszervezésből, 63 ezret technológiai változtatások révén és 40 ezret egyéb munkafegyelmi és más intézkedések útján tervezték előteremteni.*

Zavartalan átállás

A számok is azt jelzik, hogy a munkaidő-csökkentés megszervezésénél az üzem vezetőinek volt min törni a fejüket. Új technológiákat kellett kidolgozniok. Gördülékenyebbé, hatékonyabbá kellett tenni a munkát és nem utolsó sorban a mérnököknek, technikusoknak új műszaki megoldásokat kellet találniok, korszerűbbeket, kifizetődőbbeket a régieknél.

Kilenc hónap telt el a munkaidő-csökkentés első napjától. Hogyan sikerült a szép tervet megvalósítani? — kérdeztük *Tocsik Károlytól*, az üzem főmérnökétől és *Baranyai Zoltántól*, a szakszervezeti bizottság titkárától.

— *A műszaki intézkedések jelentős része már január 1-én életbe lépett. A jó előkészítésnek köszönhető, hogy többségük hamar meghonosodott a műhelyekben és munkaórákban kamatozott* — jelentette ki a főmérnök.

— A szocialista brigádok vállalásai is nagy segítséget nyújtottak ahhoz, hogy már az év elején mindenütt zökkenőmentesen állhattak át az új technológiára, vezethettek be korszerű műszaki elgondolásokat. Így vált lehetővé az is, hogy a *munkaversenyben egyre jobb eredményeket érnek el a brigádok és a műhelyrészek* — tette hozzá az szb.-titkár.

A KPM megalakulásának 50. évfordulójára tett vállalásokban is elsősorban azokat a feladatokat tűzték ki célul, amelyek révén lehetővé vált a munkaidő-csökkentés termeléskiesés nélküli bevezetése. Ezen túl néhány brigád külön vállalásokat is tett.

A villamosmozdony-osztály 34 szocialista brigádja például terven felül egy villamosmozdony elkészítését ígérte. A karbantartók *Czimrák* brigádja a XV-ös épület gőzfűtését készítette el két héttel korábban. A *Kongresszus* brigád a Dieselmozdonyműhely légfüggönyének határidő előtti elkészítését határozta el.

Ütemes járműkibocsátás

A brigádok következetesen végrehajtották vállalásaikat. Az első félév eredménye a 44 órás munkarend ellenére is jobban alakult, mint azelőtt bármikor. *Ütemessé vált a járműkibocsátás. Végrehajtották mindazokat a feladatokat, amelyeket a félévre beterveztek.* Sőt ezen felül a MÁV különleges igényeinek is eleget tettek. A készárutervben 4,8 millió forinttal csökkentek a költségek. (A teljes teljesítmény értékénél ugyan felfutás van, de ez nem az Északin múlik. Ennek az az oka, hogy a járműjavító mostanában olyan mozdonyokat kap, amelyek elhasználtabbak, mint ahogyan lefutott kilométereiktől várható lenne.)

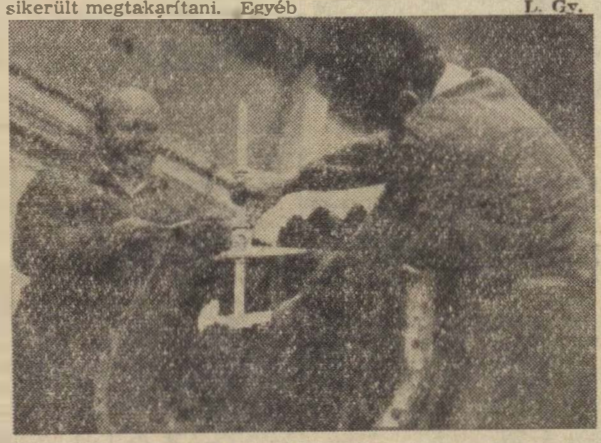
Visszatérve az év elején elképzelt tervre, elmondhatjuk, hogy a szakszervezeti bizottság és az üzem vezetése nagy gondot fordított arra, hogy *a termelésnövekedés elsősorban a műszaki és szervezési intézkedésekből adódjék, ne a munkaintenzitás növeléséből.* A műszaki fejlesztési intézkedésekből a félév alatt 80 ezer órát, üzem- és munkaszervezés révén 110 ezer órát, a technológia fejlesztésével 35 ezer órát sikerült megtakarítani. Egyéb intézkedésekkel, például a munkafegyelem megszilárdításával tízezer órát „spóroltak". Ezenfelül — hogy a dolgozóknak 44 óra alatt is meg legyen a korábbi 48 óra alatt megkeresett bére — emelték a teljesítmény-százalékot s így újabb 25 ezer órát nyertek.

Növekedett a termelés

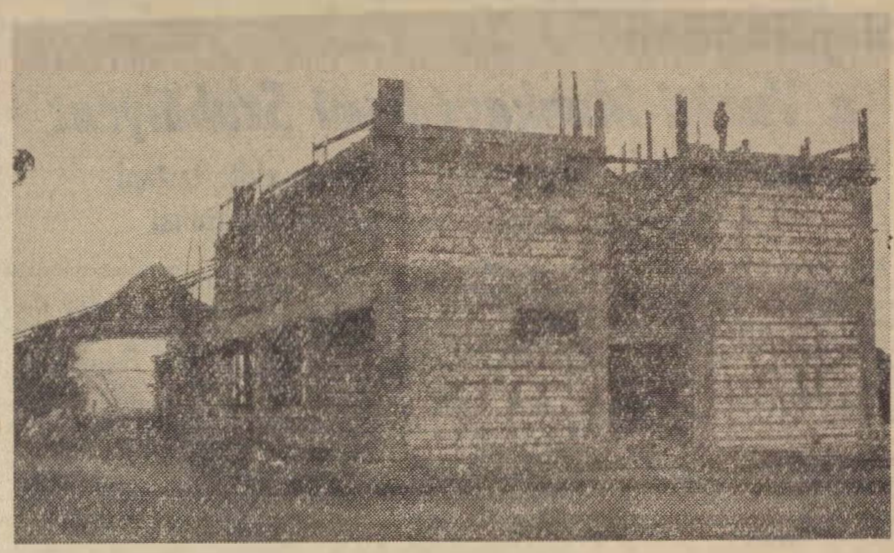
Az Északi Járműjavító Üzemnél tehát nemcsak sikerült megvalósítani az év elején különösen nehéznek tűnő tervet, hanem túl is teljesítették. Az üzem a rövidített munkaidőben jobban dolgozott, mint az elmúlt években. Sőt a létszámcsökkenés ellenére növekedett a termelés is. Arról természetesen szó sincs, hogy nincsenek gondjaink. Vannak. Az új *Munka Törvénykönyve* hatásaként megnőtt az üzemben a fluktuáció. S az a tény, hogy a MÁV-tól egyre gyakrabban kapják rossz állapotban a mozdonyokat, tetézi a gondjaikat.

A nehezén azonban már túl vannak, mert megtalálták a módját: *hogyan lehet a 44 órás munkahét alatt hatékonyabban dolgozni, anélkül hogy a minőség romlana.*

L. Gy.



Fodor Béla és Halász Miklós, a Nyíratl szocallsta brigád tagjai a forgattyú szekrény furatát ellenőrzik.
(Hemző Károly felvétele)



Épül a Ferencvárosi Vontatási Főnökség központi épülete. A munkálatokat a régi, földszintes épület bontásával egyidőben kezdték meg a MÁV Magasépítési Főnökség dolgozói
(Hemző Károly felvétele)

Kiváló eredmények Szolnokon

Szolnok állomáson 37 szocialista brigád 476 dolgozóval tett munkafelajánlást a *Kommunisták Magyarországi Pártja* megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére. A felajánlások, melyek az élüzem szint túlteljesítésére irányultak, eddig rendre teljesültek. Különösen jó eredmény, hogy a vonatközlekedési tervet, az állomáson folyamatban levő rekonstrukciós munkálatok közepette 75,78 százalékra teljesítették. A kocsikihasználási tervet szeptember 1-ig 99,6 százalékra teljesítette Szolnok állomás. A tervezettnél jobb eredményt értek el a teherkocsik gazdaságosabb felhasználásában, az átmeneti tartózkodás rövidítésében. A tehervonatok terhelésének mutatóját eddig 103 százalékra teljesítették. A vonatkísérők sem maradtak el az állomási dolgozók mögött. Erre mutat, hogy az egy szolgálati órára eső vonatkilométer-teljesítményük 3,99 km szemben a tervezett 3,6 kmrel.

Szép Ferenc
Szolnok

A KMP megalakulására emlékeztek a Vasúti Főosztályon

Megható és bensőséges ünnepség volt szeptember 25-én a Vasúti Főosztályon. A szakszervezeti bizottság nőbizottsága megemlékezést tartott a *Kommunisták Magyarországi Pártja* megalakulásának 50. évfordulója alkalmából. Az ünnepségen részt vett *Kelen Jolán, Szabó Piroska*, régi munkásmozgalmi harcostársak, *Gromikó Ninel* szovjet írónő, a pártbizottság, a szakszervezeti bizottság, a tömegszervezetek képviselői, a főosztályi nődolgozók, mint vendégek jelen voltak a Nyugati pályaudvar *Hámán Kató* brigádjának vezetője, a *Hámán Kató Naplközi Otthon és Ovóda*, a *Hámán Kató* Vontatási Főnökség nőbizottságának képviselője, s a kaposvári *MÁV Nevelő Intézet* Hámán Kató úttörőcsapatának küldöttei. Az óvodás és iskolás kislányok virágcsokrokkal, verssel köszöntötték a vendégeket.

Az ünnepségen *Kelen Jolán*, a Párttörténeti Intézet munkatársa beszélt a párt megalakulásáról, harcostársairól, s közvetlen benyomásairól. Megemlékezett *Landler Jenőről, Hámán Katóról, Csuta Károlyról.* Hámán Kató az illegális KMP egyik kiemelkedő harcosa volt, aki 1918-ban a *Vasutas Szövetségben* kezdte meg munkásmozgalmi tevékenységét, majd a *Tanácsköztársaság* ideje alatt a Forradalmi Munkás és Katonatanács tagja, a KMP és az MSZMP Központi Vezetőségének tagja és a Vörös Segély vezetője volt. 1925-től 1936-ig több alkalommal állt bíróság előtt és éveket töltött börtönben. Az eszméhez való hűségét nem törte meg a sorozatos büntetés, de a betegség elhatalmasodott meggyötört szervezete felett és 1936 augusztusában 52 éves korában meghalt. Amiért Hámán Kató és sokan mások életüket adták a dolgozók szebb, jobb élete, gyermekeink boldog jövője, valóra vált.

Utazásainál vegye igénybe az

IBUSZ

szolgáltatásait

Útlevél, vízumintézés. Valutavétel-eladás
Szobafoglalás bel- és külföldi szállodákban
és fizetővendéglátó-helyeken

1969-ben a tengerparti nyaralástól kezdve a legszebb városok megismerésén át a hegyvidéki üdülésig ismét csaknem százféle társasút-program között válogathat.

Az IBUSZ—TIT országjáró autóbusz különjárataival eljuthat az ország legszebb tájaira

Disznótoros kirándulások

Nyiregyházán megértették:

alapvető követelmény a nagyobb jövedelmezőség

Közel félmilliós bevétel – mellékteljesítményekből

Nyíregyháza a debreceni igazgatóság egyik legnagyobb forgalmú csomópontja. Ezzel persze nem mondtunk újat, különösen a Nyíregyházán gyakran megforduló vasutasoknak nem, mint ahogyan az ide érkező villamos mozdonyok sem keltenek már feltűnést. Sőt, nincs messze már az az idő, amikor Debrecen felől is áramszedős gépeket fogadhatnak.

Mégis, mi változott, mi most az újdonság a nyíregyházi csomóponton?

Az új mechanizmus hatására

Amikor *Kósa József* állomásfőnöknek feltettük ezt a kérdést, válaszát így fogalmazta meg:

— *Véleményem szerint munkánk tartalmában található a legnagyobb fejlődés.* Az első látásra nem szembetűnő ez, de mégis van, s örömünkre szolgál, hogy számolhatunk vele. Az új mechanizmus hatására gondolok. Nemcsak az állomás, hanem az egész csomópont munkáját áthatja a jobb minőségre, a gazdaságosságra való fokozott törekvés. *Nyíregyházán megértették a vasutasok, hogy keresetük, életszínvonaluk alakulása most már döntően a vasút munkájának jövedelmezőségétől függ.*

Arról, hogy az állomásfőnök szubjektív véleménye menynyire objektív alapokon nyugszik, meggyőzően szólnak gazdasági eredményeik. *A teherkocsik raksúlykihasználásában az első félév során 6,3 százalékkal jobb eredményt értek el a tervezettnél.* A tehervonatok átlagos terhelését 2,7 százalékkal teljesítették túl. A MÁV—AKÖV komplexbrigád második lett az igazgatóság területére meghirdetett versenyben. *Az idén először sikerült elérni darabáru forgalmukban, hogy nincsenek elfekvő tételek.* A befutott darabárut még aznap elfuvarozza az AKÖV. A darabáru kezelését végző raktári munkások által *az egy órára eső mozdított súly 9 mázsáról 11 mázsára növekedett.* Mellékesen foglalkoznak kocsirakományos árumozgatással is, így havi átlagkeresetük a korábbi 1700 forintról 2000 forintra növekedett.

— Január óta elsőrendű feladatnak tekintjük a mellékteljesítmények növelését — mondta *Kindrusz András* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. — Kereskedelmi és forgalmi dolgozók egyaránt törekszenek erre. A mellékteljesítmény terven felül hozza a pénzt a „konyhára". Mérlegelés, kocsi önsúlyozás, tolatás és más mellékteljesítményeink *a múlt év első felében 66 000 forintot eredményeztek, míg az idén már 481 ezer forint bevételt hoztak.*

Külön elismerést kaptak már ezért az igazgatóság kereskedelmi osztályától. Részesültek az anyagi megbecsülésből is, mert például a második negyedévben közel 200 ezer forint prémiumot oszthattak szét a feltételeket teljesítő dolgozók között.

A csomópont vállalása

— *A szocialista munkaverseny igen nagy lendületet adott a brigádoknak* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Varsányi László*, a szakszervezeti bizottság titkára. — *Csomópontunk tavaly élüzem lett, az idén a vontatási főnökség és a pályafenntartás dolgozóival együtt a „Szocialista vasúti csomópont" kitüntető cím elnyerésére tettünk felajánlást. Ebben a versenyben 684 fővel 128 brigádunk vesz részt.*

Eddigi eredményeik — ideértve a már leírt teljesítményi adataikat is — a vártnál lényegesen jobbak. Személyvonati menetrendszerűségük a vállalt 96 százalék helyett 97,3 százalékra alakult, pedig az állomás záhonyi oldalán május 26-ig új átszelési kitérők beépítése miatt kikapcsolták a biztosító berendezést és kulcsos rendszerrel dolgoztak. *Csak egy közlekedő vonattal történt balesetük, ezenkívül egy váltófelvágás és két kocsikisiklás fordult elő az állomáson.* Tolatós tehervonataik személyzetének selejtes munkájából tavaly mintegy 150 ezer forint kár származott, az idén eddig 5000 forintos munkaselejtjük volt. A kocsik gondatlan mozgatásából, gurításából több esetben kár származott a múlt évben, az idén ilyen hiba még nem fordult elő. A nyíregyházi vasutasok óvatosabban dolgoznak, mert tudják, hogy a baleseti károsszeget levonják az állomás prémiumából...

Öt tartalékkal — ebből négy M 44-es Diesel-mozdony — látják el elegymozgatási feladataikat Nyíregyháza állomás kocsirendezői. *Munkájuk gyors, jól szervezett, s így jelentősen növelték az állomás vonatfogadó kapacitását.* Nyíregyháza állomás hibájából az utóbbi időben nem fordul elő peremállomási vonatfeltartás.

Méltó partner a vontatás

A *„Szocialista vasúti csomópont"* címért indított versenyben méltó partnere az állomásnak a vontatási főnökség. Vállalásaikat eddig minden szempontból teljesítették.

— *Összes vontatási teljesítményünk 85 százalékát a Diesel- és a villamos mozdonyok hozták az első félévben* — tájékoztatott *Halász Ferenc* főmérnök. — *Különösen fontos eredményként értékelhetjük, hogy 100 etkm tervünk öt százalékos túlteljesítésére tett vállalásunkat eddig sikerült teljesítenünk.*

A vontatási főnökségnél, ahol ma már feltűnően sok fiatal szakmunkás dolgozik, 17 brigád 97 fővel küzd a szocialista brigád cím elnyeréséért, vagy a már elért eredményeinek megtartásáért. Az új műszaki igényeknek megfelelően végzik a szakmunkásképzést. A főnökség 26 dolgozója jár jelenleg villamosmozdony-lakatos tanfolyamra és tizen készülnek villamosmozdony-vezető vizsgára.

Lőrincz János

MÚZEUM PRESSZÓ

a Közlekedési Múzeum területén, Budapest XIV., Május 1. út (Városliget)

Megközelíthető 25-ös villamos és 70, 72, 75-ös trolibusszal.

Hétköznap: 11—21 óráig
Vasárnap: 10—21 óráig
Pénteken: zárva.

- KITŰNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZITÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

DIÁKSZIGET

Napirenden: a Vasúti Munkavédelmi Szabályzat

Milyen főbb szempontokat kell szem előtt tartani a szabályzat függelékének felülvizsgálatánál

Mint ismeretes az egészséges és biztonságos munkára vonatkozó alapvető kérdéseket a *Munka Törvénykönyve*, a végrehajtásáról szóló miniszterta-nácsi rendelet és ennek keretei között a *Szakszervezetek Országos Tanácsa* által kiadott szabályzat, az *Általános Baleesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabály*, valamint a miniszterek által kiadott szakmai óvórendszabályok, magyar szabványok, tervezési irányelvek tartalmazzák.

A központi előírások azokat a legfontosabb követelményeket tartalmazzák, amelyeket a dolgozók egészségének, testi épségének biztosítása érdekében a népgazdaság minden területén meg kell valósítani. Vállalaton belüli alkalmazásukra, a megoldás módjára vonatkozó részletes végrehajtási szabályokat az Mt. 9. §. alapján a *Vállalati Munkavédelmi Szabályzatban* kell meghatározni.

A függelék kötelező jogszabály

A SZOT Szabályzatban előírt vállalati munkavédelmi szabályzatot a vasút területén a *Vasúti Munkavédelmi Szabályzat* képezi, mely az ez évi 5. *sz. MÁV Hivatalos Lapban* jelent meg.

A vasút szervezeti felépítését figyelembe véve a MÁV Vezérigazgatója a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben úgy határozott, hogy a Vasúti Munkavédelmi Szabályzat (továbbiakban: VMSZ) két részből tevődik össze:

a) Szabályzatból és mellékleteiből, melyet a MÁV Vezérigazgatója a szakszervezettel egyetértésben ad ki. Ez tartalmazza a vasút központi irányítási jellegéből adódó összes rendelkezést. Érvénye a Magyar Államvasutak — mint vállalat — valamennyi szolgálati helyére, üzemére, az összes alkalmazottra kiterjed.

b) A szabályzat helyi függelékéből, melyet — figyelembe véve a szolgálati hely sajátosságait — a szolgálati helyek vezetői a szakszervezeti bizottságokkal egyetértésben készítenek el.

A helyileg készített függelék ugyanolyan kötelező jogszabály, mint a VMSZ. *A függelék az érvényben levő törvényes előírásokkal ellentétes szabályozást nem tartalmazhat.*

A szakszervezet elnöksége szeptemberi ülésén értékelte az elkészített függelékek tartalmát, hogy az országosan szerzett tapasztalatok birtokában útmutatást, segítséget adjon a helyi függelékek felülbírálásához, az esetleges módosítások készítéséhez. Milyen főbb szempontokat kell szem előtt tartani a helyi függelék készítésénél? Az alábbiakban ehhez szeretnénk néhány útmutatást adni.

Határozott szövegezést

Mindenekelőtt ki kell hangsúlyozni, hogy *csak olyan dolgok kerülhetnek a függelékben szabályozásra, amelyekre még előírás, központi utasítás nincs.* A függelékbe tehát nem kerülhetnek a meglevő utasítások, rendelkezések, szabályozások. A függelék csak azokkal a kérdésekkel foglalkozzon, amelyek a központi előírásokból adódóan a főnökség (üzem) hatáskörébe tartoznak. s a központi rendelkezés előírásainak figyelembevételével a szolgálati hely területére a munkák elvégzésének biztonságos módozatait határozzák meg. *A függelék szövegezése legyen határozott, egyértelmű, kerülje a magyarázatokat.*

A SZOT Szabályzat 4. §. a) pontja alapján a függelékben szükséges szabályozni az *Általános Balesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabály* (ÁBEÓ), a szakmai óvórendszabályok, vagy egyéb ilyen jellegű központi szabályzatok — vasúti utasítások, Vasúti Munkavédelmi Szabályzat stb. — főnökségen (üzemen) belüli alkalmazásával kapcsolatos előírásokat, a szabályzatokban előírt követelmények megvalósítására vonatkozó megoldásokat, eljárásokat. Ebben az esetben *olyan természetű kérdések szabályozására, megoldására, meghatározására van szükség, amelyekkel a főnökség (üzem) biztosítja az óvórendszabályok követelményeiben előírt cél megvalósítását.*

Általában mindenütt, de különösen, ahol a veszélyforrás fokozott hatóképességű a védelmet a lehetőségeknek, illetve műszaki-gazdasági adottságoknak megfelelő, *legmagasabb szintű műszaki megelőzéssel kell biztosítani.* Ha pedig a műszaki megelőzés nem kellő hatékonyságú, akkor a személyi feltételek fokozottabb biztosításáról kell gondoskodni. Például munkaközi szünet, munkaidő-korlátozás, aktív pihenés stb.

A helyszíni ellenőrzések alkalmával a VMSZ függelékek vizsgálatakor tapasztaltuk, hogy *csak utalások történnek a fokozott hatóképességű veszélyforrások jelenlétére.* Sajnos, legtöbb esetben a műszaki vezetők sem tudták egyértelműen behatárolni, hogy melyik gép, berendezés, vagy munkafolyamat minősül fokozott hatóképességű veszélyforrásnak. Ennélfogva a védelem módozata sem volt konkrétan meghatározva.

A függelékben helytelenül egész üzemrészeket sorolnak be a műszaki megelőzés III., IV. fokozatába, *ami gyakorlatilag megalapozatlan.* Elég csak utalni a gépek és berendezések különbözőségére, ami máris ellentmond ennek az elgondolásnak.

Kollektív munkával

A SZOT Szabályzat 4. §. b) pontja alapján *a függeléknek tartalmaznia kell azokat a követelményeket, amelyeket az óvórendszabályok nem tartalmaznak, de amelyek szabályozására a főnökségnél (üzemnél) annak sajátosságai miatt szükség van.* Az üzemi ellenőrzések során, de a balesetvizsgálatok alkalmával is visszatérő problémaként jelentkezik, hogy a szolgálati főnökségeknél egyes munkafolyamatokra nincs határozott óvórendszabályi előírás.

A SZOT Szabályzat 4. §. c) pontja értelmében a függeléknek az üzemi sajátosságok miatt szükségessé vált óvórendszabályok előírásaitól való eltéréseket is tartalmazni kell. A függelékek többségében az óvórendszabályoktól való eltérő, de az eredetivel az egészséges és biztonságos munka szempontjából egyenértékű intézkedések megtétele hiányzik.

A hiányosságok főbb okát az alábbiakban foglalhatjuk össze. A kiadott rendelkezéssel ellentétben *a függelékek készítése nem kollektív munka eredményeként jött létre, hanem többnyire a biztonsági megbízottak és szakszervezeti bizottságok munkavédelmi felügyelőinek egyéni munkája nyomán.* A szolgálati főnökségek (üzemek) vezetői figyelmen kívül hagyták azt, hogy a helyi szabályozás sokrétű tevékenységet igényel. Olyat, ami meghaladja egy-két személy erejét. *A függelék jóváhagyása előtt kevés helyen kérték ki a műszaki vezetők, aktívák, dolgozók véleményét. így csak néhány esetben jutott érvényre.* Sok helyen egyszerűen kivonatolva lemásolták a MÁV Hivatalos Lapban megjelent rendelkezéseket, anélkül, hogy a helyi sajátosságok figyelembevételével a megoldás módjának rögzítésére törekedtek volna.

A szakszervezeti bizottságok is kevés helyen tűzték napirendre a VMSZ függelék-tervezet megvitatását, ennek tulajdonítható, hogy egyes vezetőségi tagok ma sem ismerik, mások pedig csak a kiadott utasításból szereztek tudomást annak létéről.

A felsorolt — a MÁV területén megtalálható — hiányosságok is alátámasztják a SZOT Elnökségének állásfoglalását, mely szerint szükségesnek tartja, hogy *a vállalatok vizsgálják felül a VMSZ-eket és az irányelvek alapján egészítsék ki, illetve a központi rendelkezésekkel ellentétes előírásokat módosítsák.* E munkához kíván az elnökség is segítséget adni, amikor a szakszervezeti bizottságok részére irányelveket dolgozott, illetve adott ki.

Berta István,
a Munkavédelmi Felügyelőség vezetője

AKROBATA MUTATVÁNY

Somoskőújfalu és *Vác* állomások laktanyáiban emeletes ágyak várják az elfáradt vonatkísérőket. Szerencsésnek tekintheti magát, akinek az alsó ágy jut. De az esély erre csak ötven százalékos, hiszen minden második ember a felső ágyra kényszerül.

Igaz, onnan „lenézheti" az alsón fekvőt, de amíg oda feljut... Bizony meg kell szenvedni a magasba törő álmokért! *Létra nincs. Valóságos akrobata mutatvánnyal lehet csak felkapaszkodni. Az idősebbek számára ez már veszélyes játék.*

Nyugodtan pihenni sem tudunk az ilyen ágyakban. Ha a két alvó közül bármelyik megmozdul, az ágy recseg, ropog. Tudjuk, hogy épületben az emeleteseké, sőt a felhőkarcolóké a jövő. De ágyban — ha csak egy mód van rá — maradjunk meg a földszintes mellett! Különösen, ha nincs pénzünk létrára.

Sz. F.

VÉRADÓNAP AZ ÜZEMBEN

A véradók egy csoportja
(Szőnyi Lajos felvétele)

A Dunakeszi Járműjavító „*Minta szervezet*" címmel kitüntetett Vöröskereszt-alapszervezete a Váci Városi Tanács Kórháznak vérellátó osztályával karöltve szeptember elején önkéntes véradónapot szervezett. A műhelybizottságok is részt vettek a szervezésben, amelynek eredményeként *433 dolgozó 140 liter vért adott.*

A szocialista brigádok itt is élen jártak. Többek között az I. gyárrészleg galvanizáló műhely *Ady Endre* ezüstkoszorús brigádja csaknem teljes létszámmal részt vett a véradáson. Közülük is kitűnt *Mongol Béla* csiszoló brigádvezető és *Ormándy József* brigádtag, illetve *Bősz József* patronáló művezető, akik az üzemi véradásban most adtak tizedik alkalommal vért.

Szőnyi Lajos

Irodai szocialista brigád

Öt éve kötöttek először szocialistabrigád-szerződést *Pécs állomás* személyzeti és ügyviteli csoportjának dolgozói. Eleinte többen vitatták annak lehetőségét, hogy ez a brigád is hozzájárulhat a termelékenység növeléséhez. Később azonban beigazolódott, hogy ez az irodai szocialista brigád — *a dolgozók személyi és egyéb problémáinak gyors és hibamentes intézésével — közvetve elősegíti az állomás munkáját, üzemi eredményeit.*

Sokat foglalkoznak a brigádtagok szakmai és politikai továbbképzésével. Kollektívan vesznek részt a termelési tanácskozásokon, a szakszervezeti taggyűléseken és más rendezvényeken. Az állomáson felmerült egyes problémák, például a létszámkérdés megoldásához komoly segítséget nyújtott ez az adminisztratív szocialista brigád. *Az egyik elhalálozott vonatkísérő támasz nélkül maradt özvegyét átsegítették a kezdeti nehézségeken, majd álláshoz juttatták.* Télen, amikor nagy havazás gátolta a forgalmat, a brigád tagjai négy óránként váltva egymást, részt vettek a hóeltakarítási munkálatokban.

Pécs állomás irodai szocialista brigádja *dr. Nyiri Sándor* vezetésével jelenleg a „szocialista szolgálati hely" címért folyó verseny segítését tekinti legfontosabb feladatának. A maguk sajátos eszközeivel igyekeznek mindent megtenni ezért.

Illés Gyula
Pécs

A Hivatalos Lapból

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

37. számból: 107465/1968. 1. A. Építési és építésszerelési tervek jóváhagyása.

38. számból: 118708/1968. 8. r. MÁV keskenynyomtávu vonalain utazó vonatkísérők utazási naplóinak vezetése.

Fekete hét a vasúton

Hat nap alatt öt halálos baleset

Öt halálos üzemi baleset történt szeptember 14 és 20 között, alig egy hét alatt a vasút területén. Mint az a *Baleseti krónika* néhány soros közleményeiből is kitűnik, nem egy esetben munkairányító, vezető beosztású fiatal, 29—30 éves *dolgozók lelik halálukat a sínek között. Szabó Sándor tolatásvezető* 33 éves. 3 gyermekes apa volt. *Bordán Pál* mozdonylakatos 29 évet élt. Mások közel álltak a nyugdíjazáshoz. *Velencei Gyula* vonatvezető például 58, *Sebők Mihály* vonatfékező 54 éves volt.

A közelmúlt súlyos balesetei közé sorolható a *Záhony állomáson bekövetkezett tömeges forrázásos baleset,* melynél négyen sérültek meg. Kevésen múlott, hogy nem vezetett súlyos tömegkatasztrófához a *Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség* rákosrendezői telepén a villamos targoncával okozott épületrongálás. Alig kerülte el saját tragédiáját *Nagy József* targoncavezető, aki ittasan lehajtott a rakodóról. Szerencsés kimenetelűnek mondható *Rémiás Istvánné* Tatabánya-Alsó állomáson történt balesete is.

A balesetek elemzéséből levonható tanulságok arra figyelmeztetnek, hogy *mind a gazdasági vezetők, mind pedig a mozgalmi szervek haladéktalanul, minden lehetséges eszköz alkalmazásával vegyék elejét a baleseti helyzet további romlásának.* Szinte valamennyi baleset bekövetkezésében jelentősen közrehatott, hogy a forgalom alatt álló területeken — tehát a veszélyzónán belül — foglalkoztatott dolgozók az állandó oktatás és figyelmeztetés ellenére figyelmetlenül, körültekintés nélkül közlekednek, illetve végzik munkájukat. *A testi épség megóvása legtöbb esetben csupán másodperceken, néhány centiméteren. esetleg egy fejmozdulaton múlik.* Egyesek körültekintés nélkül lépnek nagy sebességű vonatok vágányútjába. Ilyenkor a tragédia elhárítása szinte lehetetlen.

A vasúti járművek vezetői, akik minden rendelkezésükre álló eszközzel és módon igyekeznek megelőzni a baleseteket, sokszor idegtépő másodperceket élnek át. Mint a rövid elemzésekből is kitűnik, *valamennyi halálesetet már a legkisebb figyelmességgel és körültekintéssel el lehetett és el kellett volna kerülni.* Nem lehet elég sokszor sajnos még a szomorú eseményekkel alátámasztva sem hangoztatni: „*Mielőtt űrszelvénybe lépsz, nézz körül*", „*Egyenes testtartással ne lépj mozgó kocsik közé*", „*Ne ugrálj mozgó vonatról le és fel.*"

Nem célunk vészharangot kongatni, de ezúttal is, mint már annyiszor, mindenkit arra kérünk, hogy önmaga, családja és a társadalom érdekében jobban vigyázzon saját és mások testi épségére. Erre int bennünket az idén eddig bekövetkezett 32 vasutas szomorú példája, értelmetlen halála.

Hegedüs Károly

ŐSZI FORGALMI JUTALÉK

— Gondolod Julis, hogy hamar hozzák az üres kocsikat?
— Biztos vagyok benne. Csókot igértem érte.
(Pusztai Pál rajza)

Baleseti krónika

Szeptember 1-én *Kiskunfélegyháza* állomáson az V. számú vágányra bejáró 763. számú tehervonat összeütközött a VII. vágányon mozgásban levő állomási tartalékkal. Az összeütközés következtében *a tartalék két kocsival kisiklott és súlyosan megrongálódott. További két sínnel rakott vasúti kocsi is kisiklott.* A pálya mintegy 100 méter hosszban megrongálódott. A 763. számú vonat mozdonyvezetője *Salya Sándor* oldalbordatöréses, míg a tartalékmozdony vezetője *H. Tóth László* könnyebb sérülést szenvedett. *Farkas László,* a tartalékmozdony fűtője lábcsonkulással járó üzemi balesetet szenvedett. *A balesetet az okozta, hogy a tartalékmozdony engedély nélkül a bejáró 763. számú vonattal szemben közlekedett.*

★

Szeptember 6-án *Tatabánya-Alsó* állomáson a III. számú vágányon áthaladó 809. számú vonat elütötte *Rémiás Istvánné* jegyvizsgálót. Nevezett az elütés következtében *súlyos bordatöréssel járó sérüléseket szenvedett.* A balesetet az okozta, hogy Rémiásné a IV. számú vágányon álló 7920. számú vonatjáról *körültekintés nélkül a bejáró és áthaladó 809. számú vonat ürszelvényébe lépett.*

★

Szeptember 7-én *Soroksár* és *Dunaharaszti* állomások között a 919. számú vonat utolérte és kíméletlenül beleütközött a jelzőnél feltartott 975. számú vonatba. Az ütközés következtében több vasúti kocsi összetört, illetve kisiklott. Jelentős forgalmi akadály keletkezett. *Kepes Ferenc,* a 975. számú vonat vezetője szerencsés kimenetelű, könnyebb sérüléseket szenvedett. *A balesetet az okozta, hogy a követő vonatot visszajelentés bevárása és adása nélkül indították, illetve fogadták.*

★

Szeptember 9-én *Kispest* állomáson végzett tolatás közben *több ujjának elvesztésével járó csonkulásos üzemi balesetet szenvedett Losonczi Jeremiás vonatfékező.* A baleset egy, a biztonsági határjel felé visszaguruló kocsi megkísérelt megállítása közben történt. *Nevezett a guruló kocsit fékszaruval úgy akarta megállítani, hogy annak fogantyúja helyett fejrészét markolta.*

★

Szeptember 14-én Vác állomáson tolatás közben halálos kimenetelű üzemi balesetet szenvedett Szabó Sándor tolatásvezető. Megállapították, hogy egyidejű tolatások elhatárolásának hiánya és egyéb mulasztás mellett nevezett egyenes testtartással lépett a kocsik közé.

★

Szeptember 15-én *Záhony* állomás rendező pályaudvarán a 411383. pályaszámú mozdony összeütközött, illetve erősen horzsolódott egy, az átrakó munkások által korábban mozgatott és később a lejtős pályán megindult vasúti kocsival. A horzsolódás következtében a mozdonyon gőzszerelvénycső-szakadás történt, melynek következtében *Csépke Béla* mozdonyvezető könnyebb. *Kovács Béla* tolatásvezető, *Pál Béla* és *Bekola Lajos* kocsirendezők súlyos forrázásos balesetet szenvedtek.

Ugyancsak szeptember 15-én *Záhony* állomás 500-as rakodójáról mintegy 2 méter magasból lezuhant a *Nagy József* által vezetett villamostargonca. A baleset következtében Nagy József súlyos sérüléseket szenvedett. *Megállapították, hogy nevezett erősen ittas állapotban lépett szolgálatba.*

★

Szeptember 17-én Almásfüzitő állomáson a IV. vágányon áthaladó 1320/b számú vonat elütötte Velencei Gyula Esztergom állomás létszámába tartozó vonatvezetőt. Nevezett az elütésnél elszenvedett sérülései következtében életét vesztette. A balesetet az idézte elő, hogy Velencei Gyula saját vonata indítását várva a bejáró 1320/b számú vonat ürszelvényébe lépett.

★

Szeptember 20-án a Celldömölki Vontatási Főnökségnél mozdonyjavítás közben halálosvégű üzemi balesetet szenvedett Bordán Pál 29 éves mozdonylakatos. A balesetet egy gőzben álló 520-as sorozatú mozdony hajtórúdjának leszerelése közben a dugattyú hátravágódása következtében történt. A segédeszközül alkalmazott feszítőrúd kivágódva nevezett fején halált okozó sérülést idézett elő.

VONATON ÜLÖK

Vonaton ülök, ezer meg ezer
kilométer mögöttem: megyek
ismeretlen városok felé, s meg-
szólítanak idegen emberek.

Alszom könyökre dülve, s egy-egy kis
álomban az otthon szívemé
lesz, rázódom, ébredek s országnyi
tájak szöknek szemeim elé.

Íme a világ: álommal vegyül,
mint éj a nappal, s éjjel a nap.
— S nem a zengő szavak hívnak vissza,
hanem halk, elcsukló szavak.

Vonaton ülök, ezer meg ezer
kilométer mögöttem; kezem
térképen keres, éj van, s úgy tűnik,
az ég csillagait követem.

Fazekas Lajos

46 ÉV UTÁN

Nyugdíjba vonulása alkalmából köszöntjük volt oktatónkat, munkatársunkat, vezetőnket — *Zólyomi Zoltán* műszaki felügyelőt —, aki 46 éven át dolgozott a vasútnál nagy odaadással, kiváló szakértelemmel.

Zólyomi Zoltán a felszabadulás után mindig azokon a posztokon dolgozott, ahol a legnagyobb szükség volt a segítségre, ahol pillanatnyilag akadozott a termelés. A nehézségeket mindig elhárította, mert kiváló műszaki képzettsége, a munkatársaival tartott jó kapcsolata, s az új módszerek fáradhatatlan keresése azt lehetővé tette. A szakmunkások, a mozdonyvezetők egész sorát nevelte a Miskolci Járműjavítóban, a vontatási főnökségnél, majd később a MÁV Gépállomáson is.

Ezúton is köszöntjük Zólyomi Zoltán műszaki felügyelőt és kívánunk neki sok boldogságot és hosszú életet.

Volt tanítványai és munkatársai

Sötét felhők az ÖBB felett

1968. MÁRCIUS 28-ÁN az osztrák közlekedésügyi miniszter, *Dipl. Ing. dr. Ludwig Weiss közzétette*, hogy minisztériumában kidolgoztak egy új vasúti törvényre vonatkozó javaslatot.

A törvényjavaslatnak az a célja, hogy az ÖBB-t önálló gazdasági vállalkozásként szervezzék át, vagyis kivonják a közvetlen állami irányítás alól. *A vasút — a javaslat szerint — kereskedelmi magánvállalkozás lenne* és magánjogú cégként kerülne be Bécs kereskedelmi jegyzékébe. Bevételeinek és kiadásainak igazolása kikerülne a szövetségi pénzügyi szabályzat hatásköréből.

A törvényjavaslat hangsúlyozza, hogy a szükséges átalakításhoz nélkülözhetetlen tőkét semmiesetre sem a tarifák emeléséből fogják előteremteni. Az állam hozzájárulások, kölcsönök, vámgarancia és hiányszavatosság útján nyújt segítséget.

Az új vállalkozás — megfogalmazásában is — magángazdasági jellegű lenne. Igazgatási szempontból két szerv irányítaná az ÖBB-t: *az üzletvezetőség és az igazgatási tanács.* Az üzletvezetőség négytagú lenne. Az igazgatási tanács majdani 15 tagját a szövetségi kormányzat nevezné ki. E szervezet feladata, hogy a vállalkozás szerveinek tevékenységére felügyeljen, valamint az, hogy a gazdaságossági elveket és a jogi előírásokat egyaránt figyelemmel kísérje.

A *Közlekedésügyi Minisztérium* e törvényjavaslata semmiesetre sem aratott lelkesedést. *Különösen a vasutasszakszervezet fordult erőteljesen az új tervezet ellen és elutasító magatartását igen alaposan meg is indokolta.*

AZ OSZTRÁK SZÖVETSÉGI VASUTAK állandóan növekvő üzemi deficitjét egyre erősebben bírálták, s gyakran elfogult politikai polémia alapjául is szolgált. Elegendő emlékeztetni arra, hogy a legutóbbi koalíció a szocialisták és a konzervatívok között azért futott zátonyra, *mert a felek az ÖBB számára szükséges 500 millió Schilling beruházási eszköz fedezetében nem tudtak megegyezni.* Az 1966. március 6-i választások után, amikor a konzervatívok megkapták a szavazatok többségét és önálló kormányt alakíthattak, *kormányzási tervükbe az ÖBB szanálását is felvették.* Meg kell állapítani azonban, hogy a polgári kormányzatnak még az sem sikerült, hogy az ÖBB-re nehezedő deficitet megállítsa. *Az 1966-ban még 2,6 milliárd Schillingre rúgó összeg 1968-ban már 4,1 milliárd Schillingre nőtt.*

Dr. Ludwig Weiss miniszter már 1966-ban kijelölt egy professzori tanácsot, amelynek az volt a feladata, hogy tanulmányozza az osztrák vasút szerkezetét és javaslatokat tegyen, hogyan lehetne Ausztria e legnagyobb vállalkozásának segítséget nyújtani. 1967-ben terjesztették elő a jelentést. Viszont az a törvényjavaslat, amelyet 1968. március 28-án hoztak nyilvánosságra, semmiesetre sem ezen a professzori jelentésen alapult.

Dr. Weiss szövetségi miniszter maga fejtette ki a március 28-i sajtókonferencián, hogy *a professzori szakvélemény csak irányvonalat jelentett*, a Közlekedési Minisztérium azonban semmiképpen nem érezte kötve magát ahhoz, hogy mindazt, ami a professzori tervezetben szerepelt, véghez vigye.

Ez az álláspont nemcsak a vasutasszakszervezetben, hanem sok más vasúti szakértőben is megdöbbentő hatást keltett. A szóbanforgó javaslat már a harmadik változat volt. A Közlekedésügyi Minisztérium már hónapok óta ezzel foglalkozott, és állásfoglalás céljából az első és második változatot is átadta a vasutasszakszervezetnek. *A szakszervezet mindkét változatot teljes határozottsággal elutasította.*

A SZAKSZERVEZET ÁLLÁSPONTJA az, hogy egy önálló gazdasági testület megalakítása önmagában véve még nem eredményezné az államháztartás tehermentesítését. *A magánvállalat akkor sem győzné pénzzel mindazt, amit a nyilvánosság joggal elvár a vasúttól.* Ebből következik — a szakszervezet véleménye szerint —, hogy nem szükséges az ÖBB szervezeti formáját megváltoztatni.

A törvényjavaslathoz a szakszervezet röviden az alábbiakat fűzte hozzá:

A szociális és szubvenciós tarifák kiegyenlítésére, amelyre az abban érdekelt intézmények volnának hivatva, semmiféle javaslatot nem ad a törvényjavaslat. *(Szociális tarifák közé tartoznak mindenekelőtt a munkás- és tanulójegyek, amelyeket az Osztrák Vasutak is lényegesen olcsóbban adnak ki.)* A professzori vélemény szerint mindezeket a tarifákat az érdekelt minisztériumoknak kellene kiegyenlíteniük.

Azt is bírálták, hogy a javaslatban szó sincs semmiféle általános szavatosságról az ÖBB számára. Bár az javaslat tervezi azt, hogy egy tartós gazdasági veszteséget állami eszközökkel fedezzenek, de csak „az állam anyagi lehetőségeihez mérten". Ez nagyon veszélyes, mert ha az állam nem akar fizetni, akkor nem fizet. De mit tegyen ebben az esetben a vasút?

NAGYON NYUGTALANÍTÓ az ÖBB pénzellátására vonatkozó fejezet is. Míg az első javaslatban még megállapították, hogy a vasútnak önállóan kell gondoskodnia beruházási szükségleteiről, az új javaslatban már az áll, hogy az állam adhat tőkehozzájárulásokat. Ez olyan megállapítás, amely lehetetlenné teszi az osztrák vasutaknak a hosszútávú tervezést, hiszen a beruházási eszközök az állam évi költségvetésétől függnek.

Itt mutatkozik meg — állapítja meg a szakszervezet —, hogy az ÖBB-nek az államháztartásból való propagált függetlensége valójában csak frázis.

Meggondolásra ad okot a vasutasok szolgálati és bérhelyzete is. E törvény szerint a vasutasok már nem az állam, hanem egy magáncég alkalmazottai lennének. Ez azt jelentené, hogy mindahhoz a jövedelememelkedéshez, amit eddig az állami alkalmazottak fizetésemelésének keretében megkaptak, a továbbiakban az igazgatósági tanács hozzájárulására lenne szükség. Míg a javaslat első változatában nyomatékosan hangsúlyozták, hogy az állam az új vállalkozás számára olyan mértékben teszi lehetővé a jövedelememelkedést, amely megfelel az állami alkalmazottak általános béremelésének, az új változatban egyetlen erre vonatkozó utalás sem található. Ez pedig a vasutasszakszervezet szerint — egyértelmű rosszabbodás. Érthető, hogy *a szakszervezet garanciát követel arra nézve, hogy az ÖBB alkalmazottai mindazokat a jogokat, amelyeket eddig kiharcoltak, a jövőben is megtarthassák.*

Az osztrák vasutasszakszervezet alapvetően fontosnak tartja, hogy még mielőtt intézkedés történik az ÖBB szervezetének megváltoztatására, maga is megfelelő koncepcióval álljon elő. Ennek meg kell oldania a különböző közlekedési ágazatok egymás közötti viszonyát is. *Az Osztrák Vasutak ez idő szerint döntő hátrányban van a közlekedési ágazatok közötti általános versenyben. (Ennek oka főként fuvarozási és tarifakötelezettsége.)* Azokat a megállapításokat, amelyek még a vasút monopolhelyzetének idejéből származnak, a mindenkori közlekedési viszonyoknak megfelelően kell módosítani. A koncepció hangsúlyozza:

Az összes közlekedési ágakat egységes közlekedési terv szerint kell optimálisan irányítani. Mindenekelőtt a vasúti és közúti közlekedést kell koordinálni. A vasút számára egy több évre szóló beruházási tervet kell készíteni, amelynek keretében mintegy 16 milliárd Schillinget használnak fel. A távközlési hálózat automatizálásának befejezéséig pedig öt éven belül közel 9 milliárd Schilling kellene...

A VASÚTI TÖRVÉNYJAVASLATOT részletesen meg fogják vitatni Ausztriában. Előreláthatóan a vélemények össze fognak csapni egymással. A vasutasszakszervezet nem titkolja: *a dolgozók számára kedvezőtlen vasúti törvényt minden rendelkezésre álló eszközzel megakadályozza...*

Hans Freihsl

A barátság országútján

Lengyelországban vendégszerepelt

a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar

A *Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar* a jól eltöltött nyári szabadság után, megkezdte felkészülését lengyelországi hangversenykörútjára. Ujult, friss erővel, lelkesedéssel, nagyszerű hangulatban alakult, formálódott, csiszolódott a műsor *Rubányi Vilmos* irányításával. Bartók: *Magyar Képek*, Wieniawski: *d-moll hegedűverseny*, Kodály: *Galántai táncok* és Liszt: *Les Preludes* szerepelt a programban.

A Wieniawski hegedűverseny *Homoki György*, a zenekar koncertmesterének előadásában került bemutatásra, amit a lengyel zenekedvelők, nemcsak baráti gesztusként értékeltek, *de a művészi előadás nagy tetszésnyilvánítást váltott ki a hallgatóságból.*

Ez a hangversenykörút, amely egy kulturális csereegyezmény keretében jött létre, messze kiemelkedik az eddigi utak közül.

A feladat korántsem volt egyszerű. Ismerjük a lengyel zenekultúrát, művészei az egész világon a hangversenypódiumok ünnepelt előadói, zeneszerzőik a legmodernebb eszközökkel, az újnak, a modern zene irányvonalainak figyelembevételével alkotják műveik egész sorát. *Tehát csak igazán kiemelkedő produkcióval lehetett megnyernünk az igényes hangversenylátogató közönséget. Ezt nyugodt lelkiismerettel állíthatjuk, — sikerült.*

Az évszázados történelmi kapcsolatok mellett, megnyilvánult napjaink történelmi feladata is, mely a két nép barátságának újabb talpkövét, szétbonthatatlan testvéri erejét, szolidaritását adta, a szocializmus megvédésében és vívmányainak további építésében.

A MÁV Filharmonikus Zenekar mind magatartásával, mind művészi produkciójával, tovább segítette a két nép barátságának elmélyítését. *Már a varsói pályaudvaron köszöntötték az együttes vezetőit, majd a lublini állomáson fúvós zenekar, énekkar ünnepelte a delegációt.* Sajnos, a pihenésre nem maradt idő, hiszen a késői érkezés ezt megakadályozta, de a koncert sikerét még jobban emelte, hogy a fáradtságot legyőzve, nagyszerűen, jó hangulatban, felszabadult művészi átéléssel *kitűnő hangversenyt adott Lublinban, s tapsra ragadtatta a zeneértő hallgatókat.* A nagy sikerre jellemző, hogy a zenekar négy ráadással köszönte meg a lelkes ünneplést.

Másnap, a lublini vasútigazgatóságon adott hangversenyünkön a szeretetnek, a testvéri barátságnak lehettünk részesei, érezve, hogy méltóan képviseltük hazánk zenekultúráját, s tovább léptünk a megkezdett úton *Lublin—Debrecen* testvérváros kapcsolatainak elmélyítésében.

Utunk következő állomása, a lengyelek sokat szenvedett fővárosa, Varsó volt. A német fasizmus pusztításainak áldozatul esett fővárosban az új építkezések végtelen sora, a szocializmus erőinek győzelme tárult szemünk elé. A hangverseny a Lazienkowsky park szabadtéri színpadán volt. *A festői környezet, a múlt történelmének egy csekély maradványa, ha csak rövid időre is, otthona lett a magyar muzsika, Liszt, Bartók, Kodály műveinek.*

S most újra itthon, tapasztalatokkal, élményekkel meggazdagodva, — újabb sikert szerezve a magyar művészetnek, zenekultúránk —, folytatjuk munkánkat a magyar zene további felvirágoztatásáért.

Havasi Tihamér

Orosházára került a vándorzászló

A szegedi igazgatóság területén működő MÁV-AKÖV komplex-brigádok első félévi versenyét az orosháziak nyerték. Átlagos teljesítményük 106,2 százalék volt, s az értékelt időszakban 4816 kocsit kezeltek. A komplex-brigádok vörös vándorzászlója 4100 forint pénzjutalommal együtt került *Orosházára.*

A második helyezettet megillető elismerő oklevelet és 4000 forint pénzjutalmat Baja állomás komplex-brigádja kapta. A verseny harmadik helyezettje a nagykőrösi komplex-brigád lett, s az oklevélen kívül 3500 forint pénzjutalomban részesültek.

Sz. S

KÉP SZÖVEG NÉLKÜL

(Kesztyús Ferenc rajza)

Meghódították a közönséget

— A tíznapos vendégszereplésükkel Önök politikailag is felbecsülhetetlen szolgálatot tettek hazánknak — mondotta a búcsúzáskor Helsinki pályaudvarán *Rónai Rudolf*, hazánk helsinki nagykövete. A debreceni járműjavító *Egyetértés kórusának* és *Bocskai táncegyüttesének* finnországi vendégszereplése élményekben gazdag út volt. Ma már, kipihenve a nyolcezer kilométeres utazás és az állandó fellépések fáradalmait, *Czeglédi Sándor*, a vasutasszakszervezet debreceni területi bizottsága kulturális bizottságának vezetője is szívesen emlékezik vissza a delegáció sikeres útjára.

— Két és félnapos utazás után, augusztus 29-én pillantottuk meg az ezer tó országát — kezdte a beszélgetést. *— A finn fővárosban az első előadás előtt óriási izgalom uralkodott az együttes tagjain.* A házigazdák ugyanis jóelőre figyelmeztettek mindenkit, hogy a közönség rendkívül nehezen melegszik fel, nehezen lehet őket tapsra, lelkesedésre bírni. Az 1500 személyes színházteren: kezdésre zsúfolásig megtelt. Ott voltak a magyar nagykövetség munkatársai és Helsinki számos vezetője. *Az Egyetértés kórus kezdte a műsort, majd a Bocskai táncegyüttes tagjai léptek színpadra. Magyaros táncaikkal percek alatt meghódították a közönséget. Ezután Széll Katalin népdalének következett. Amikor finn nyelven adta elő az együttes legkedvesebb, legnépszerűbb finn népdalt, a nézőtér — erre is ritkán akad példa — együtt énekelt a művésznővel.*

Az előadás után a kijáratnál 5—600 ember várta a magyar együttest és csak erőszakkal lehetett az autóbuszokhoz eljutni. Másnap, a polgármester fogadásán mindenki elragadtatással szólt a jól sikerült bemutatkozó szereplésről.

A delegáció következő állomása *Joanessu* volt. Finnországnak ez a vidéke kórushagyományokkal rendelkezik. Még kétszáz kilométerről is jöttek érdeklődők az előadásra. *A műsor itt is nagy sikert aratott.* A szünetben többen felkeresték az öltözőket. A legérdekesebb találkozás egy magyar származású gimnáziumi tanárral volt, aki jelenleg finn nyelvtant és irodalmat tanít. Elmondta, hogy minden iskolatípusban, általánostól az egyetemekig tervszerűen és részletesen oktatják a finn—magyar rokoni kapcsolatokat.

Tampere az ország második legnagyobb városa. A delegáció egy napot töltött a mozdonyvezetők festői környezetben épült üdülőjében. Ez jó alkalom volt arra, hogy kipróbálják a szaunát, a világszerte ismert speciális finn gyógyfürdőt. És természetesen az ezer tó országának másik kedvelt időtöltését: *csónakázást az apró szigetek között.*

A kétezer kilométeres finnországi út utolsó állomása *Imatra* volt. Ipari város, az ország legnagyobb vízierőművével, amelyet egy magyar származású technikus mutatott be. *A búcsúelőadáson is táblás ház, sok-sok virág fogadta az együttes szereplését.*

A vendéglátók búcsúzáskor ismét meghívták a debrecenieket Finnországba. Jövőre azonban Debrecenben fogadják majd a finn vasutasok kórusát.

(molát)

BEMUTATJUK A VASUTAS OLIMPIKONOKAT

17 vasutas sportoló utazott Mexicóba

A magyar olimpiai küldöttség első csoportja szeptember 14-én repült Mexico Citybe, a XIX. nyári olimpiai játékok színhelyére. A második csoport lapunk zárta után, 30-án utazott el Mexikóba.

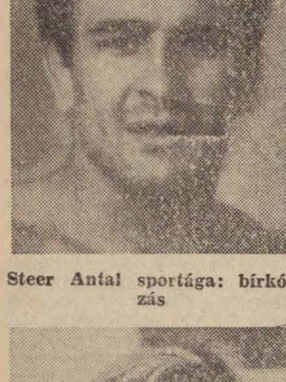
A népes magyar küldöttségben 17 vasutas sportoló, hárommal több, mint a legutóbbi tokiói olimpián, képviseli a vasutas színeket. A legtöbb versenyzőt, számszerint 9-et, a BVSC adta az olimpiai játékokra. Ezenkívül a Pécsi VSK 2, a Szombathelyi Haladás 2, a Szegedi VSE, a Szolnoki MÁV, a Testvériség és a Miskolci VSC 1—1 versenyzője utazott Mexikóba.

Az alábbiakban bemutatjuk a BVSC olimpikonjait. Legközelebbi számunkban a nyolc vidéki vasutas sportolót mutatjuk be.

Dr. Kamuti Jenő sportága: vívás

Kamuti László sportága: vívás

Fenyvesi Csaba sportága: vívás



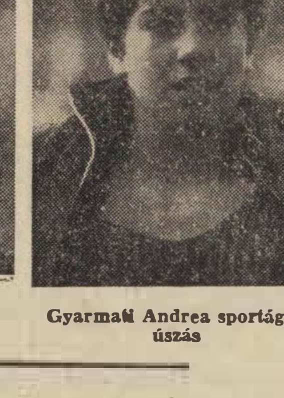
Steer Antal sportága: bírkózás

Szentirmai Zoltán sportága: úszás

Farkasinszkiné Bóbis Ildikó sportága: vívás

Turóczy Judit sportága: úszás

Kovács Edit: sportága úszás



Gyarmati Andrea sportága: úszás

Legfőbb cél a baráti kapcsolatok ápolása

A svédországi Eskilstunában ülésezett a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség kongresszusa

A *Nemzetközi Vasútas Sportszövetség* (USIC) szeptember 8—13 között svédországi *Eskilstunában* tartotta XXIII. kongresszusát.

Tárgysorozatán elsősorban azok a kérdések szerepeltek, melyeknek célja nemzetközileg is tovább bővíteni azokat a lehetőségeket, amelyek a vasutas sportolók és dolgozók sporttalálkozóit hivatottak elősegíteni. Értékelték az elmúlt kongresszus óta lezajlott vasútas nemzetközi sporttalálkozókat. A magyar vasútas sportolók 1968-ban a következő versenyeken vettek részt: sakk (Szovjetunió — 4. hely), súlyemelés (Finnország — 5. hely), férfi teke (NSZK — 4. hely), tenisz (Lengyelország — 5. hely) férfi kosárlabda (Franciaország — 5. hely). *Fentiek alapján Magyarország a 26 tagállam közül a 8. helyre került.* A pontversenyben 1. Szovjetunió, 2. Bulgária, 3. Románia.

A kongresszus bizottságai egyöntetűen állást foglaltak amellett, hogy elsősorban *a baráti kapcsolatok ápolása, a sporttalálkozók nemzetek és klubok közötti megrendezése a szövetség legfőbb célkitűzése.* Ebben a szellemben került sor a jövő évi sportversenyek időpontjának és helyének rögzítésére.

A magyar vasútas sportolók 1969-ben előreláthatólag *atlétikában, vízilabdában, kerékpározásban* és *birkózásban* mérik össze erejüket Európa legjobb vasútas versenyzőivel. *A kerékpárverseny szervezésével a szövetség Magyarországot bízta meg. A versenyre 1969. augusztus 1—5 között kerül sor Budapest környékén 164 kilométeres távon.* A versenyen előreláthatólag 9 ország csapata vesz részt.

A kongresszus Magyarországot ismételten megválasztotta az elnökség tagjává. *A magyar képviselőt, Gulyás János titkárt, emellett a szövetség első alelnökévé választották.*

Az USIC soronkövetkező, XXIV. kongresszusát 1969. szeptemberében *Nürnbergben* tartja. Az elnökség ülésére Portugáliában kerül sor.

Az olimpiai kerettagok nélkül

Súlyemelőink ötödik helyen végeztek Lahtiban

A *Nemzetközi Vasútas Sportszövetség* (USIC) szeptember 7—8-án *Lahtiban* (Finnország) rendezte meg a nemzetközi vasútas súlyemelő bajnokságot. A kétnapos versenyen 11 ország 76 súlyemelője vett részt. A magyar csapat gerincét a *Testvériség* súlyemelői alkották. A csapat sajnos nélkülözte az olimpiai keret tagjait, *Tóth Gézát, Bakost* és *Nagy Róbertet.* Ennek ellenére az igen erős mezőnyben az ötödik helyen végzett csapatunk. A versenyen *Szarvas Gábor,* a Testvériség sportolója a 75 kilogrammos súlycsoportban aranyéremmel szerzett dicsőséget a magyar vasútas sportnak.

A versenyben: 1. Szovjetunió 38 ponttal, 2. Lengyelország 27, 3. Bulgária 19, 4. Románia 18 pont, 5. Magyarország 16 pont, 6. Finnország 15 pont.

1968 október 19-től november 5-ig

Műszaki Könyvnapok

Október 19 és november 5 között rendezik meg *az 1968. évi műszaki könyvnapokat.* Bár első alkalommal csak 1962-ben került sor a műszaki könyv ünnepére, mégis bátran mondhatjuk, hogy e megmozdulásnak máris hagyományai vannak. Évről évre több üzemben rendeznek szakmai vitákat, ankétokat, író-olvasó találkozókat, vásárlással egybekötött alkalmi könyvkiállításokat.

A műszaki könyvnapok célja, hogy olyan szakkönyvekre hívja fel a figyelmet, amelyek a szakmunkás, a technikus, a mérnök kezében szerszámmá, termelőeszközzé válnak. Ennek érdekében a szakkönyvkiadók — a *Táncsics,* a *Műszaki,* az *Akadémiai,* a *Mezőgazdasági* és a *Tankönyvkiadó* — a műszaki könyvnapokra *harminchat új szakkönyvet* jelentetnek meg.

A szakmai ismeretek, a szaktudás gyarapítására talán még sohasem volt olyan nagy szükség, mint most, az új gazdasági mechanizmusban. Már ma — s ez az elkövetkezendő években csak fokozódik — a korábbinál sokkal nagyobb felelősség hárul a gazdasági és műszaki vezetőkre, s ehhez nagyobb és egyre gyarapodó szaktudásra van szükség minden területen, a munkapad mellett dolgozóknak épp úgy, mint az irányító munkakörben levőknek.

Népgazdaságilag ugyanilyen fontos feladat a szakmunkás tanulók műszaki ismereteinek növelése is. A *Munkaügyi Minisztérium* felismerve ennek jelentőségét — a KISZ KB *Olvasó Ifjúságért* mozgalmához kapcsolódva —, az 1968—69-es tanévben az összes szakmunkásképző-intézetekben a szakkönyvolvasásra irányítja a figyelmet. A szaktanárok bevonásával — segítséget kérve a szakszervezetektől is — mozgalmat indítanak a szakkönyvek olvasása érdekében. E mozgalom célja: *a műszaki kultúra terjesztése, megismertetni a tananyaghoz kapcsolódó szakkönyvelcet a jövő szakmunkásaival.* Célkitűzésük: bemutatni a fiataloknak a tudás egyik legcélravezetőbb forrását, a szakkönyvet, megértetni, hogy ez nélkülözhetetlen mindazoknak, akik nem akarnak megrekedni, elmaradni, akik lépést akarnak tartani a korszerű szakismeretekkel.

A különböző társadalmi rendszerek versenyében döntő jelentősége van a termelésnek, illetve az ennek jellegét, technikai vonatkozásban meghatározó termelékenységemelkedésnek, az új technika bevezetésének és széles körű alkalmazásának, a műszaki fejlesztésnek. A szakmunkásokat, technikusokat, mérnököket e téren a műszaki szakirodalom segíti munkájukban. *A műszaki könyvnapok jelentősége abban van, hogy a kiadók igyekeznek gondoskodni arról, hogy a megfelelő szakkönyv a megfelelő kezekbe kerüljön.*

A Táncsics Kiadó kiadványai

Szigeti Ferenc:

Ki mit tud geometriából?

Az előző években nagy sikert aratott — két kiadásban jelent meg — Dobrovolny *„Ki mit tud matematikából?”* című könyve.

A „Ki mit tud geometriából?” ennek a matematikai feladatgyűjteménynek a folytatásaként is tekintendő. *Az olvasó igen sok egyszerű és bonyolultabb ábrázoló geometriai feladatot talál benne.* A rajzos feladványok geometriai testek, tárgyak I. és II. képét (homlok, illetve felülnézetét) adják, s ezek alapján kell elképzelni, illetve megszerkeszteni a III. képet, az oldalnézetet. A fokozatosan bonyolódó, mégis egyszerű feladatok kitűnő fejlesztői a térszemléletnek. A könyv rajzos feladványai és megfejtései az egyéni érdeklődőkön kívül a pedagógusok, diák és felnőtt szakkörök, napközik és tanulókörök vezetőinek, általános és középiskolák tanulóinak érdeklődésére tarthat számot.

Fákla Jolán:

Főzés, mosás, takarítás

A könyvecske elsősorban az általános iskolai gyakorlati foglalkozás — háztartási ismeretek — anyagához ad segítséget.

A tartalomból: *Főzés, korszerű táplálkozás, élelmiszerek tárolása, egyszerűbb ételek elkészítése.* — Mosás: mosószerek, a mosás technikája, mosógép használata, különleges anyagok mosása, folttisztítás. — Takarítás: takarító eszközök és használatuk, a takarítás célszerű munkarendje, nagytakarítás.

Szentirmai László:

Háztartási villamosgépek

Bevezetőben a könyv *röviden tárgyalja a lakások villamos hálózatát, a háztartások villamosenergia-fogyasztását és az ezzel összefüggő gazdasági kérdéseket.* A továbbiakban a gyakorlatban alkalmazott különféle villanymotorok szerkezetét ismerteti, részletesen bemutatja a főbb villanymotoros háztartási készülékeket; mint pl. darálók, keverőgépek, mosógépek és centrifugák, hűtőszekrények, ventillátorok, hajszárítók stb. Behatóan foglalkozik a háztartási villanymotoros készülékek balesetelhárítási előírásaival, mind az üzemeltetés, mind a szerelés és a javítás vonatkozásában.

Dr. Jirka Ferenc:

A családi pótlék szabályai

A szerző népszerűen magyarázza a családi pótlékkal kapcsolatos jogszabályokat. Főbb fejezetei: A dolgozókat megillető családi pótlék általános tudnivalói — A családi pótlékra jogosultság — A családi pótlék összege — A családi pótlék ügyvitele — Jogorvoslat — Vegyes rendelkezések.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** debreceni MÁV kolóniai 2 szoba, konyha, kamra, üvegezett verandás, cserépkályhás, különudvaros, szép lakásomat budapesti tanácsi rendelkezésű másfél szobásra. Cím: Bihari Péter, Debrecen, MÁV Kolónia XV/3. Érdeklődni bármikor lehet.

— **Elcserélném** megegyezéssel, kisméretű, összkomfortos személyzeti társbérletem nagyobbra, vagy garzonra. Telefon: 318—190/241. Üzemi: 22—75/262.

— **Kelenföldi** pályaudvarnál levő 2 szobás összkomfortos I. emeleti szép, világos, utcai, modern MÁV-lakásomat (cserépkályha, villanytűzhely) elcserélném 1 szoba komfortos MÁV vagy tanácsi lakásra, esetleg 1 szoba teakonyhás garzonra. Telefon: 318—190/241. Üzemi: 22—75/262.

A szerkesztőség üzeni

Perlaki Gyula Sopron; Szép Ferenc Szolnok; Sziládi Sándor Szeged; Volosinovszki János Debrecen; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Markos József Zalaegerszeg; Szűcs Ferenc Hatvan; Csiba József Gödöllő; Foki István Bp.: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Kovács Sándor Felsőgöd, Perlaki Gyula Sopron: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Köszönetnyilvánítás. Köszönetemet fejezem ki mindazoknak, akik szeretett férjem ifj. Varga Sándor intéző elhalálozása alkalmából részvétükkel fájdalmamat enyhítették. özv. Varga Sándorné intéző, Záhony állomás.

HÍREK

— **Fotokiállítás nyílt Záhonyban** a vasúti átrakások gépesítéséről. A kiállításon azokat a korszerű rakodógépeket mutatják be, amelyeket a záhonyi átrakókörzetben használnak a dolgozók.

— **Kiemelkedő eredményeket érnek el a jubileumi munkaversenyben** a dombóvári vontatási főnökség szocialista brigádjai. Jelenleg 31 brigádban 300 vontatási dolgozó küzd a szocialista brigád cím elnyeréséért. A jubileumi versenyben az élüzem célkitűzések teljesítése mellett az újítómozgalom is jelentősen fellendült.

— *GAZDAG KULTURÁLIS PROGRAM. Hatvanban a MÁV Liszt Ferenc Művelődési Ház az őszi és téli hónapokra bővítette programját. A hagyományos rendezvények mellett ismét megrendezik a termelőszövetkezeti tagok téli politikai tanfolyamát, a fiatalok részére pedig általános honvédelmi előképző tanfolyamot indítanak.*

— **Országos közlekedésgazdasági ankétot rendezett** a Közlekedéstudományi Egyesület Szombathelyen a Savaria Nagyszálló télikertjében. Az ankéton a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, a MÁV Vezérigazgatóság, az Autóközlekedési Tröszt, a vasútigazgatóságok és az AKÖV-ök képviselői, valamint közgazdászok vettek részt.

— *KÉK EXPRESSZ. A nyár eleje óta új expresszvonat közlekedik Hannover és Hamburg között. A 160 km/óra sebességgel közlekedő kék expressz 83 perc alatt teszi meg a két város közötti utat. Korábban 94 perc volt az expresszvonatok menetideje.*

— **A nyugatnémet vasutak** a közelmúltban Münchenben nyitotta meg a Deutsche Bundesbahn negyedik konténer pályaudvarát. A tervek szerint 1960. tavaszáig még 25 konténer átrakodóhelyet létesítenek.

— **Megépítik az 1919-es páncélvonat** mását. Borsod megyében a KISZ kezdeményezésére a fiatalok elhatározták, hogy a társadalmi szervek segítségével, a Tanácsköztársaság kikiáltásának 50. évfordulójára elkészítik az 1919-es északi hadjárat páncélvonatának mását. A 376-os mozdonyból és az öt kocsiból álló vonatot eredeti formájában építik fel.

— *EREDMÉNYESEN DOLGOZNAK a dorogi vontatási főnökség szocialista brigádjai. A jubileumi munkaversenyben tanúsított helytállásuk is jól példázza, hogy a dolgozók munkakedve, lelkesedése jól kamatozik a termelési eredményekben. A főnökség tíz szocialista brigádja ugyanis a kitűzött határidőre teljesítette vállalását.*

— **Emelik a személydíjszabást a svájci vasutak.** Hírek szerint a tervezett 11 százalékos személydíjszabás emelkedését a helyi forgalomban akarják bevezetni. A teherforgalomban 6—7 százalékos emelés várható.

— *NÉPSZERŰ EXPRESSZ. A Párizs—Tolouse között 200 km/óra sebességgel közlekedő „Le Capitole”-expressz a sebességnövelés óta a vártnál is nagyobb utasforgalmat bonyolít le. A szakemberek véleménye szerint a gyorsan közlekedő személyszállító vonatok nem veszik úgy igénybe a pálya felépítményét, mint a tehervonatok.*

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: 228—873
Üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat. Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—810.
Felelős kiadó: Gábor Marton.
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 78 915 001—K 98
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM — Ára 40 fillér — 1968. OKTÓBER 15.

AZ ALAPSZERVEZETI VÁLASZTÁSOK ELŐTT

A SZOT Elnökségének 1968. július 29-i határozata értelmében az alapszervezeti választásokat 1969. első negyedében kell megtartani.

Szakszervezetünk elnöksége október 4-i ülésén úgy határozott, hogy *a vasút területén 1969. január 15 és március 15 között lesznek a választások.* A bizalmiak, műhely- és osztálybizottságok választására január 15-től február 15-ig, a szakszervezeti bizottságok választására pedig február 1 és március 15 között kerül sor.

A szakszervezeti bizottságokkal egyidőben választják a számvizsgáló bizottságokat, a társadalombiztosítási tanácsokat, a kereskedelmi-társadalmi ellenőröket és a társadalmi bíróságok tagjait. A szakszervezeti tanácsokat, azok szakszervezeti bizottságait és számvizsgáló bizottságait csak ott kell újjáválasztani, ahol azt az elnökség kijelöli.

A választások előkészítése és lebonyolítása felelősségteljes, sokrétű munkát követel. Helytelen volna azonban, ha a szakszervezeti tevékenység egyetlen része is hátrányt szenvedne emiatt. Ellenkezőleg! *Azt az aktivitást, amely ilyenkor jelentkezik, a szakszervezeti tevékenység egészének javára kell kamatoztatni.* A tagdíjbesorolás után ez lesz a legközelebbi alkalom, amikor minden szakszervezeti taggal személyesen beszélnek a bizalmiak, szakszervezeti aktivisták.

Ez a személyes találkozás alkalmat ad arra, hogy a választott szervek közvetlenül tudomást szerezzenek a dolgozókat foglalkoztató kérdésekről, kritikát halljanak kétéves munkájukról. *A választásnak elő kell segíteni a vasút szállítási feladatainak teljesítését, a dolgozók kezdeményező készségének kibontakozását, a szakszervezeti és üzemi demokrácia érvényesülését és kiterebélyesedését.*

A szakszervezeti demokrácia új megjelenési formája, hogy a választást megelőzően legalább egy hónappal taggyűlésen vagy aktívaülésen megválasztják a jelölő bizottságot, s döntenek a választandó vezetőség létszámáról. *A jelölő bizottságnak egy hónap alatt alkalma nyílik arra, hogy közvéleménykutatás alapján azokat javasolja megválasztásra, akik a dolgozók bizalmát élvezik,* eddigi munkájuk alapján méltóak a bizalomra. Jó alkalom lesz ez a sorozatos elbeszélgetés annak felmérésére is, hogy a tagság hogyan vélekedik a választott kollektíva egésze és a vezetőségi tagok munkájáról.

A jelölő bizottságoknak arra kell törekedniük, hogy a tagság politikailag szilárd, vezetésre alkalmas, a dolgozók összetételét tükröző vezetőséget válasszon. *Olyanok kerüljenek funkcióba, akik képesek, alkalmasak a feladatok végrehajtására, tekintélyük van a dolgozók, a társadalmi szervek és a gazdasági vezetők előtt.* Olyan vezetőségekre van szükség, amelyben a tagok kollektívan dolgoznak, munkájuk alapja a dolgozók igényeit, problémáit ismerő és tükröző tevékenység.

A jelölő bizottságok akkor dolgoznak helyesen, ha a munkában eddig is helytálló tisztségviselők újraválasztását javasolják. Akik viszont nem feleltek meg a várakozásnak, azok helyett olyanok megválasztását kezdeményezzék, akiket a legalkalmasabbnak tartanak a funkcióra. *A jelölő bizottság és a tagság együttes értékelésén és kölcsönös felelősségén is múlik, hogy az elkövetkezendő két évben milyen összetételű vezetőség áll a kollektíva élén.* A jelölő bizottság munkáját végső soron a taggyűlés hagyja jóvá, vagy veti el. Amennyiben a jelölés találkozik a tagság véleményével, úgy az új vezetőség a dolgozók támogatását élvezve kezdhet munkához.

A szakszervezeti szervek választása csoportértekezleten, taggyűlésen, küldöttgyűlésen történik. Az előkészítés során arra kell törekedni, hogy a szervezett dolgozók minél nagyobb számban közvetlenül vegyenek részt a vezetőségek választásában.

A vezetőségválasztó taggyűlésnek két napirendi pontja lesz: *1. a beszámoló, 2. a választás.* A választásokkal egy időben adnak számot a vezetőségek kétéves munkájukról, ezzel eleget téve beszámolási kötelezettségüknek. Akkor járnak el helyesen, ha már most gondolnak a beszámolók elkészítésére. *Nagyon fontos, hogy a számotadás a szakszervezeti munka egészét felölelje, s tükrözze a tagság véleményét.*

Fordítsanak nagy figyelmet a munkahely gazdasági és szakszervezeti munkájának együttes értékelésére. Foglalkozzanak a felsőbb szervek határozatainak érvényesülésével, saját határozataik eredményességével, hiányosságával, a legutóbbi vezetőségválasztó taggyűlésen felvetett kérdések, problémák mikénti elintézésével.

Térjenek ki arra, hogyan segítették a gazdasági vezetőket, hogyan mozgósították a dolgozókat a gazdasági és a szakszervezeti feladatok végrehajtására. *Milyen előrehaladást értek el a vezetés színvonalának emelésében, a kollektív munkában, a dolgozók közvetlen érdekvédelmében.* Szóljanak a szervezeti életről, a szakszervezeti hatáskörök érvényesüléséről, a kollektív szerződésben foglaltak érvényrejuttatásáról, vagy az ezzel kapcsolatos nehézségekről.

A legutóbbi választástól eltérően javasoljuk, hogy a beszámolót adó *vezetőség terjesszen határozati javaslatot a taggyűlés elé.* Ebben konkrétan fogalmazzák meg az alapszervezet legfontosabb feladatait. A jó határozati javaslat határozattá emelve nagy segítséget nyújt az új vezetőségnek a munka megindításához, összegezi a tagság igényét a választott testület tevékenységét illetően. *A határozati javaslat akkor éri el a fenti célokat, ha a tagság véleményét, javaslatát tartalmazza.*

A választás előkészítésében és lebonyolításában egyetlen alapszervezet sem nélkülözheti *a pártszervezetek segítségét, irányítását.* Szükséges, hogy a pártszervezetek nyilvánítsák véleményüket a választott tisztségviselők munkájáról, segítsék a beszámolók elkészítését. *A szakszervezeti bizottságok kérjék ezt a segítséget a pártszervezetektől.*

Algyőről! „árad" a kőolaj

Két éve még 1420 vagon olajat szállítottak a finomítókhoz a szegedi olajmező központjában levő *Algyő* állomásról. Az olajmező hozama azonban gyorsan növekedett és a múlt év szeptemberében már 503 vagon kőolajat adtak fel Algyőn. *1967 végéig 250 ezer tonna olaj továbbítására került sor innen.*

Az olajkitermelés az idén tovább fokozódott és az elszállított mennyiség augusztus végéig havi 1275 vagonra növekedett és *1968 végéig várhatóan félmillió tonna kőolaj elszállítására került sor Algyő állomásról.*

Az olajszállítások további fejlesztését teszi lehetővé a most épülő új iparvágány és az olajállomás, melynek elkészülése után *Algyő állomás mentesül az olajszerelvényektől.* A kitermelő vállalat állomására futnak majd be az üres szerelvények és közvetlenül onnan indulnak a rakott irányvonatok.

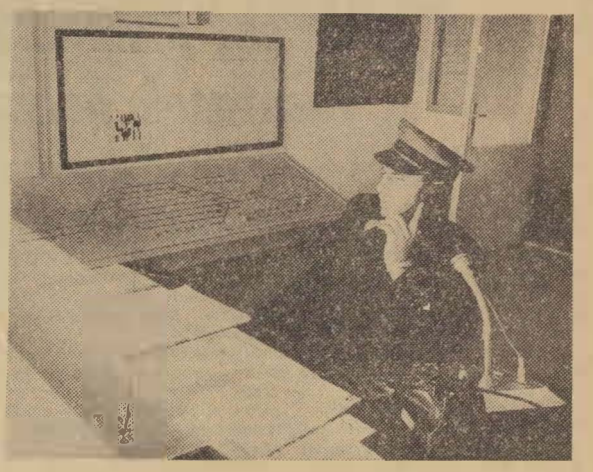
Korszerű létesítmény a zalai dombok között

Október 1-én adták át rendeltetésének a zalaszentiváni új vasútállomást

Október 1-én ünnepélyes külsőségek között átadták rendeltetésének *a 135 milliós beruházással épült zalaszentiváni új vasútállomást.* Az ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár, *Baranyai János* az MSZMP Zala megyei bizottságának titkára, *Újvári Sándor* a megyei tanács vb-elnöke.

Az ünnepséget *Szabó Béla*, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője nyitotta meg. Tájékoztatta a résztvevőket a munkálatok befejezéséről, az új létesítmény jelentőségéről, majd átadta a szót Rödönyi Károly miniszterhelyettesnek.

— *A mai napon a vasút korszerűsítésének ismét jelentős állomásához érkeztünk* — kezdte beszédét a miniszterhelyettes. — *Az egész megye és Nyugat-Dunántúl vasúti közlekedését érintő korszerű létesítményt adunk át rendeltetésének.* A vasút műszaki fejlesztése ezen a vidéken nagyban érezteti majd hatását a fejlődő és iparosodó Zalaegerszeg térségében. Megszünteti az árutovábbítás vontatottságát és az utóbbi időben mind nehézkesebbé vált összekötő menetekkel történő elegyátállításokat. Ez utóbbiak *Zalaszentiván—Kisfaludpuszta* és *Zalaszentiván* állomásokon igen sok kocsiácsorgást idéztek elő.



Az új állomáson korszerű, dominó rendszerű biztosító berendezés könnyíti a dolgozók munkáját.

(Szabó Mihály felvétele)

A miniszterhelyettes ezután elismerését fejezte ki az új állomás építésében részt vett vállalatoknak, s vasutasoknak, majd így folytatta:

— *Zalaszentiván új állomásának megnyitása csak egy része annak a műszaki fejlesztési programnak, amelyet Zala megyében ezekben az években hajtunk végre. A Szombathely—Nagykanizsa közötti fővonal Nagykanizsa—Egervár—Vasboldogasszony közötti szakaszán már befejeződött a vonal korszerűsítése.* A vágányok mindenütt korszerű, hegesztett hézag nélküli kivitelben készültek. Az állomások vágányhosszának növekedésével lehetővé vált a nagyterhelésű vonatok közlekedtetése. *Újudvar, Gelse és Zalaszentmihály—Pacsa* állomások új, korszerű felvételi épületet kaptak. Számos helyen teljesen új nyomvonalra került a pálya, megszüntettük a régi kissugarú íveket. E munkák nyomán a régi mellékvonali vasút a rekonstrukció befejeztével a mai követelményeknek megfelelő fővonali jelleget öltött.

A miniszterhelyettes befejezésül a megye áruszállítási problémáival foglalkozott. Elmondotta, hogy *Zalaszentiván és Zalaegerszeg állomásokat körzetesítik,* így az új létesítmény nemcsak Zalaszentiván, hanem a környező községek szempontjából is nagy jelentőséggel bír.

Az ünnepi beszéd elhangzása után kitüntetésben részesítették azokat a dolgozókat, akik kiemelkedő munkát végezte a zalaszentiváni új állomás építésében.

(vf)

A negyedik negyedévben
30 millió 129 ezer tonna árut kell elszállítani

BELSŐ SZERVEZÉSI INTÉZKEDÉSEK — KEDVEZMÉNY A FUVAROZTATÓKNAK

Szeptemberben 9 millió 701 ezer tonna árut szállított a vasút. Ez az előirányzottnál 707, a bázisértéknél pedig 427 ezer tonnával kevesebb. Az előirányzott, illetve a bázishoz viszonyított elmaradás oka többek között az is, hogy *a szállítófelek 7068 kocsit lemondtak.* Ez a kocsimennyiség 19,9 tonna átlagos kocsikihasználással számolva több mint 140 ezer tonnát jelent.

Az őszi forgalom első hónapjában lényegesen egyenlőtlenebbül alakultak a vasúti szállítások, mint korábban. A fuvaroztató vállalatoknál bevezetett munkaidőcsökkentés miatt

a hétvégi munkaszüneti napokon kevesebb kocsit raknak be és kl,

emiatt a hét többi napján a vasút nem tudja igényeiket a kívánt időben és mértékben kielégíteni.

A MÁV Vezérigazgatósága a hónap elején felhívással fordult a fuvaroztatókhoz: *saját érdekükben is növeljék a vasúti kocsik hét végi be-, illetve kirakását.*

A hét végi rakodások növelése érdekében belső szervezési intézkedések is történtek. Ezenkívül a fuvaroztatóknak kedvezményeket nyújt — anyagi ösztönzőkön keresztül — a vasút rakodásának növelésére. Ilyen ösztönzés az, hogy a feladásnál mentesség alkalmazható és az is, *hogy munkaszüneti napokon a feladási irányvonati prémiumot, valamint az átvevői (leadási) jutalmat a duplájára emelték.*

A bevezetést követő októberi eleji első hét eredményei azt mutatják, hogy a szállító felek még nem ismerték eléggé ezeket a kedvezményeket és nem éltek a lehetőségekkel.

Örvendetes, hogy a vasút belső intézkedései nyomán — a rendkívül nagy nehézségek ellenére is — javulás mutatkozik az áruszállításnál. Az október 8-iki

17 123 kocsi megrakásával a vasút elérte az ez évi legjobb berakási teljesítményét.

Október 1—8-ig a vasút mind a berakási, mind pedig a szállítási tonnatervét teljesítette.

A bázishoz viszonyítva továbbra is csökkenő tendenciát mutat néhány tömegáru — szén, kő, kavics — szállítása, ugyanakkor emelkedik a cementszállítás tonnamennyisége. *Az áruösszetétel ilyen változása mellett nagy problémát okoz a fedett kocsis áruk szállítása iránt fokozódó igény.* A raksúlyos tömegáruk arányának csökkenését a vasút a kocsik jobb kihasználásával igyekszik ellensúlyozni. Szeptemberben 19,95 tonna átlagos kihasználással a bázisnál 0,71 tonnával kedvezőbb eredmény született. Ennek eredményeként

mintegy 15 ezer kocsi megrakását takarították meg.

Az egy kocsira eső *statikus terhelést legnagyobb mértékben a pécsi igazgatóság növelte.*

Szeptemberben a tehervonatok menetrendszerűsége tovább romlott, a bázishoz képest 8 százalékkal kedvezőtlenebb. Kétségtelen, hogy *a ceglédi vonal villamosítása visszavetette a budapesti igazgatóság ilyen vonatkozású eredményeit; azonban a 15 százalékos romlás nem indokolt.* A debreceni igazgatóság kivételével — mely növelte is teljesítményét — kisebb-nagyobb mértékben a többi igazgatóság eredménye szintén alatta maradt a bázis teljesítményének.

Az elszállított utasok száma 34,6 millió volt, a bázisértéknél 0,2 százalékkal, az előirányzatnál pedig 1 százalékkal kevesebb. *A személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedése 96,45 százalék volt, ami a bázisértéknél 1 százalékkal kedvezőbb.*

Napjainkban a nagy őszi szállítások közepette — megfelelő előkészítés után —

az egész vasúti hálózaton bevezették az irányponti rendszert.

A rendszer bevezetésének célja az, hogy meggyorsuljon az elegyrendezés, a vonatképzés és az elegytovábbítás, a korábbiaknál megfelelőbb alapot teremtsenek az elegyáramlás és a vonatközlekedési terv gépi úton történő előállításához.

A nemzetközi teherforgalomban *október 1-től egységesen 12 számjeggyel ellátott kocsik közlekednek.* Ezzel kapcsolatban a szükséges statisztikai és szervezési intézkedéseket megtették, figyelembe véve az irányponti rendszer és a gépesített adatfeldolgozás követelményeit.

A vasútnak a negyedik negyedévben *a terv szerint 30 millió 129 ezer tonna árut kell elszállítania, többet, mint bármikor eddig a vasút történetében elszállított.* Az időjárás nyilvánvalóan kedvezőtlenebb lesz, mint napjainkban. A nappalok rövidülése, a ködös, párás, esős időjárás tovább fokozza a vasutasok erőfeszítéseit. A vasút vezetői bíznak abban, hogy az objektív nehézségek ellenére a dolgozók mindent megtesznek a szállítási tervek minél kedvezőbb teljesítése érdekében.

Ikerhídmérleg — határidő előtt

Békéscsabán a XV-ös pályamesteri szakasz dolgozói több mint egymillió forint értékű munka határidő előtti teljesítését vállalták a Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére.

Felajánlásuk döntő részét már teljesítették. *Lökösházán* állomáson szeptember 30-a helyett szeptember 15-én adtak át rendeltetésének egy 920 ezer forint értékű hídmérleget. Most ugyancsak Lökösházán, az új biztosítóberendezés felszerelésével kapcsolatos előmunkálatokat végzik és megkezdték egy háromszobás lakóház alapozását.

B. Gy.

Munkásmozgalmi veterántalálkozó a Vasúti Főosztályon

A *MÁV Vezérigazgatósága* október 3-án baráti találkozóra hívta meg azt a 78 idős vasutas veteránt — a *„Szocialista hazáért"* érdemrend tulajdonosait —, akik négy-öt évtizede vesznek részt a munkásmozgalomban. Közülük többen a KMP megalakulása óta tagjai pártunknak, sokan pedig részvevői voltak a *Tanácsköztársaság* dicsőséges harcainak.

Az idős veteránok közül sokan már botra támaszkodnak, többen csak feleségük kíséretében vállalkozhattak az útra. *Babinszki András* 1906 óta MÁV alkalmazott. A Tanácsköztársaság idején *Monoron volt a direktórium tagja, ezért ötévi börtönre ítélték.* Az ellenforradalom éveiben az idős veterán mégis részt vett a párt újjászervezésében.

Bognár Lajos, volt debreceni vonatfékező végigjárta a börtönöket és internálótáborokat és mindvégig töretlenül hű maradt a marxizmus eszméjéhez.

Imre József lakatos 1927 óta vesz részt a munkásmozgalomban, 1938 óta tagja pártunknak. Ő mint partizán harcolt a II. világháború alatt a német elnyomók ellen. 1956-ban ismét fegyvert fogott a pártház védelmében.

Meggyes Tibor már 20 éves korában vöröskatona volt, 1944-ben internálták, majd elhurcolták.

Lehetne tovább sorolni a névsort, hiszen mind a 78-an hasonló életutat jártak be. Most már valamennyien nyugdíjasok, de mindegyiknek van társadalmi munkája, hiszen anélkül számukra az élet elképzelhetetlen.

A találkozón *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes köszöntötte az idős veteránokat, kiemelte, hogy harcos életútjuk, kommunista magatartásuk példaképül szolgál a mostani és a jövő generációk előtt.

(b. i.)

Napirenden: *a csökkent munkaképességű vasutasok helyzete*

Október 4-én ülést tartott a szakszervezet elnöksége

A szakszervezet elnöksége október 4-én ülést tartott. Elsőként a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének rendezéséről szóló jelentést tárgyalta. A jelentés alapgondolata: *a csökkent munkaképességű dolgozókról való gondoskodás fontos társadalmi és népgazdasági feladat.* A róluk való gondoskodás célja: szociális helyzetük rendezése, annak biztosítása, hogy teljes értékű tagjai lehessenek a társadalomnak. Részükre olyan munkakörülményeket kell biztosítani, ahol teljes értékű munka elvégzésére képesek, egészségük további romlása nélkül.

Az elnökség határozata értelmében kiadandó utasítás szerint a vasút területén *csökkent munkaképességűnek azt kell tekinteni, aki a vasútnál bármilyen oknál fogva bekövetkezett egészségromlás miatt — orvosi vélemény alapján — eredeti munkakörében teljes értékű munka végzésére tartósan alkalmatlan,* s emiatt alacsonyabb munkabérrel járó munkakörben foglalkoztatható.

Az elnökség határozata leszögezi, hogy az 1969. évi munkaügyi és pénzügyi tervekben biztosítani kell a csökkent munkaképességű dolgozók törvényes rendeletek előírta foglalkoztatásának feltételeit. Az ilyen dolgozókat foglalkoztató műhelyek felállítása mellett, meg kell könnyíteni számukra a szakvizsgák megszerzését.

Elfogadta az elnökség az építési és pályafenntartási szakszolgálat dolgozóinak a munkahelyre, illetve a szállításhelyre történő szállításával kapcsolatos intézkedésekre vonatkozó előterjesztést. Eszerint *valamennyi gépesített, mozgó pályamesteri szakaszt folyamatosan el kell látni 60 km/óra sebességgel közlekedő vontatóval,* amely személyszállításra és anyagmozgatásra egyaránt alkalmas. A vontatókhoz egy-két darab személyszállító kocsit kell biztosítani.

A pályafenntartási főnökségek részére *terepjárásra is alkalmas, 5 tonnás közúti tehergépkocsit kell beszerezni.* A szállítóeszközök beszerzéséig, illetve azokon a nyílt vonallal rendelkező pályamesteri szakaszokon, ahol a dolgozók szervezett munkahelyre szállítása nincs tervbe véve, és a munkahelyre gyalog, vagy saját kerékpáron jutnak el, *1969. január 1-től közlekedési díj térítésben kell részesíteni a dolgozókat.*

Az ülésen a pénzügyi szakosztály vezetője beszámolt a vasút 1968 első félévi nyereségének alakulásáról és az azt befolyásoló tényezőkről. Az elnökség a tájékoztatást tudomásul vette.

A következő napirendi pont a gyermekintézmények helyzetéről, a továbbfejlesztés lehetőségéről előterjesztett jelentés volt. Az elnökség leszögezte, hogy a vasutas bölcsődék és napközi otthonok fontos szociális létesítmények, és mint a béren kívüli juttatás kategóriájába tartozók, a dolgozók szociális helyzete szempontjából igen jelentősek.

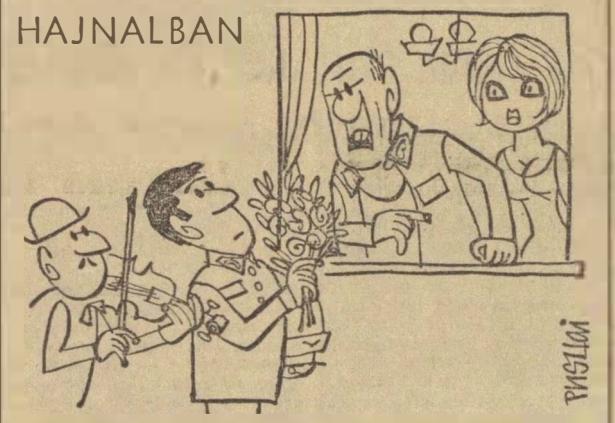
A vasút területén jelenleg 7 bölcsőde 379 és 14 napközi otthon 1085 férőhellyel működik. Ezenkívül több száz vasutas szülő gyermeke nyer elhelyezést tanácsi kezelésben levő gyermekintézményben.

Az elnökség úgy határozott, hogy törekedni kell az intézmények megfelelő szintű fenntartására. Újonnan alakuló vasutas lakótelepen a későbbiek során *lehetőséget kell biztosítani bölcsődék, óvodák építésére.* Járható útnak tartja az elnökség, hogy tanácsi fedezetből épülő intézményekhez adandó hozzájárulással biztosítsanak férőhelyet vasutasgyermekek részére. Feladatul szabta a bölcsődék és napközi otthonok dolgozói között meglevő bérfeszültség feloldását.

Az elnökségi ülés napirendjén szerepelt a vontatási szolgálat dolgozóinak helyzetéről, élet- és munkakörülményei alakulásáról szóló jelentés. Erről lapunk következő számában részletesen beszámolunk.

A központi vezetőség osztályai az elnökség elé terjesztették *a VII. kongresszus óta végzett munkáról szóló jelentést.* Elfogadás után az elnökség úgy határozott, hogy a beszámolót a központi vezetőség elé kell terjeszteni, s azt követően arról a szakszervezeti tagságot tájékoztatni kell.

Végezetül az alapszervezeti választásokra vonatkozó irányelvekről tárgyalt az elnökség. *A határozat szerint 1969. január 15 és március 15 között újjá kell választani a bizalmiakat, műhely- és osztálybizottságokat, a szakszervezeti bizottságokat, számvizsgáló bizottságokat, a társadalombiztosítási tanácsokat, a kereskedelmi társadalmi ellenőröket, a társadalmi bíróságok tagjait, valamint a GYSEV vállalati szakszervezeti tanácsát.*



— Dieselesitik a vasutat és a kartárs még mindig ilyen elavult módon udvarol? (Pusztai Pál rajza)

Az egység élenjáró katonája

A néphadsereg egyik alakulatától levél és fénykép érkezett a *Debreceni Járműjavító Üzem* igazgatóságához.

„Örömmel értesítjük Önöket — írja az alakulat parancsnoka —, *hogy Cérna Mihály őrvezető, aki az üzemükben dolgozott, becsülettel teljesíti feladatát a kiképzésben, a politikai- és társadalmi munkában. Kiváló munkája elismeréséül az 1967—68-as kiképzési évben elnyerte az egység élenjáró katonája címet, amely a sorállomány részére a megtisztelő kitüntetések egyike. Köszönetünket fejezzük ki Önöknek, hogy ilyen nagyszerű embert küldtek a Magyar Néphadseregbe."*

Cérna Mihály hegesztő ipari tanulóként kezdte az üzemben, 1964-ben. Már tanuló korában KISZ-tag lett, és a szakmunkás vizsga letétele után nyomban bekapcsolódott a szocialista brigád mozgalomba. Az elismerő sorokat nagy örömmel fogadták az üzemben. A szocialista brigád, amely ma is tagjának tekinti, várja az alkalmat, hogy személyesen gratulálhasson a kiváló fiatal őrvezetőnek.

V. J.

Készül az új kollektív szerződés

A jelenleg hatályos kollektív szerződést átmeneti, kísérleti jellegunek tekintettük, s úgy foglaltuk vele az alkalmazás során, hogy tapasztalatait az új megkötésénél hasznosítani fogjuk.

A MÁV 1968. évi kollektív szerződésének tapasztalatait *szakszervezetünk elnöksége és a központi vezetőség szeptemberi ülésén megvitatta.* A tapasztalatok ismeretében — a munkaügyi miniszter és a SZOT együttes rendelete, illetve irányelvei alapján *az illetékesek már hozzáfogtak a két évre szóló 1969/70. évi MÁV kollektív szerződés elkészítéséhez.*

Az előkészületi munkákhoz lényegesen több idő áll a szabályalkotók rendelkezésére, mint 1967-ben, így *több lehetőség kínálkozik az alkotói kollektíva kiszélesítésére és a kollektív szerződés tervezetének széles körű alapos megvitatására.* Éppen ezért a korábbinál nagyobb kollektíva készíti elő. Az igazgatóságok és a területi bizottságok, valamint a KISZ képviselői, a munka elkezdésétől részt vesznek az előkészítő munkában, s önállóan — a dolgozók eddigi javaslatainak és a gazdasági lehetőségek ismeretében — fejtik ki alkotó tevékenységüket.

A múlt évben idő hiányában, kevés lehetőség volt arra, hogy széles körben megvitassák a kollektív szerződés tervezetét. Közrejátszott ebben az is, hogy későn hirdették ki a központi jogszabályokat, s alig használták ki a helyi vitalehetőségek egyébként is nagyon szoros határidejét. *Most korábban elkezdődtek az előkészületi munkák és sokkal több idő áll rendelkezésre a tervezet nyilvános vitájához is.*

Előzetes számítások szerint *az új kollektív szerződés tervezetét november első napjaiban megkapják a szolgálati főnökségek, közép- és alapszervezetek, valamint a műhelybizottságok.* December végéig mintegy két hónap áll rendelkezésre a tervezet tanulmányozására és megvitatására. Minden szolgálati főnökségen meg kell keresni a lehetőségeket ahhoz, hogy a dolgozók megismerjék a tervezetet, és elmondhassák róla véleményüket. *A termelési tanácskozáson is módot kell adni a vélemények, javaslatok nyilvános kifejtéséhez.* Az elhangzottakra lehetőleg a vita során, vagy később — esetleg írásban — kell választ adni. Ezenkívül a javaslatokat összegyűjtve, a kollektív szerződést szövegező bizottsághoz kell majd továbbítani. A tanácskozásokat november második felére és decemberre kell ütemezni; s azokra célszerű középszervi, vagy központi vitavezető részvételét kérni a vezető szervektől.

Dr. Banka József

Székesfehérvár állomáson

felkészültek az új oktatási évre

Székesfehérvár állomás szakszervezeti bizottságának irodájában beszélgetünk *Varga László* szb-titkárral. Az ablakon át, az állomás előtti térre látni, ahová egymásután érkeznek a diákokat szállító autóbuszok. A tér fái is jelzik az őszt. S természetesnek tűnt, hogy az szb-titkár előtt is az oktatásról szóló intézkedési terv található. Éppen azért kopogtattunk be hozzá, hogy megtudjuk: *hogyan készült fel Székesfehérvár állomás szakszervezeti bizottsága az új oktatási évre?*

Előtérben a szakmai képzés

— Előbb talán az elmúlt évről néhány szót — kezdte tájékoztatását *Varga László.* — Elmondhatom, hogy eredményes évet zártunk. *Befejeződött a vonatvezetői és kezelői tanfolyam, amelyen 19-en vizsgáztak. A jegyvizsgálók tanfolyamát nők végezték.* Legtöbbjük kezdő volt, így ezen a tanfolyamon kellett megtanulniok a vasút alapjait, s a szakmájukhoz, munkájukhoz szükséges összes teendőket.

— *A szakmai tanfolyamokat az idén is megrendezzük.* A szocialista brigádokban is szép számmal vannak, akik állandóan tanulnak, s hogy mi is lássuk a fejlődésben elért eredményüket, az elkövetkező időben érdekes vetélkedőt rendezünk számukra.

Vetélkedő ország lettünk, nálunk mindenki vetélkedik valamiben. Székesfehérvár állomás 21 szocialista brigádja is örömmel fogadta a szakszervezeti bizottság kezdeményezését. *A szakmai vetélkedőt november végén rendezik meg. Úgy tervezik, hogy a brigádok maguk választják ki versenyzőiket.* A részvevőknek összesen 60 kérdésre — 20 forgalmi, 20 kereskedelmi és 20 politikai kérdés — kell majd a vetélkedő során válaszolniok.

S a jutalom? Varga László örömmel mondja:

— *A vetélkedő első helyezettje kéthetes jutalomüdülésben részesül, többen kapnak még jutalomszabadságot, s értékes könyvajándékot.*

Gyér érdeklődés

Szembe kell nézni a nehéz kérdésekkel is. *Körülbelül 130—140 olyan dolgozója van az állomásnak, akik eddig még nem végezték el az általános iskola 8 osztályát.* S ahogy múlnak az évek, egyre kevesebben jelentkeznek. Ma már ott tartanak, hogy hiába a rábeszélés, nagyon kevesen vannak, akik legalább az alaptudást, a 8 általánost meg akarják szerezni. Most a szakszervezeti bizottság elsősorban azokat ösztönzi a hiányzó iskola elvégzésére, akik már a hatodik, hetedik osztályt is elvégezték, s az utolsó nekifutás előtt állnak. A többség, aki kimarad, aki nem tud részt venni az oktatásban vidéki, nehéz szolgálattal megterhelt ember. Az elmúlt évek oktatási statisztikájából azért ide kívánkozik egy szám: *az állomáson 70-en végezték el az általános iskola 8. osztályát.*

Saját előadókkal

Az elmúlt évhez hasonlóan az idén is két politikai iskolát indítanak. A *„Társadalmunk időszerű kérdései"* tanfolyamra 38-an jelentkeztek. A részvétellel általában elégedettek. Hogy néhányan nem tudnak minden előadáson megjelenni, abban a szolgálat játszik közre. *A szakszervezeti bizottság saját előadókkal szervezi meg a két tanfolyamot.*

Távolabbi célkitűzése az szb-nek az aktívák továbbképzése. Hat előadásból álló sorozatot indítanak az alapszervi választások után. A téli hónapokban közel 90 aktíva oktatását tervezik.

(—ács)

Feri bácsi pirosbetűs ünnepe

Rétfalvi Ferenc, szakszervezetünk idős aktivistája pirosbetűs ünnepként tartja számon szeptember 27-ét. Valóban nagy nap, ünnep volt számára. A Parlament Munkácsy-termében 70. születésnapja alkalmából ekkor vette át a *Munkaérdemrend* ezüst fokozatát az *Elnöki Tanács* elnökétől.

Amikor lapunk olvasói nevében mi is gratuláltunk a komáromi vasutasok népszerű Feri bácsijának, megragadtuk az alkalmat, hogy munkájáról és tapasztalatairól is beszélgessünk vele.

A vasút a hobbyja

— *Felszabadulásunk esztendejétől kezdve 1959-ig, amikor nyugdíjba mentem, Komárom állomás függetlenített szakszervezeti titkára voltam. Nemrég egy újságíróval beszélgettem* — jegyezte meg *Rétfalvi Ferenc.* — *Arról kérdezett, hogy mi a hobbym? Csak ennyit mondtam neki: a vasút, ha ezt annak lehet nevezni...*

Valóban, amióta Feri bácsi nyugdíjba ment, ha csak nem utazik ki valamerre, minden nap ott van Komárom állomáson. De miért utazik ki a nyugdíjas?

— A szakszervezeti bizottságokat patronálom Észak-Dunántúlon — mondta és hozzátette: — *Szakszervezetünk társadalmi aktivistájaként dolgozom, amióta nyugdíjba mentem.* Rendszeresen járok *Tatabánya-Felsőre, Győrbe, Pápára* és még sok más állomásra, szolgálati helyre. Az alapszervezetek patronálása rendszeres munkát kíván.

— Elégedett-e a patronált alapszervezetek munkájával? — kérdeztük tapasztalatairól.

— Mindenütt tapasztalható a fejlődés, hiszen az új mechanizmussal megnövekedett szakszervezetünk alapszervezeteinek hatásköre is. *Szakszervezeti bizottságaink örvendetesen mindenütt többet foglalkoznak az érdekvédelmi feladatokkal és munkájuk középpontjában a dolgozókról való fokozott gondoskodás áll. Ahol problémák vannak, az rendszerint a kollektív vezetés hiányából adódik.* Nem jó, ha a szakszervezeti bizottságnak csak egy-két tagja dolgozik. Szerintem ezért rendkívül jelentős a megfelelő káderek kiválasztása.

Szívvel-lélekkel

— Hogyan érti ezt?

— *Úgy, hogy csak olyan vasutas dolgozókat javasoljunk és válasszunk a szakszervezeti bizottságokba, akik szívvel-lélekkel vállalják is a közösségi munkát.* Ez, bármilyenek a körülmények, mindenképpen kisebb-nagyobb áldozattal jár. Mit ér, ha valaki csak a tisztséget vállalja, a munkától húzódozik? Szerencsére nálunk ma már csak szórványosan tapasztalható ilyen idegenkedés a társadalmi munkától, de azért nem árt, ha a következő választás alkalmával felfigyelünk erre.

— Különösen fontos — folytatta a tapasztalt aktivista —, hogy mindenütt többet foglalkozzunk a bizalmiakkal is, jobban segítsük őket. *Gyakran tapasztalom, hogy egyik-másik alapszervezetünknél nem kérik a bizalmiak véleményét, ha a tagságot érintő kérdésekről kell dönteni. Így nem csoda, ha a bizalmi úgy érzi, hogy csak a bélyegárusítás tartozik rá...* Még az is előfordul, hogy némelyik szolgálati vezető a szakszervezeti bizottság helyes javaslataival, jogos észrevételeivel a főnöki hatáskör súlyát állítja szembe. Nem jó módszer ez. Sok helyen ezért nehezebb feltárni a hiányosságokat. Örvendetes, hogy szakszervezeti bizottságaink és különösen a titkárok többsége eredményes és jó munkájával vívta ki és erősíti napról napra tekintélyét a gazdasági vezetés előtt.

— Milyen tanácsot adhat a veterán szakszervezeti aktivista a ténylegeseknek, a fiataloknak?

Fiatalos lendülettel

— *Sok év tapasztalata tanított meg arra, hogy a mozgalmi munkához türelem kell* — válaszolta Rétfalvi Ferenc. — *Csak ritkán fordul elő, hogy a meggyőzés, a nevelőmunka gyors eredményre vezet.* Az emberek érzékenyek és erre is tekintettel kell lennünk. A szívós nevelőmunka mellett a

szakszervezeti aktivisták bátrabban lépjenek fel a dolgozók érdekeit sértő intézkedés ellen, ha ilyet tapasztalnak.

A 70 éves Rétfalvi Ferenc ma is *fiatalos lendülettel dolgozik.* Erről tanúskodik, hogy nemcsak szakszervezetünk aktivistája, hanem Komáromban a szakmaközi bizottság titkára is. Amint elmondta, legjobban annak örül, hogy a komáromi vasutasok ma is éppen olyan bizalommal fordulnak hozzá a legkülönfélébb problémáikkal, mint amikor szb-titkár volt. És Feri bácsi ugyanolyan szorgalommal és igyekezettel segít, intézkedik, utánajár, mint annak idején tette.

Hogyan győzi ezt így, hetvenévesen?

— *Szeretem az embereket, a vasutasokat és mindig sok volt a dolgom. Úgy is mondhatom, hogy nem volt időm, hogy az öregségre gondoljak...* — mondta mosolyogva a veterán aktivista.

Lőrincz János

A művelődési ház bővítette programját

A munkaidő csökkentése óta a szórakozásra is több idejük jut a *dunakeszi járműjavító* dolgozóinak. A szakszervezeti bizottság kezdeményezésére ezért a nyár folyamán *az üzem művelődési háza bővítette programját.*

Térzenét, műsoros esteket, hajókirándulásokat szerveztek. Meghosszabbították a könyvtár nyitvatartási idejét, új művek beszerzésével gazdagították állományát.

Most az őszi évad újdonságaként *filmklubot szerveztek Dunakeszin.* A tagsági igazolványt, amelyért havonta 10 forintot kell fizetni, mintegy négyszázan igényelték, több hely pedig nincs is a nagyteremben. A klub magyar filmek vetítésével kezdi programját, ezt egy német filmsorozat, majd egy tucatnyi világszerte sikert aratott film bemutatására kerül sor.

BÚCSÚZÁS 45 ÉV UTÁN

Negyvenöt évi szolgálat után ment nyújdíjba idős *Torma Ernő* pályamester, a Bp. Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség dolgozója. Az idős vasutast, aki elnyerte a Munka Érdemérem és a Kiváló Vasutas kitüntetéseket, háromszor jutalmazták Kiváló Dolgozó jelvénnyel és kiváló újító is volt; október 4-én meleg szeretettel búcsúztatták munkatársai.

Csúcsforgalom a főváros éléskamrájában

Látogatás a nagyvásártelepi vasúti kirendeltségen

Melyik fejpályaudvarunk forgalma veheti fel a versenyt azzal, amelyik a csepeli szabadkikötő szomszédságában található? *A Nagyvásártelep forgalma, úgy tűnt, vetekszik a Keleti pályaudvar nyüzsgésével is.* Igaz, utasok helyett itt gyümölcs és zöldségféle áradatát láthatja a szemlélődő, de a magasított peronokon, melyekhez a rakodó csonkavágányok vezetnek, valósággal nyüzsög a rengeteg elektromos targonca. Ládák, ládák mindenütt, megrakva szőlővel, almával, répával, ömlesztve érkezik a káposzta és megkezdődött már a burgonyaszállítmányok befutása is.

Nyüzsgő forgalom

Október 5-én, szombaton reggel kerestük fel ezt a nyüzsgő forgatagot, fővárosunk éléskamráját. Nagyvásártelepen csúcsforgalom van.

— *Ma reggelre 94 vagon áru érkezett* — tájékoztatott *D. Nagy János* főintéző, a nagyvásártelepi vasúti kirendeltség vezetője. — *Reggel fél hatkor zavartalanul megkezdhették az érkezett áru kirakását.*

Most különösen sok külföldi vagon áll a rakodóvágányokon. Importtal pótoljuk az aszályos időjárás következtében előállt terméskieséseket. *Ötszáz vagon szőlő szállítása folyik Bulgáriából és folyamatosan, mintegy kétezer vagon zöldáru érkezik, főként Lengyelországból.* Csak káposztából 500 vagonnal küldenek. A tél beálltáig háromezer vagon burgonya szállítását ígérik a lengyelek. *Ha valahol, a Nagyvásártelepen hatványozottan érezteti hatását az őszi csúcsforgalom.* A zöldárú kényes rakomány, ezért Ferencvárosból külön tartalék hozza át a gyorsteher vonatokkal érkezett kocsikat a *Soroksári úti* állomásra, ahonnan késedelem nélkül a Nagyvásártelepre irányítják az árut. A többi áru vegyes eleggyel érkezik és a Soroksári úton történt rendezés után kerül a nagyvásártelepi rakodó-vágányokra. A nagy áruforgalom rendkívüli megterhelést jelent az itt dolgozó vasutasok számára.

Kevés a kocsirendező

— *Kevés az emberünk* — panaszolta *Pilisi Ferenc* állomásfőnök. — *Jelenleg állomásunk 48 kocsirendezője közül 17 hiányzik.* Várjuk az új felvételeseket, de hiába. Sajnos sem az anyagiak szempontjából, sem a munkakörülményeket tekintve nem lehetünk versenytársai a környékbeli üzemeknek. *Rendezőpályaudvarunkon 38 vasutas dolgozónak kellene egy turban szolgálatot teljesíteni, de ma például csak 17-en dolgoznak* és közülük mindössze hat a kocsirendező. Az éjszaka a nálunk dolgozó négy M44-es Diesel-mozdonnyal öt kocsirendezőnk dolgozott. Így nem csoda, hogy csak *1+1 fős „csapataink" vannak, amikor az utasítás szerinti előírás 1+3, 1+4 fő lenne.*

Kész csoda, hogy ilyen nehézségek közepette mégis győzik a Nagyvásártelep kiszolgálását. De vajon hogyan? Megkérdeztük erről az itt dolgozó vasutasok partnerét, a Zöldért Vállalat rakodási osztályvezetőjét.

— *Nincs okunk különösebb panaszra* — mondotta *Vermes Károly* — *a vasút igyekszik segíteni a munkánkat. Ilyen nagy forgalomban persze akadnak problémák. Előfordul, hogy az előjelentett kocsikat hiába várjuk és akkor állnak a bérelt teherautóink, teljesítményben dolgozó rakodómunkásaink pedig bosszankodnak.* Viszont az is igaz, hogy a vasút most vágányhiánnyal küzd. Átépítés alatt áll a 240 méter hosszú raktárépületünk mellett húzódó kilenc vágány. A rakodóteret itt befödik és korszerű világítással látják el. Ha a kivitelező a jövő tavaszra végre befejezi a munkát, nekünk is könnyebb lesz a dolgunk.

Most, az őszi csúcsforgalom időszakában 400 teherautóval dolgozik a *Zöldért Vállalat.* Ellátják a budapesti üzleteket és nagymennyiségű árut hordanak a főváros éléskamráiba: *a budafoki pincékbe, az Anna-hegyre, Soroksárra és más helyekre.*

Nehéz a dolguk

Nagyvásártelepen ilyen áruözön idején *a kereskedelmi szolgálatban dolgozó vasutasoknak különösen nehéz a dolguk.* Az érkező árut ugyanis nem elég csak átadni, de a kiszolgáltatást pontosan, hiánytalanul kell elvégezni. Minden láda gyümölcs, minden mázsa káposzta mérlegre kerül és csak onnan mehet a raktárba. Az átvevő vállalat kiszolgáltatás előtti jegyzőkönyvet kér és az esetleges hiányt igyekszik átterhelni a fuvarozóra... A *darabszámlálás, a mérlegelés itt szorosan hozzátartozik a vasúti kirendeltség munkájához.* Most bizony tíz darabszámláló is kevés lenne, de csak hárman vannak. Elképzelhető, mennyi a dolguk, milyen nagy felelősség hárul rájuk.

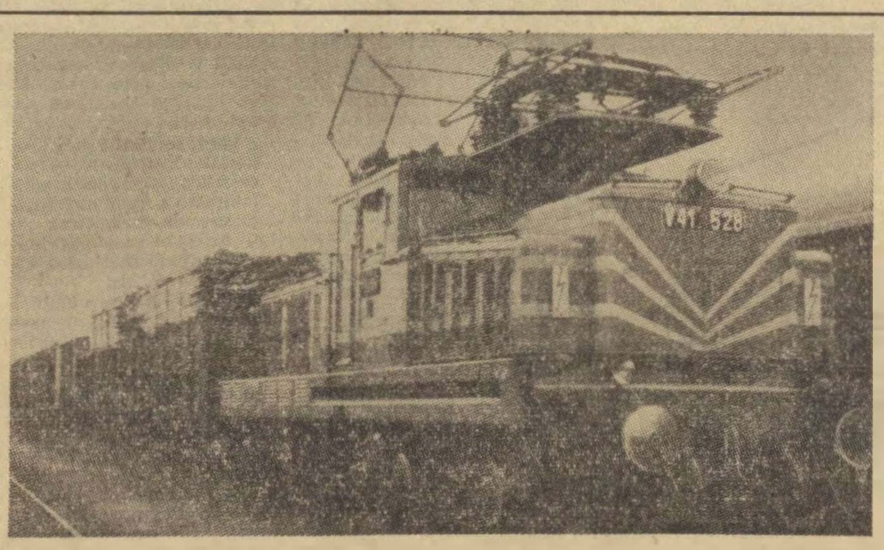
— *A rakodók ismerik a szabályokat és csak a nagy sietség miatt fordulhat elő, hogy elkerülik a mérlegelést* — mondta az egyik darabszámláló, *Rab Sándorné*, aki 17 évig váltókezelőként dolgozott a Soroksári úti I. toronyban. — *Az ilyen tévedéseket természetesen észre kell vennünk, hiszen az áruk pontos mérlegelése elsőrendű vasúti érdek is...*

A mérlegházban félpercenként felberreg a tízezer kilogramm mérőképességű görgősúlyos mérleg.

— Óránként tíz-tizenöt vagonnyi árut mérünk — tájékoztatott *Maróti Sándor* mérlegelő, aki a Zöldért Vállalat képviselőjével együtt ellenőrzi, hogy milyen teherrel futnak a hatalmas raktár felé az elektromos targoncák.

Gyors és pontos munkát végeznek az itt dolgozó vasutasok. A nagyvásártelepi dolgozókkal szorosan együttműködve biztosítják, hogy az áru fogadása vasárnap se szüneteljen és a vasúti kocsik, amelyekre most mindenütt igen nagy szükség van, kiürítve, rövid idő alatt továbbíthatók legyenek.

L. J.



Ezekben a hetekben különösen a nagyobb rendező pályaudvarokon alaposan megnövekedtek a feladatok. Szinte egymást követik az érkező és induló teherszerelvények. A képen látható szerelvény is indulásra vár, hogy rakományát eljuttassa a célállomásra.
(Hemző Károly felvétele)

A törökszentmiklósi vasutasok méltó partnerei az üzemeknek, termelőszövetkezeteknek

Budapest felől a debreceni igazgatóság első állomása: *Törökszentmiklós.* Ez a földrajzi elsőség nagyban hozzájárul ahhoz, hogy a munkaversenyben is az élen legyenek.

— *A gyárak, mezőgazdasági üzemek nem panaszkodhatnak, állandóan van üres kocsi a számukra* — mondja *Bene Lajos* állomásfőnök. — *Rövidesen azonban az üres vagonok tucatjaira lesz szükség, mert megkezdődik a nagy cukorrépa szállítási idény.* Elég későn szedik most a cukorrépát. Az aszályos hetek után a természet mintha csak jóvá akarta volna tenni korábbi hibáját, bőséges esőt zúdított ránk. Ez — ha a szokásosnál később is —, de használt a fontos ipari növénynek. Igaz, a betakarítást jó egy hónappal késleltette. Jellemző az idei szezonra, hogy *eddig mintegy 80 százalékkal kevesebb cukorrépát szállítottunk, mint a megelőző esztendő hasonló időszakában.*

Vándorzászlót nyertek

Ám, ha cukorrépa nem is volt, azért akadt más mezőgazdasági termék. Az öntözéses belterjes gazdálkodás következtében, elsősorban a törökszentmiklósi *Aranykalász* termelőszövetkezet jóvoltából, az utóbbi időszakban meghonosodott itt is az alma és a burgonya. *Eddig a város szükölködött ezekből a termékekből, ma már exportra is jut.*

Állandó szállítási kapacitást jelent Törökszentmiklóson az ország legnagyobb baromfifeldolgozó üzeme, a jó hírű Mezőgazdasági Gépgyár, amely még Svédországgal is kapcsolatban áll. A következetes központi iparpolitika nyomán nemrég modern finommechanikai gyár kezdte meg működését. A hangsúly azonban továbbra is a mezőgazdaságon marad és az úgynevezett őszi csúcsforgalom elsősorban az agrártermények miatt növeli a szállítandó áruk évi forgalmát.

— Hogyan, milyen színvonalon tudják ezt kielégíteni?

— Az országban elsők között alakítottunk komplex-brigádot a 7. számú AKÖV-vel. Éppen *legutóbb hoztuk el Mátészalkáról azt a vándorzászlót, amelyet igazgatóságunk a legjobb MÁV—AKÖV komplex-brigádnak ad.* Az első félévben mi voltunk a legjobbak és ezt az előnyünket szeretnénk megtartani az év hátralévő részében, a KMP 50. éves évfordulója tiszteletére rendezett munkaversenyben is.

— Mennyire befolyásolják a hétvégi forgalmat a szabad szombatok?

— Városunk nagyobb üzemei már áttértek az új munkarendre. A Barnevál és a Finommechanikai Vállalat eddig nagyon jól oldotta meg a szállítási problémákat. Ezekre a napokra ugyanis *rendszeresen rakodóbrigádokat állítottak munkába, így biztosították és biztosítják ma is a folyamatos munkát.* Ezt a jó módszert szeretnénk bevezettetni a többi vállalatoknál is.

Körzetesítés előtt

— Eddig csak a szállításra váró anyagokról beszéltünk és nem esett szó a leadási küldeményekről, pedig Törökszentmiklóson ez is jelentős — folytatta az állomásfőnök. — *Városunk a szállítás szempontjából körzetesítés előtt áll. De ehhez fel kell újítani az utakat, s járható földutakat kiépíteni a tanyákhoz. Vagonszámra érkeznek állomásunkra az építő-, útburkoló anyagok.* És jönnek a gépek, a berendezések, a kooperációs termékek és nyersanyagok a törökszentmiklósi gyárakba, üzemekbe, termelőszövetkezetekbe. Ezeknek elszállítása is mindig sürgős feladat.

Bene Lajos 12 éve dolgozik az állomáson. Vezetése alatt a kollektíva nyolcszor érdemelte ki az élüzem címet. A vasutasok ebben is méltó partnerei tudtak lenni a város üzemeinek és a milliomos termelőszövetkezetek dolgozóinak.

Molát Ferenc

Elkészült a TBÉF új központi székháza

Két- és négyszemélyes irodák — Tágas étterem

Még állványerdő övezi az épületet, gyors ütemben folynak a burkolási munkálatok, belül azonban már minden ragyog, a szobákban kellemes meleg van. Tizennégy esztendei fennállása után végre *igazi otthonra talált a MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség.*

A Tatai utca 3. szám alatti új háromemeletes épület főnöki szobájában éppen megbeszélés közepébe csöppentünk. *Kiss József*, a főnökség vezetője, *Juhász István* főkönyvelő, *Bánsági Ferenc*, a tervgazdasági csoport vezetője, *Vicha Sándor* párttitkár és *Dobos László*, szb-titkár az épület átadásának és átvételének ünnepségét tervezi.

Változó létszámmal

— *1955-ben alakult főnökségünk* — kezdi a beszélgetést Kiss József —, *s csak most, 1968 szeptemberének közepétől dolgozunk végre olyan körülmények között, amelyek munkánkhoz feltétlenül szükségesek.*

— Mi a soronlévő legnagyobb munka? — kérdezzük.

— *A Budapest-Nyugatipályaudvar—Cegléd közötti vonal villamosítási munkálataival kapcsolatos távközlési és biztosítóberendezési munkálatok elvégzése.* Ezt a munkát ez év januárjában kezdtük, s a tervek szerint december 10-ig sor kerül a befejezésre. Ezzel a feladattal párhuzamosan a szolnoki rekonstrukcióval kapcsolatos távközlési és biztosítóberendezési munkálatokat is elvégezzük.

Mindez bizonyítja, hogy nagy szükségük volt az 5 és fél milliós költséggel megépített új székházra. *Az eddigi hat telephely most már végre három telephelyre csökkent.* Könnyebb lett a központi irányítómunka és a műszaki gazdasági munka összehangolása.

A dolgozók elégedettek

Az épülettel, a szobák beosztásával, a szociális heyiségekkel elégedettek a dolgozók. Itt kapott helyet —, s ez nagyon fontos fordulat — a budapesti üzem műszerészműhelye, amely a távközlési biztosítóberendezési gyártmányokat készíti. Kétségtelen, hogy kissé messzebb kerültek a város középpontjától, de ezt a hátrányt nagyon sok előny semlegesíti. *A szobák két, illetve négyszemélyesek, nagyon jó lehetőséget adnak a nyugodt munkához.* Az ebédlő tágas, a higiénia minden szempontját figyelembe véve oldották meg a tálalást, s az étkeztetési vállalattól rendelt koszt minőségére sincs különösebb panasz.

— *Az épülethez egy központi, szociális és kulturális célokat szolgáló épületrészt szeretnénk építeni* — mondja Kiss József. — *A pénzügyi fedezet megvan rá.* Ezzel a munkások egyrészének eddig nehezen megoldható szállásproblémáján tudnánk enyhíteni. Nagyobb lehetőség nyílna a tervszerű oktatási munkára és a kulturális célokat szolgáló új helyiségek adnának lehetőséget majd a dolgozók barátkozására, klubéletére...

Nagyon fontos fejezetéhez érkezett el az új székház átadásával a TBÉF.

Maros László

Hogyan érvényesül az anyagi ösztönzés

A népgazdaság minden területén, így a vasútnál is az anyagi ösztönzésnek alapvető feladata, hogy a dolgozókat serkentse a jobb, eredményesebb és gazdaságosabb munkára. Kiemelkedő tevékenység esetén anyagilag is jutalmazzák jól végzett munkájukat. *Az anyagi ösztönzést elsősorban a munkaverseny vállalásainak teljesítésénél kell és helyes alkalmazni.* Ez elősegíti, hogy eredményesen teljesítsék az igazgatóságok, csomópontok, üzemek és szolgálati helyek a célkitűzéseket, ami a hálózati eredményben jut kifejezésre, és az évvégi nyereségrészesedés nagyságát is meghatározza.

Ebből következik, hogy a vasútigazgatóságok a munkaversenyben elért eredmények alapján kapják a szabad prémiumot, *melyet a szolgálati helyek között úgy kell elosztani, ahogy azok hozzájárultak az igazgatósági teljesítményekhez.* A kapott szabad prémiumösszeggel gazdálkodhat a gazdasági vezető a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben. A tapasztalatok szerint élnek is a részükre biztosított és hatáskörükbe leadott anyagi eszközökkel és igyekeznek azt hatékonyan felhasználni.

A gazdasági vezetők többsége felismerte az anyagi ösztönzés hatását és húzóerejét és azt megfelelő módon alkalmazza. *Jó példa erre a dombóvári vontatási főnökség, ahol az első félév gazdasági eredményei alapján kapott szabad prémiumból 5000 forintot visszatartottak a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben.* A visszatartott összeget arra használják fel, hogy célfeladatokat adnak ki egyes szocialista brigádok részére és a végzett munka után így közvetlenül jutalmazzák a rendkívüli feladatokat megoldó brigádokat, és azok tagjait.

Ugyancsak jól élnek az anyagi eszközökkel *a dombóvári építési főnökségnél*, ahol a dolgozók egy csoportja célfeladatként kapta meg a gépállomás udvarának lekövezését és a feladat teljesítése után közvetlen megkapják az anyagi elismerést.

A fentiekkel ellentétben *a miskolci vontatási főnökségnél* a szabad prémiumot a vezetők és dolgozók között úgy osztották el, hogy a *műszaki-gazdasági vezetőknél egy főre 108, a gőzmozdonyvezetőknél 14, a villamosmozdonyvezetőknél 8, a vontatási munkásoknál pedig egy főre 7 forint jutott.* Az anyagi ösztönzés ilyen formában nem éri el a célját, nem serkenti a dolgozókat a jobb munkára.

A jövőben a munka eredményesebbé tétele érdekében *sokkal jobban kell érvényesíteni az anyagi elismerés elosztására vonatkozó elveket és szabályokat,* mert a dolgozók joggal várják el a jól végzett munka után az anyagi-erkölcsi elismerést. Bátran és következetesen kell alkalmazni az új ösztönzési formákat, mert ezek a jobb munkára, nagyobb teljesítmények elérésére késztetik a dolgozókat.

Molnár László

A rakodógépek segítségével, gyorsan kiürülnek a vagonok. Balatonboglár állomáson a kaposvári AKÖV önjáró darus markolója, percek alatt megrakja a tehergépkocsikat.
(Hemző Károly felvétele)

Hűtőszekrény a laktanyakocsiban

Korszerűbb munkafeltételek, javuló szociális ellátás a budapesti igazgatóság építési- és pályafenntartási szolgálatánál

— Milyen feladatok megoldása vár az idén a budapesti területen az építési és pályafenntartási szakszolgálatra? — *Császár Gézának*, a budapesti igazgatóság építési- és pályafenntartási osztályvezetőjének tettük fel ezt a kérdést.

Fokozott gépesítés

— *A budapest—ceglédi vonal villamosítása és a budapest—szobi vonal rekonstrukciós munkái az építési szakszolgálat legfontosabb feladatai* — kezdte válaszát az osztályvezető. — *Ezek során több mint 82 kilométer vágány építését, 85 csoport kitérő beépítését kell elvégezni. A földmunka igény 700 ezer köbméter és betonból 1700 köbmétert kell beépíteni.* Jelentősek a magasépítési feladatok is. Többek között Rákoshegy, Mende, Maglód, Cegléd, Tokod állomásokon a felvételi épület, Cegléd, Komárom és a Hámán Kató Vontatási Főnökségeknél raktárak, szociális létesítmények, Almásfüzítő, Komárom, Dunakeszi és a rákosi lakótelepek korszerűsítése, számos szociális létesítmény, egészségügyi objektum bővítése, felújítása van folyamatban.

— Hogyan alakulnak a pályafenntartási feladatok?

— *Nem csökkent a fenntartási igény, viszont a korábbiakhoz képest csaknem 700 fővel kisebb létszámmal kell a munkát elvégeznünk.* Ezért csak fokozott gépesítéssel győzzük a munkát. Vonalainkon 85 kilométer hosszban végzünk ágyazatrostálást, 400 vágánykilométeren gépi aláverést és fekszinszabályozást, 120 kilométeren alázúzalékolást, 750 csoport kitérő tervszerű megelőző karbantartását és 90 csoport kitérő cseréjét kell elvégezni.

A terv időarányos részét — emelte ki a továbbiakban az osztályvezető — az építési és a pályafenntartási szolgálat dolgozói egyaránt teljesítették.

Javul a szociális ellátottság

A rendelkezésre álló korszerű géppark magas fokú termelékenységet biztosít. Az építési szolgálat hét, a pályafenntartás nyolc aláverő gépet üzemeltet. *A próbaüzemelés során kitűnően bevált a vibrációs megoldású ágyazattömörítő berendezés.* Elkészült a vágányirányító gép prototípusa is, amely műszaki szempontból tökéletes irányt biztosít és jelentős munkaerőmegtakarítást tesz lehetővé.

— *Az idén tovább javítjuk dolgozóink szociális ellátottságát* — folytatta Császár Géza — *9,1 millió forintot fordítunk öltözők, mosdók, melegedők és munkásszállások építésére. A tervezett 23 létesítményből 18 már elkészült.* Az almásfüzitői és a győri öltöző-mosdó építése csak jövőre fejeződik be, amikor egyébként további kétmillió forinttal növeljük szociális beruházásainkat. Szakszervezetünk területi bizottságának kezdeményezésére igyekszünk javítani a mozgó pályafenntartási egységeknél dolgozók szociális ellátottságát.

— Milyen intézkedésekkel?

— *A laktanyakocsikban lakók élelmiszertárolási gondjainak megoldására 54 hűtőszekrényt rendeltünk* — felelte az osztályvezető. — *Huszat már leszállítottak, a többit is megkapjuk az év végéig.* Így minden két laktanyakocsi lakói részére egy közös hűtőszekrény áll majd rendelkezésre.

Ruhaszárító-kocsik

A laktanyakocsikban eddig megoldatlan problémát jelentett a vizes ruha szárítása. *Most készült el a külön e célra berendezett, ruhafogasokkal és elektromos szárítókkal felszerelt első két szárítókocsi.* Ezeket a mozgó, valamint a terézvárosi pályafenntartási főnökségnél helyezték üzembe. További 12 kocsit rendeznek be ruhaszárítás céljára. *Néhány lakókocsiban ventillátort szereltek fel a szellőzés javítására, s ha ez beválik, jövőre minden lakókocsi kap ventillátort. Kísérletképpen foglalkoznak a laktanyakocsik központi fűtésének megoldásával is.* Ezt a módszert a mozgó pályafenntartási főnökségnél próbálják ki. Eddig két építésvezetőség és egy gépesített pályamesteri szakasz kapott öltöző- és fürdőkocsit. További hét fürdőkocsira van igénye a szakszolgálatnak.

Az építési- és pályafenntartási szolgálat dolgozói számára *rendkívül előnyös az idén bevezetett szezonális munkáltatás.* Ez a szociális vívmányként is értékelhető intézkedés több mint 12 ezer dolgozónak hetenként átlagosan négy órával növelte a szabad idejét.

K. J.

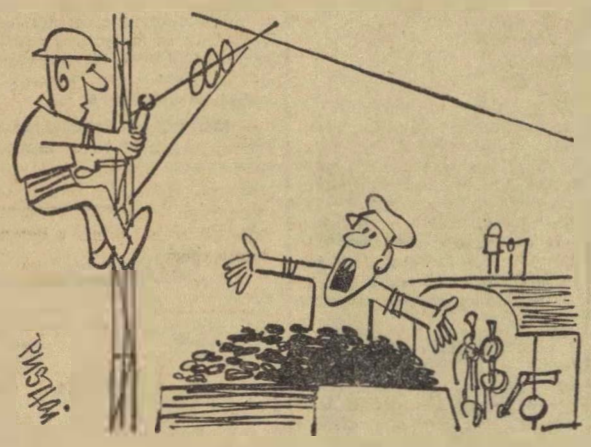
Példamutató vasutasok

A véradó mozgalomnak már hagyományai vannak a *Bakonyban.* Ha megjelenik egy-egy községben a piros autóbusz — a szombathelyi *Vérellátó Központból* — egymást érik az önkéntesek. És — mint azt a zirci járási vöröskeresztnél elújságolták — a vasutasok mindenütt példát mutatnak. Egyenruhájukban messze kitűnnek a többiek közül. Elsősorban a zircieket dicsérik. Egy-egy véradásra 20—25 vasutas is eljön. Többen közülük már többszörös véradók és mindennapos, felelősségteljes munkájukon túl az életmentésben is részt vesznek. *Vati János* állomásfőnök már nyolcszoros véradó és egyik aktív szervezője a mozgalomnak a Bakony vidékén.

ÖNKÉNTES VÉRADÓK

A szolnoki járműjavítóban a dolgozók, köztük elsősorban a szocialista brigádok, példamutatóan vették ki részüket az önkéntes véradásból.

VILLAMOSÍTÁS



— Előbb is elkészülhettek volna! Nem tudott tovább várni ez az öreg gőzös. Végleg fekve maradt.

(Pusztai Pál rajza)

Belföldi szállítmányozási napok

A *Közlekedéstudományi Egyesület Szállítmányozási Szakosztálya* érdekes, újszerű kezdeményezésként kétnapos tanácskozást rendezett Egerben, szeptember 19-én és 20-án a Gárdonyi Géza Színházban *„SPED—68"* címmel. A lakonikus rövidségű címmel a belföldi szállítmányozási napok alkalmából rendezett előadásokat és vitákat ruházták fel, melynek célja a spedíció korszerűbbé, gazdaságosabbá tétele és a spedíció helyének meghatározása az új gazdaságirányítási rendszerben.

Az egri tanácskozást megelőző budapesti tanácskozáson a szállítmányozási osztály vezetői hangsúlyozták, hogy közlekedéspolitikai koncepciójuk gyakorlati megvalósítására kijelölt munkabizottság másfél évi vizsgálatának eredményét tárják a szállító felek és fuvaroztatók elé.

Az egri konferencián megvizsgálták *a belföldi szállítmányozás szerepét, a belföldi szállítmányozás jogi- és díjszabási problémáit,* valamint a továbbfejlesztési lehetőségeket is.

Részt vettek a konferencián a gazdasági tárcák és főhatóságok, a megyei szervek, a fuvarozási vállalatok, a különböző üzemek, szövetkezetek szállítási szakemberei, a baráti Lengyelország és az NDK, a szomszédos Ausztria egy-egy szakértője.

A Szocialista főnökség címért versenyeznek

Sikerül-e megszerezni a *Szocialista főnökség* címet? Ez volt az alapgondolata a *MÁV Magasépítési Főnökség* szakszervezeti bizottsága által összehívott nagyaktíva értekezletnek, amelyet szeptember 24-én tartottak a főnökség kultúrtermében. A meghívottak — szakszervezeti aktívák, szocialista brigádvezetők, kiváló újítók, építésvezetők, főépítésvezetők és főmunkavezetők — az vizsgálták meg, hogy milyen intézkedések szükségesek ahhoz, hogy a főnökség 1968. évi célkitűzését elérje.

Takó Zoltán, a szakszervezeti bizottság titkára részletesen és őszintén vázolta a jelenlegi helyzetet. Elmondotta, hogy milyen fokozott feladatok hárulnak a szakszervezeti aktivistákra, szakvonali vezetőkre ahhoz, hogy a negyedik negyedévet eredményesen zárva, büszkén jelenthessék: *a vállalást teljesítettük.*

Beszéde további részében őszintén feltárta az újító mozgalomban mutatkozó visszaesés okait. Elmondotta, hogy a főnökség műszaki dolgozóiban megvan az akarat és tehetség ahhoz, hogy többet, jobbat alkossanak. *Az utóbbi időben azonban a műszaki dolgozók várnak az újítások benyújtásával,* mert úgy érzik, hogy az építőipari újításoknál a viszonylagos újdonság országos szinten való vizsgálata szinte előre elzárja a lehetőséget nagyon sok újítástól, Másrészt a rendelet a műszaki dolgozók részére nem biztosít olyan védelmet, amit a legaktívabb újítói réteg elvárna.

Pődör Sándor, a főnökség vezető főmérnöke, „szakmai szempontok" figyelembe vételével vizsgálta a Szocialista Főnökség cím elérésére tett vállalást. Elmondotta, hogy helyes szervezéssel, az anyagirányítás ismételt felülvizsgálatával, fokozott munkalendülettel biztosíthatják azokat az eredményeket, melyek a vállalt kötelezettség teljesítését jelenthetik.

A nagyaktíva értekezlet több határozati javaslatot fogadott el. Ezek között szerepel *a KMP 50 éves évfordulójára indított jubileumi munkaversenyben vállaltak teljesítésének maximális segítése, az újítómozgalom fellendítése, a propagandamunka javítása, a szocialista brigádmozgalom továbbszélesítése az építésvezetőségeken.*

B. L.

Miért halt meg Madarász Pál művezető?

Egy üzemi baleset megszívlelendő tanulságai

A *miskolci járműjavító* VIII. osztályán augusztus 23-án szabálytalan munka következtében halálos üzemi baleset érte *Madarász Pál* 48 éves művezetőt, 4 gyermekes családapát. A vizsgálat szerint Madarász Pál külsős művezető 1968. augusztus 23-án 8 óra 20 perckor az MVE 380 típ. 71 273 leltári számú esztergapadhoz szállíttatott egy 4090 mm hosszúságú, 30 mm keresztmetszetű rúdanyagot, és utasította a gépen dolgozó esztergályost, hogy készüljön elő az anyag leszúrására. *Amíg az esztergályos elment kést köszörülni, addig a művezető a rúdanyagot befogta a gépbe.* Amikor az esztergályos visszatért, és felmérte a helyzetet — látva, hogy az anyag 1350 mm hosszan kinyúlik a gépből — aggályát fejezte ki a munkával kapcsolatban.

Madarász figyelmen kívül hagyta a fiatal esztergályos észrevételét, és *határozott utasítást adott a gép indítására,* miközben fél kézzel az anyagot megfogta. A gépet a dolgozó beindította. Rögtön a beindítás után, a centrifugális erő hatására

a gépből kinyúló anyag elhajlott, és az ott tartózkodó művezetőt olyan erővel sújtotta fejbe, hogy az perceken belül belehalt sérülésébe.

A balesetvizsgáló bizottság — az összes körülmények figyelembevételével — *a baleset bekövetkezéséért egy személyben az elhunyt Madarász Pál művezetőt hibáztatta.* Az esztergályos hibáztatásától eltekintett azzal az indokkal, hogy a fiatal szakmunkás — 1 hónapos esztergályossegéd — *figyelmeztette művezetőjét a munka veszélyére,* ugyanakkor nem volt tisztában a munka megtagadásának lehetőségével.

Ennyit a baleset előzményéről, bekövetkezéséről és a felelősség megállapításáról. A balesetvizsgálat nyelvén szólva, *olyan esetről van szó, ahol nem kell bonyolult összefüggéseket tisztázni,* így a balesetet előidéző ok és a mulasztó felderítése különösebb gondot nem okoz.

Madarász Pál halálos kimenetelű balesete azonban több dologra figyelmeztet. Elsősorban arra, hogy

bárki felhívja a figyelmet a munka baleseti veszélyére, azt meg kell fogadni,

még akkor is, ha az illető fiatal szakmunkás. A magasabb beosztás senkit sem jogosíthat fel arra, hogy olyan utasításokat adjon, amelyeknek végrehajtása előreveti a saját és mások testi épségének és egészségének veszélyeztetését. Érdemes idézni az egyik tanú vallomását:

„A megtörtént balesettel kapcsolatban teljes mértékben az elhunyt művezetőt tartom hibásnak, mert olyan felelőtlen utasítást adott, amely teljes egészében ellenkezett egyrészt a józan ésszel, másrészt a műszaki tapasztalatokkal."

A magasabb beosztás azzal a felelősséggel jár, hogy *nagyobb körültekintéssel, a munka helyes megszervezésével, a biztonsági előírások maradéktalan betartásával és betartatásával kell biztosítani a termelés zavartalanságát* és ezen keresztül a dolgozók egészségének és testi épségének védelmét. Mindezt azért kell szóvá tenni, mert

a vasút területén még gyakoriak az olyan súlyos balesetek, amelyeknél megállapítható a munkát irányító vezetők mulasztása és a kellő megfontolás hiányát képező utasítások kiadása.

Ezt bizonyítják az utóbbi hetek súlyos balesetei, melyeknél maguk az irányítást végző vezetők lettek áldozatai a szabálytalan munkának.

Madarász Pál balesete másra is figyelmeztet. Arra, hogy cselekedetünknek határt kell szabni olyan esetekben, amikor a veszély előre látható. A balesetet megelőző napokban éppen *Madarász művezető volt az, aki rendkívüli balesetelhárítási oktatáson ismertette azt a halálos kimenetelű balesetet, ami a Lenin Kohászat Műveknél következett be.*

Úgy látszik sem a művezető, sem az esztergályos nem vonta le a tanulságot, előbbi amikor a veszélyes munkára kiadta az utasítást, az utóbbi pedig, amikor a gépet beindította.

Végezetül szeretnénk visszatérni a balesetvizsgáló bizottságnak, a felelősség megállapítása tekintetében elfoglalt álláspontjára. A bizottság eltekintett az esztergályos hibáztatásától azzal az indokolással, hogy fiatal szakmunkás létére figyelmeztette művezetőjét a veszélyre és nem volt tisztában a munkamegtagadás lehetőségével. *Megítélésünk szerint ebben mindössze az a pozitív, hogy felvetette a veszély lehetőségét.* Az a tény, hogy a munka-megtagadás lehetőségét nem ismerte, nem vet jó fényt az üzemre. Félreértés ne essék, nem a munka megtagadására akarjuk ösztönözni a dolgozókat. De felvetődik a kérdés: *a vezetők és a beosztottak megtesznek-e mindent a balesetek megelőzéséért?* Mint ez a tragikus halál bizonyítja a miskolci járműjavítóban e tekintetben akad még tennivaló.

T. J.

Baleseti krónika

Szeptember 25-én *Ebszőnybánya* rakodón a 3695. számú vonattal végzett tolatás közben csonkulásos üzemi balesetet szenvedett *Pázmándi Ferenc* Tokod honállomású kocsirendező. A balesetet az idézte elő, hogy az első vágányra beállított és *elégtelen fékezés miatt meginduló kocsikat egy fél méter hosszú fadarabbal szándékozott megállítani.* E művelet többszöri ismétlése közben megcsúszott, és egyensúlyát veszítve elesett. Esés közben jobb karja a guruló kocsi kereke elé vágódott.

★

Szeptember 25-én Gyoma állomáson az állomási tartalékmozdonnyal a IV. számú vágányra gurított kocsik elütötték a 4-es számú vízdarunál salakozást végző F. Nagy Antal rámolót, aki kórházba szállítás után életét vesztette. A balesetet az idézte elő, hogy F. Nagy Antal figyelmeztetés ellenére néhány másodperccel később szándékozott a közeledő kocsik elől kilépni. Így az őrszelvény elhagyására már nem volt elég ideje.

★

Szeptember 28-án *Budapest Keleti pályaudvaron* a bejáró 5523. számú vonatról leugrott és súlyos zúzódásos sérüléseket szenvedett *Juhász Károly,* a Rákos Motorüzem Főnökség dolgozója. Megállapították, hogy nevezett erősen ittas állapotban volt.

★

Szeptember 29-én *Kápolnásnyék* állomáson a 2208. számú mozgó vonatból kizuhant *Varga József* büfés, az Utasellátó Vállalat dolgozója. Nevezett a kiesés következtében *súlyos, de nem életveszélyes, gerincsérüléssel járó üzemi balesetet szenvedett.* A balesetet okozta, hogy miközben a vonat kitérő utáni íves vágányrészen haladt, Varga József a reteszzárral nem biztosított ajtónak vágódott, mely ennek következtében kinyílt.

★

Szeptember 29-én *Karcag és Kunmadaras* állomások között az SZ/I. számú iparmenettel végzett tolatásnál *mindkét lábán csonkulásos üzemi balesetet szenvedett Nagy Viktor, Karcag állomás kocsirendezője.* A balesetet az okozta, hogy a kitolt szerelvény menetirány szerinti első kocsija — mely nem volt a szerelvényhez kapcsolva — elhagyta a gépes részt. Ismételt ráütközésnél az elguruló kocsi lépcsőjén tartózkodó Nagy Viktor lezuhant, és mindkét lába a mozgó kocsi kereke elé vágódott.

★

Október 7-én Cegléd állomáson az YC 33-12 rendszámú tehergépkocsi hátramenetben elütötte Kardos Károly pályamunkást, a Budapesti Építési Főnökség dolgozóját. Nevezett az elütésnél elszenvedett sérülései következtében október 9-én a ceglédi baleseti kórházban életét vesztette. A baleset a Cegléd állomáson folyó felújítási munkálatoknál alkalmazott erőgépek és közúti járművek kiszolgálásánál történt.

Lengyel közlekedési napok Budapesten

A Közlekedéstudományi Egyesület a Lengyel Közlekedési Mérnökök és Technikusok Egyesületével közösen október 7-től 12-ig *lengyel közlekedési napokat* tartott Budapesten.

Ez év májusában — egy korábbi megállapodás alapján — Lengyelországban tartották meg a *magyar közlekedési napokat* és ennek viszonzásául 26 előadás és 15 filmbemutató keretében ismerhettük meg a lengyel közlekedés problémáit. A számottevő tudományos eseményre 43 főnyi lengyel delegáció érkezett Budapestre *Piotr Lewinski* okleveles mérnök, közlekedésügyi miniszter vezetésével.

A vendégeket *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, a Közlekedéstudományi Egyesület elnöke, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja köszöntötte a *Műegyetem* dísztermében. Ebből az alkalomból a Magyar Közlekedéstudományi Egyesület

6 arany- és 3 ezüst kitüntető jelvényét nyújtotta át a lengyel tudományos élet kiemelkedő személyiségeinek.

A lengyel közlekedési napok idején a Műegyetem aulájában *300 fényképből álló kiállításon* mutatták be a lengyel közlekedés eredményeit, műszaki fejlődését.

A lengyel közlekedési napok alkalmából a Lengyel Népköztársaság budapesti rendkívüli és meghatalmazott nagykövete, *Jan Kiljanczyk*, a lengyel és magyar vendégek tiszteletére fogadást adott.

A tudományos ülésszak nagy figyelemmel kísérte Piotr Lewinski lengyel közlekedésügyi miniszter: *A Lengyel Népköztársaság közlekedésének helyzete és fejlesztése* című előadását, melyben elmondotta, hogy a háború pusztítása után viszonylag rövid idő alatt újjáépítették a lerombolt országukat és

ma már 26 ezer kilométer vasúti pályával rendelkeznek, amelyből a villamosított vonalak hossza közel 3000 kilométer.

A miniszter hangsúlyozta, hogy a közlekedésben továbbra is a vasút játssza a döntő szerepet Lengyelországban. *1967-ben a PKP 352 millió tonnát meghaladó árut fuvarozott el és közel 993 millió utas vette igénybe a vasutat.*

Az elmúlt évben az 1947. évi forgalomhoz viszonyítva, az áruforgalom négyszeresét és a személyforgalom háromszorosát bonyolították le.

A miniszter nagy vonalakban ismertette a lengyel vasutak 15 éves, távlati fejlesztési tervét. Eszerint

tovább folytatják a vonalak villamosítását és mintegy 6000 kilométer vasútvonal fölé kerül majd felsővezeték.

Ez az egész hálózat 25 százaléka. Nagy jövőt szánnak az automatika széles körű alkalmazásának. *A nehéz és munkaigényes feladatokat gépekre bízzák a jövőben.* Nagy súlyt helyeznek a távközlési hálózat korszerűsítésére. Meggyorsítják a vonatok utazási sebességét és tökéletesítik az utazóközönség igényeinek kielégítését.

Az áruszállításban a lengyel közlekedésügyi miniszter kiemelte, *a különböző ágazatok közötti összhang fontosságát.* A mienkhez alapvetően hasonló közlekedéspolitikai koncepciók alapján kívánják gazdaságosabbá tenni a belföldi és nemzetközi áruszállítást.

A *lengyel közlekedési napok* sok érdekes előadásán megismerhették a magyar szakemberek a lengyel vasúti, gépjármű és közúti problémákat, e nemzetközi tapasztalatcsere új lehetőségeket is feltárhat a magyar közlekedéstudomány perspektíváiban.

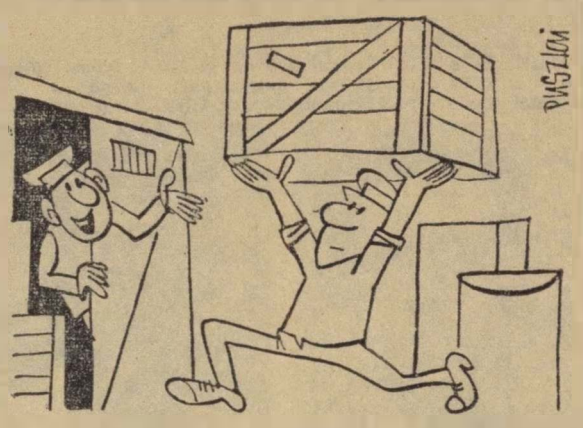
B. L.

Fogadás a lengyel nagykövetségen

Jan Kiljanczyk budapesti lengyel nagykövet október 8-án, kedden este fogadást adott a nagykövetségen. A fogadáson *Piotr Lewinski* miniszter átnyújtotta *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszternek, *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettesnek, a MÁV vezérigazgatójának, *Lindner Józsefnek*, a MÁV vezérigazgató helyettesének, *Kuzsel Dezsőnek*, a KPM nemzetközi kapcsolatok főosztálya vezetőjének, *dr. Pásztor Pálnak*, a miskolci vasútigazgatóság vezetőjének, *Solymos János* MÁV főmérnöknek a két ország közlekedési kapcsolatainak fejlesztése terén kifejtett munkájáért a Lengyel Közlekedés Kiváló Dolgozója kitüntetést. Ugyanakkor *több kiváló közlekedési szakember kapta meg a lengyel közlekedésügyi mérnökök és technikusok egyesületének diszjelvényét.* A kitüntetésekért dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter mondott köszönetet és egyben kifejtette, hogy a két ország közlekedésének szakemberei közt igen gyümölcsöző kapcsolat alakult ki.

A fogadás baráti légkörben zajlott le.

OLIMPIAI HANGULAT



— A súlyemelésed nem szabályos, de a rakodással azért gyorsan végzünk.

(Pusztai Pál rajza)

Kultúrotthont avattak a váci csomóponton

A történelmi múltra visszatekintő Vác évszázados falai között új színfolttal gazdagodott a vasúti csomópont. *Szeptember 21-én avatták fel, illetve adták át rendeltetésének a vasutasok kultúrigényét, összefogását és alkotókészségét dicsérő új kulturotthont.* A csomópont dolgozóinak régi vágya valósult meg.

A váci vasutasokban mélyen él a szocialista kultúra szeretete, mint ahogy azt a szakszervezeti bizottság részéről a megnyitó alkalmával mondott ünnepi beszédből megtudhattuk.

A csomópont dolgozói nem várták, hogy mindent készen kapjanak. A területi bizottság által biztosított 115 ezer forint csak a legszükségesebb munkálatokra és anyagok beszerzésére volt elegendő. *A 250 ezer forint értékű kulturális létesítménynek több mint a felét, 135 ezer forintot, 6102 társadalmi munkaórával, a csomópont dolgozói maguk biztosították.*

Lelkesedésben nem volt hiány. A különböző szolgálati ágak egy emberként vették ki részüket a munkából. *Különösen dicséret illeti az állomás szakszervezeti bizottságát és szervezett dolgozóit.* Elismeréssel kell nyilatkozni a többi szolgálati ág szakszervezeti szerveiről, a szolgálati főnökségek vezetőiről és a munkában részt vevő pártszervekről, akik szintén messzemenő támogatást nyújtottak.

A csomópont vasutasainak áldozatkészségét tanúsítja, hogy a forgalmi és kereskedelmi szolgálat dolgozói 3398, a vontatási főnökség dolgozói 1096, az építési és pályafenntartási főnökség dolgozói 1327, a nyugdíjasok 246 és a kislétszámú szertár dolgozói 36 órát dolgoztak társadalmi munkában. Az állomás részéről voltak dolgozók, akik az építkezés ideje alatt több mint egy teljes hónapot dolgoztak térítés nélkül. Ezek között kell megemlíteni *Bagó Gábort, Szabo Józsefet, Balogh Istvánt, Horváth Pált*, akik fáradhatatlanul munkálkodtak a kultúrotthon elkészítésén.

Most új gondok foglalkoztatják a csomópont szakszervezeti szerveit. Hozzáfogtak ugyanis a kultúrotthon programjának kialakításához, a kulturális élet fellendítésének, politikai és szervezeti tennivalóinak megoldásához. Szükség volna még az új otthonban a felszerelési tárgyak kiegészítésére és különböző berendezésre, amelyet még ezután akarnak megteremteni. Lelkes munkájuk alapján megérdemlik a további támogatást.

Baki Károly

Vasutas nyerte a Munka pályázatát

„Hogyan szerveztük meg a munkaidő csökkentését? címmel pályázatot hirdetett a *Munka*, a szakszervezeti mozgalom folyóirata. A beérkezett pályaművek elbírálása megtörtént. A 2000 forintos első díjat *Révai Sándornak*, a Dunakeszi Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottsága titkárának ítélte oda a bíráló bizottság *„Saját erőből"* című dolgozatáért, amelyből a folyóirat októberi száma részleteket is közölt.

Gratulálunk!

Könyvismertetés

Automatizálás a vasúti üzemekben

A kibernetikában, illetve az automatizálásban használt fogalmakat vasútra, mint komplex információfeldolgozási üzemre használják fel. A szerzők magas színvonalon, közérthetően tárgyalják a bonyolult problémát. *A vasútüzemmel kapcsolatos automatizálási, szervezési feladatokat részletesen kidolgozzák*, ismertetik a vasutat, mint dinamikus önszabályozó rendszert, közlik a vasúti folyamatok műszaki-gazdasági problémáinak elemzését és modelles megoldását, majd a vasúti üzem automatáinak és azok rendszerének bemutatásával, az áramlattervezés és forgalomlebonyolítás kérdéseit tárgyalják. Így jutnak el az automatizált számításhoz, mint a vasút műszaki, technológiai, gazdasági fejlesztésének segédeszközéhez. A könyv függelékében szemléltető példákat közöl. *(Műszaki Könyvkiadó.)*

Felelősséget éreznek a vasút jövőjéért

Tolna megyei vasutas fiatalok találkoztak Dombóvárott

A közelmúltban *Dombóvárott* tartották meg a Tolna megyei vasutas fiatalok tanácskozását. Az elnökségben helyet foglalt *Harmati Sándor* vezérigazgatóhelyettes és *Földesi Gyula*, a pécsi vasútigazgatóság helyettes vezetője. A tanácskozás több mint száz részvevőjét *Kazai István*, a dombóvári járási KISZ-bizottság munkatársa üdvözölte, majd *Hadi László*, a MÁV dombóvári csomópont KISZ-bizottságának titkára tartott beszámolót a megyében dolgozó vasutas fiatalok élet- és munkakörülményeiről.

— Az elmúlt évek szép eredményeihez nagymértékben hozzájárultak a fiatalok is, s ez a jövőre nézve biztató. A fiatal vasutasok döntő többsége megállja helyét a munkában, kezdve a segédmunkástól egészen a legmagasabb beosztásig. Az eredmények értékét növeli, hogy azokat igen sok esetben mostoha körülmények között érték el — mondotta többek között Hadi László.

Részletesen elemezte azokat a körülményeket, amelyeknek megjavítására feltétlen szükség van ahhoz, hogy a vasút utánpótlása biztosított legyen. Végül kérte a vasút vezetőit, hogy segítsék elő az egyes szolgálati helyek munkakörülményeinek javítását, mert elsősorban ezen keresztül látja az utánpótlás biztosítását.

A beszámolót követő vitában közel harminc fiatal vett részt. Felszólalásaikban részletesen elemezték élet- és munkakörülményeiket, *hangsúlyozva, hogy valamennyien hivatásuknak érzik munkájukat, szeretik a vasutat.*

A fiatalok javaslataira, kérdéseire elsőként Harmati Sándor vezérigazgatóhelyettes válaszolt. Jóleső érzéssel nyugtázta a vasút jövője iránti felelősségérzetet, s azt, hogy a fiatalok egy egészséges türelmetlenséggel sürgetik a fejlődést. Mint mondotta, a *vasút vezetői ismerik a problémákat, s igyekeznek azokat a lehető legrövidebb idő alatt megoldani.* Ami a legnagyobb gondot, a lakáshiányt illeti, Harmati elvtárs elmondotta, hogy előreláthatólag még ez év végéig határozott választ adnak, milyen körülmények között lehet enyhíteni a jelenlegi lakásgondokon.

Földesi Gyula, a pécsi igazgatóság helyettes vezetője biztosította a fiatalokat, hogy a jövőt illetően aggodalomra nincs ok, mert *a tervekben ott szerepel a dombóvári csomópont fejlesztése is.* S ez a fejlesztés jobb élet- és munkakörülményeket fog majd biztosítani a fiataloknak és időseknek egyaránt.

A Tolna megyei vasutas fiatalok első tanácskozása Hadi László zárszavával ért véget.

Szigetvári László

MÚZEUM PRESSZÓ

a Közlekedési Múzeum területén, Budapest XIV., Május 1. út (Városliget)

Megközelíthető 25-ös villamos és 70, 72, 75-ös trolibusszal.

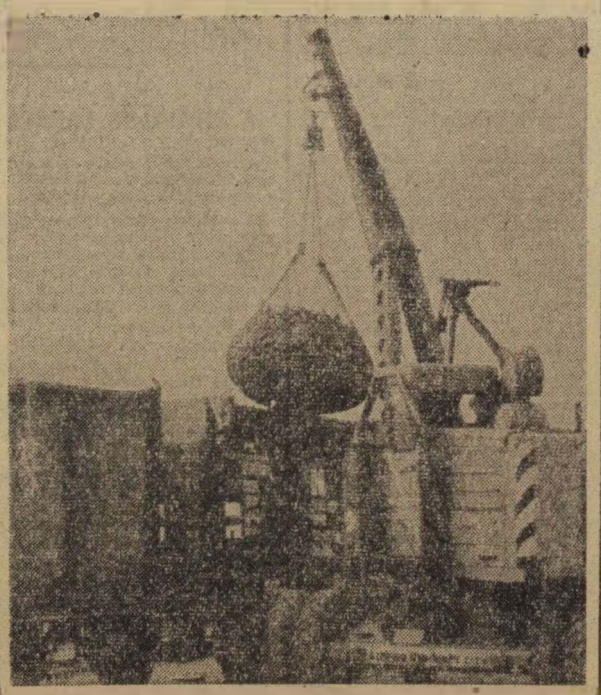
Hétköznap: 11—21 óráig
Vasárnap: 10—21 óráig
Pénteken: zárva.

- KITŰNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRASZTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

Hatvanban javult a munkaellátás

Két éve, amióta külön munkaellátási felelőst is választottak *Hatvan* állomás szakszervezeti bizottságába, több problémát sikerült megoldani az állomáson. A raktári dolgozók és a vonatkísérők számára mosdó létesült, van már kerékpártároló és a kért étkező helyiséget is létrehozták. Két szolgálati helyre bevezették a vizet.



Hálóban a burgonya — nem kell lapátolni! Ötletesen oldották meg a burgonya vagonba rakását az NDK-ban.

A Táncsics Kiadó kiadványai

KARSAI ELEK:

Számjeltávirat valamennyi magyar királyi követséghez

A kötet a magyar ellenforradalmi rendszer külpolitikai „boszorkánykonyhájába" nyújt betekintést. Olvasói mintegy tíz év külpolitikai akcióinak történetét követhetik nyomon: *az 1920-as francia—magyar titkos tárgyalásoktól az 1930-as hágai, látványos megegyezésig.* Rendkívül érdekes témái közül néhányat ízelítőnek bemutatunk: *a MÁV bérbevételének francia terve 1920-ban*, az első és második királypuccs, a Lundendorff—Horthy titkos összefogás 1920—21-ben, a magyar—jugoszláv és a magyar—olasz kapcsolatok alakulása 1926—27-ben, az osztrák Heimwehr uralomra jutására irányuló olasz—magyar tervek és akciók, a Szentgotthárdon leleplezett fegyvercsempészés, az erdélyi magyar nagybirtokosok birtokügye.

A szerző 1967-ben kutatásokat folytatott Londonban a *Foreign Office* (az angol külügyminisztérium) iratanyagában. A kutatások során kitűnt, hogy az angol diplomácia rendkívül nagy figyelmet szentelt a magyar bel- és külpolitikai helyzet alakulásának, melyet az ott levő igen gazdag iratanyag bizonyít. Ez tette lehetővé, hogy a diplomáciai tárgyalásokról, akciókról szóló magyar és angol jelentéseket egymás mellett közölheti — s a kettő nem mindig egyezik...

Dr. BÁLINT ISTVÁN — MURÁNYI MIHÁLY:

Munkabiztonság és munkalélektan

A munkabiztonság lélektana vizsgálatainak középpontjában álló fő kérdések: *milyen terhelő tényezők és veszélyforrások fenyegetik a dolgozókat munkájukban, hogyan lehet ezek kiküszöbölésével vagy csökkentésével a munkabiztonságot fokozni és az ezzel szorosan összefüggő — a dolgozó személyi védettségét fokozó — pszichikus tényezők kutatása.*

A szerzők feltárják az ember pszichikus folyamatai és a munka biztonsága között fennálló összefüggéseket, ismertetik a munkabiztonság lélektani alapfogalmait. A munkabiztonság tárgyi, szervezési, személyi és közösségi feltételeinek tárgyalása során tájékoztatnak azokról a lélektani okokról, körülményekről, amelyek közrejátszanak a balesetek létrejöttében, bemutatják azok kiküszöbölésének és csökkentésének fontosabb módszereit.

Dr. SZILVÁSI ZOLTÁN — BURÁN KÁROLY:

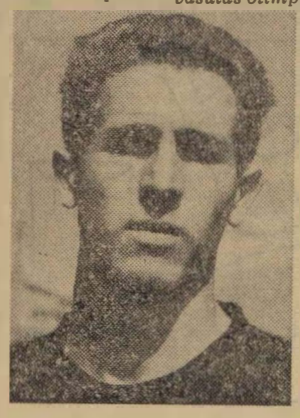
Amit az újítóknak tudni kell

Az újítóknak és újítások iránt érdeklődőknek szóló könyvecske célja: *közérthetően ismertetni a dolgozók újítással kapcsolatos jogait, kötelezettségeit, tennivalóit, lehetőségeit.* Magyarázatot ad részben az újítóknak vagy újítani szándékozóknak az őket érdeklő legfontosabb kérdésekre, részben felkelti az érdeklődést az újítói tevékenység iránt. Ismerteti a jogaikat összefoglaló rendeleteket, irányelveket. Tájékoztatást nyújt az újítási ügyekben való eligazodáshoz.

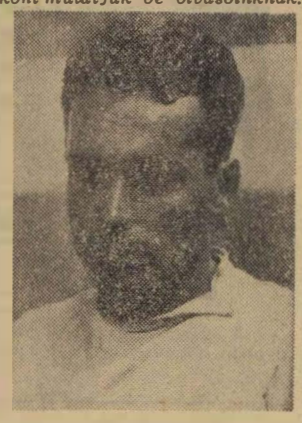
Bemutatjuk a vasutas olimpikonokat

Mint lapunk előző számában közöltük, a XIX. Nyári Olimpiai Játékokon részt vevő magyar sportküldöttségben 17 vasutas sportoló kapott helyet. A BVSC kilenc válogatottját már bemutattuk. Ezúttal a többi vasutas olimpikont mutatjuk be olvasóinknak.

Tóth Géza
Sportága: súlyemelés
Egyesülete:
Szombathelyi Haladás



Szarka Zoltán
Sportága: labdarúgás
Egyesülete:
Szombathelyi Haladás



B. Nagy Pál
Sportága: vívás
Egyesülete: Szolnoki MÁV

Tégla Ferenc
Sportága: atlétika
Egyesülete: Szegedi VSE

Bakos Károly
Sportága: súlyemelés
Egyesülete: Testvériség

Géra Imre
Sportága: kerékpározás
Egyesülete: Miskolci VSC

Honti Róbert
Egyesülete: Pécsi VSK
Sportága: atlétika

Erdősiné Tolnai Márta
Sportága: torna
Egyesülete: Pécsi VSK
(Hemző Károly felvételei)

KERESZTREJTVÉNY

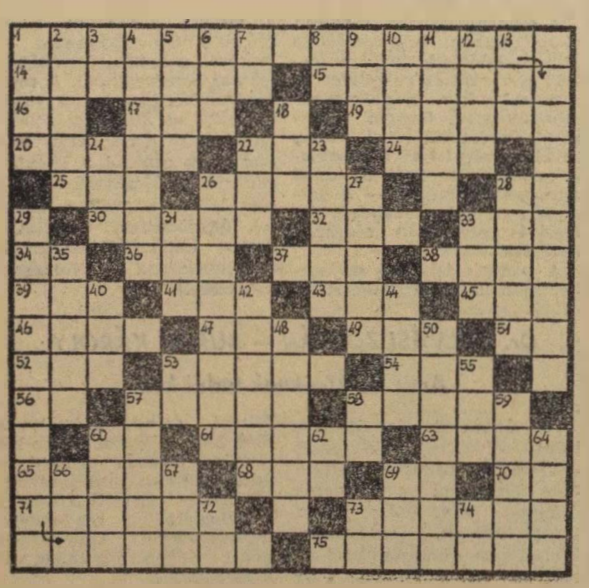
Vízszintes: 1. A szocialista brigádmozgalom sajátos követelménye. (Folytatása a függőleges 29-ben.) 14. Szapolyai János. 15. Jugoszláv város a Dráva mellett. 16. Teljesen hibátlan. 17. Általában így nevezik a vízes oldatokat. 19. N pótlással holland impresszionista festő (1853—1890). 20. Görög közigazgatási kerületek neve. 22. Értékes prémű emlősállat. 24. A felsőfok jelzője. 25. Verskellék. 26. Francia futár. 28. Kettős mássalhangzó. 30. Világhírű norvég író (1828—1906). 32. Erődítmény. 33. Gyümölcsíz. 34. Igavonó állat. 36. Az elektromos ellenállás egysége. 37. Pest megyei város. 38. Férfinév. 39. Békaporonty ez a hal. 41. Rendelkezik vele. 43. Jugoszláv folyó. 45. Rag. 46. Kihaló dravida nép Indiában. 47. Japán pénznem. 49. Országos Rendezőiroda. 51. A közlekedés alapja. 52. Boráról híres hegyaljai község. 53. Kínai tiszteletadás a padlóra borulva. 54. Időmérő. 56. Fehér fényű fémes elem. 57. Erdőig. 58. Község Baranya megyében. 60. Bűnkezdet. 61. Nem stabilan álló. 63. Vajda János „erdeje". 65. Régi spanyol ezüstérmét. 68. Ajak, kissé rövidebben. 69. Ellentétes kötőszó. 70. Mutatószó. 71. Kerekedik. 73. Asszonyom, franciául. 75. Gödényféle madár.

Függőleges: 1. Nem fémes kémiai elem, fűtőanyag. 2. Ilyen „próba" is van a színházban. 3. Opus. 4. Ceylon fővárosa. 5. Becézett női név. 6. Kevert agy. 7. Éneklő hang. 8. Samarium kémiai jele. 9. Távolság (ék. hiány). 10. Tó a Szovjetunióban. 11. A Berni Alpok csúcsa (3975 m). 12. Gomb betűi keverve. 13. Csomó. 18. Fejér megyei község. 21. 1002 római számal. 22. Attila népe. 23. Török tanács, gyülekezet. 26. Finn folyó a Lapp-földön. 27. Éra, ok, értelem (latin). 28. Kínai város. 31. Motorkerékpár-márka. 33. Ketyeg az óra. 35. Nádnyelvű fúvóshangszeren. 40. Igyad! 42. Ideghártya, a szem fényérző rétege 44. Csavar. 48. Japán város. 50. Hátsóindiai folyó. 53. Kimondott betű. 55. Fölé ellentéte. 57. Vasúti kupé. 58. Azonos magánhangzók. 59. Mohamedán hittudós (ék. fel.). 60. Olyan bú, amelyiknek a közepe hiányzik. 62. Hangtalan egek. 64. Hírt ad, kissé régiesen. 66. Ilyen fogat is van. 67. Finn munkás sportszövetség. 69. Vízi állat. 72. Igekötő. 73. Meredek kezdet. 74. Ablakszélek.

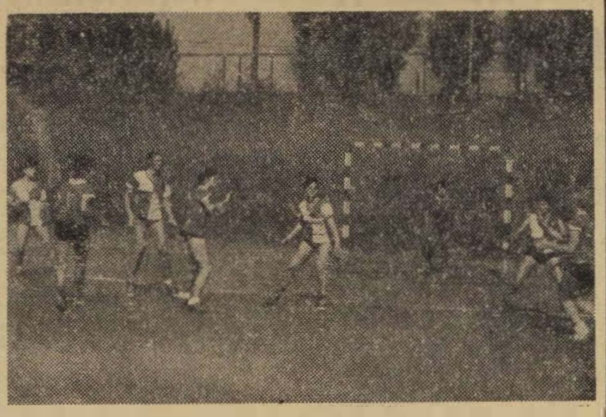
Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a függőleges 29. Beküldési határidő: november 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Vonalvillamosítás. Iránypontrendszer.

Könyvet nyertek: Dombos László Balatonfenyves, MÁV-állomás, Mészáros László Pápa, Vaszari út 18. Nagy Károly Püspökladány MÁV állomás V. pm. szakasz. Erdélyi Istvánné Szeged állomás, anyagcsoport. Horváth János Ilocska, Fő u. 107. up: Magyarboly, Baranya megye.



Egy vasárnap délelőtt a Szőnyi úton



Érdekes, izgalmakban bővelkedő mérkőzést játszottak a kézilabdás lányok a süllyesztett kézilabdapályán.
(A szerző felvétele)

Kik voltak október első vasárnapján, a gyönyörű napsütéses delelőttön az elsők? Nem könnyű megállapítani. Korán érkeztek — és nyomban játékhoz láttak a teniszezők, aztán a gyeplabdázók tűntek fel. Nem, nem a gyepen, csak a salakos labdarúgó edzőpályán, hogy botjaikkal kergessék a cementből, gyantából, parafából és gumiból összegyúrt labdát.

És a másik labdarúgó-edzőpálya környékén már melegített a BVSC ifjúsági II csapata, hogy a *Székesfehérvárról Zuglóba utazott Videoton ellen megküzdjön a bajnoki pontokért.* Futballnemzet vagyunk. Míg az NB I-es gyeplabdázók küzdelmét összesen hat néző tekintette meg, az „ifi kettő" mérkőzésén legalább 100—150 néző állta és ülte körül a pályát.

A „gödör", a sportkombinát mélyén fekvő kézilabda-pálya is hamarosan benépesedett. *A BVSC női NB II-es kézilabdacsapata a makói lányokat látta vendégül.* Itt is szép számmal akadtak nézők és tapsoltak a góloknak, amelyekkel egyik női csapat sem maradt adós. Még a vízilabdázók egy kis csoportja is abbahagyta egy időre a száraz edzést, hogy szurkoljon a vasutas lányoknak, a testvérszakosztálynak.

Ahogy a nap mind feljebb haladt, úgy sokasodtak a teniszezők és hamarosan minden pályára ki lehetett függeszteni a „megtelt" táblát. Lám, az NB I B-ből kis híján a legmagasabb osztályba feljutott BVSC férfi teniszcsapat is kihasználta még a napsugaras októberi vasárnapot. *Forró Mihály* edző irányítása mellett kiadós edzőmérkőzéseket játszottak egymás ellen. Tétjük is volt ezeknek a mérkőzéseknek; *egy-egy pohár Jaffa-szörp.*

Alig kongatta el a déli harangszót *a Kassai téri* templom nagyharangja, már kifutott a zöld gyepre a BVSC NB I B-s labdarúgócsapata. A déli harangszó után néhány perccel megkezdődött a mérkőzés, amelynek két pontjára haj, de nagy szüksége lett volna a *„kiesés réme"* ellen küzdő vasutas csapatnak. Támadott is, úgyszólván az egész 90 percen keresztül a *Győri Dózsa* ellen és végül mégis örülhetett, hogy keserves 2:2-vel legalább az egyik pontot otthon tudta tartani. Dehát ez már a vasárnap délután eseményeihez tartozik...

Vedres József

ÜZEMI LABDARÚGÁS

Idén is megrendezték *Záhonyban* a vasutas üzemi labdarúgó bajnokságot. Az üzemi bajnokság, amely a KISZ-bizottság rendezésében került lebonyolításra, *mintegy 250 dolgozónak nyújtott rendszeres lehetőséget a sportolásra,* de a szurkolók sem unatkoztak, hiszen minden mérkőzésnek legalább száz nézője volt. A bajnoki címet változatos küzdelem után a pályafenntartás csapata szerezte meg. A géptelep csapata a második, a kocsiszolgálaté a harmadik helyre került. A határőrség együttese versenyen kívül vett részt a záhonyi vasutasok labdarúgó vetélkedésében és valamennyi mérkőzését meg is nyerte.

Egeressi Zsigmond
főpályamester

Jubiláló úttörő labdarúgók

Tíz esztendeje alakult a *Dunakeszi Vasutas Sportegyesület* úttörő labdarúgó csapata. A *Kiss István* edző — a járműjavító dolgozója — által irányított együttes jól megállja a helyét a Budapest V. csoport bajnokságában. A fiatal labdarúgók között, akik a járműjavító dolgozóinak gyermekei, több olyan tehetség található, aki már az országos úttörő olimpián is részt vett.

Sz. L.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

39. számból: 117447/1968. 11. C. Az árukezelési helyek tervszerű kiszolgálásának, a kocsirakományú küldemények rakodási idejének és a rakodásszervezés ösztönző módozatainak (premizálás, jutalmazás) szabályozása.

40. számból: A közlekedés- és postaügyi miniszter 47/1968. (Közl. Ért. 24.) KPM számú utasítása a Munka Törvénykönyve végrehajtásáról szóló 30/1967. (Közl. Ért. 27.) KPM számú utasítás módosításáról.

A közlekedés- és postaügyi miniszter 48/1968. (Közl. Ért. 24.) KPM számú utasítása a Munka Törvénykönyvének a tárca költségvetési szerveinél történő végrehajtásáról.

119517/1968. 3. A. A Vasuti Ruházati Utasítás 4. sz. mellékletének újbóli kiadása.

115063/1968. AEI. D. A fáradtolaj gyűjtése és felhasználásának szabályozása.

119638/1968. 11. B. Tényleges vasúti alkalmazottak és nyugellátottak arcképes igazolványának érvényesítése 1969. évre.

A szerkesztőség üzeni

Zs. Molnár Dezső, Diósgyőr-Vasgyár; Szücs Ferenc Hatvan; Boldizsár Gyula Békéscsaba; dr. Gál György Bp.; Marosán Pál, Czeglédi Sándor, Volosinovszki János Debrecen; Egeressi Zsigmond Záhony; Ruzsik János Somodor-Somogyaszaló; dr. Bánkfalvy Gyula Szeged; Árvay János Bp. Nyugati pu.: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Urbán József Hegyeshalom; Tóth Ferenc Dévaványa: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

KÖZLEMÉNY

Szeptember 29-től megindult a debrecen—nyíregyházi hálókocsijárat. Budapest Nyugati pályaudvarról a 6720 számú vonattal 23,43 órakor indul és Debrecenbe érkezik 4,04 órakor. Az utasok 6,30 óráig a kocsiban tartózkodhatnak, ugyanis a kocsit Debrecenből a 6,32 órakor induló 1732 számú vonat továbbítja Nyíregyházára. Debrecenből Budapest Nyugati pályaudvarra 22,37 órakor a 6715 számú vonat továbbítja a hálókocsit. Budapest Nyugati pályaudvaron az utasok 8 óráig tartózkodhatnak a kocsiban.

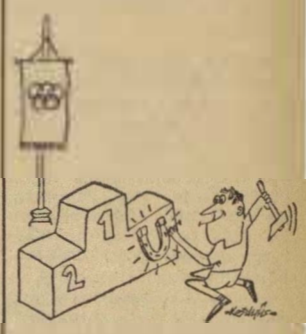
HÍREK

— Tizennégy éve nem volt baleset a Békéscsaba—Szeged közötti vonalon levő Telekgerendás állomáson, melynek csinosítását, parkosítását a dolgozók társadalmi munkában végzik.

ÚJJÁSZERVEZTÉK a színjátszó csoportot a hatvani MÁV Liszt Ferenc Művelődési Házban. A csoport most Huszka: Lili bárónő c. operettjének bemutatására készül.

— Ünnepélyesen búcsúztatták munkatársai a nyugalomba vonuló Kiss János főintézőt, Felsőmocsolád állomásfőnökét, aki több évtizede szolgált a vasútnál.

— Cukrászati kiállítást rendezett Debrecen állomás kultúrotthonában az Utasellátó. A kiállított különlegességeket meg is kóstolhatták a látogatók. Az Utasellátó debreceni üzemének több mint 20 ezer forint terven felüli jövedelmet hozott a sikeres kiállítás.



— Babonás versenyző
(Kesztyűs Ferenc rajza)

— KÉT FŰTŐKAZÁNKOCSI időszakos javításának terven felüli elvégzését vállalta a debreceni vontatási főnökség gőzmozdonyjavító részlege. A Diesel-műhely dolgozói öt nappal a kitűzött határidő előtt végzik el két M62-es mozdony időszakos javítását a KMP megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére.

— Szeptember az újítók hónapja a Szombathelyi Járműjavítóban. Az üzem gazdasági vezetői a szakszervezeti bizottsággal közösen szeptembert az újítók hónapjává nyilvánították. A kezdeményezés eredményeként ebben a hónapban mintegy 15 újítást adtak be a dolgozók. A legtöbb újítás a Diesel-motorok javításánál bevezethető új módszereket és eljárásokat tartalmazza.

— METRÓ ÉPÜL MEXIKÓVÁROSBAN. A három építés alatt álló földalatti vonalon a párizsi metró mintájára légtömlős kerekekkel ellátott kocsik közlekednek majd. A hálózat hossza 40 kilométer lesz.

— Nagy teljesítményű hídmérleget kap Dorog állomás. Az új mérleg alkalmas lesz bármilyen típusú vasúti kocsik mérésére. Ha a hídmérleg elkészül, a jövőben a rakodóterületen szinte időveszteség nélkül végezhetik el a mérlegeléseket.

— Kína vasútvonalat épít Nyugat-Afrikában. A Máli és Guinea között épülő vasútvonalon a kínai mérnökök már megkezdték az előkészítő munkálatokat.

— Jubileumi pályázat a MÁV Nyugdíj Hivatalban. A pályázóknak a közelgő hármas történelmi évfordulókkal kapcsolatos tíz kérdésre írásban kell válaszolniok. A pályázat díjait a hivatal november 7-i ünnepségén adják majd át a nyerteseknek.

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—46.
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM — Ára 40 fillér — 1963. NOVEMBER 2.

A forgalmi szakosztály és üzemirányító központ dolgozói a jubileumi munkaversenyben

A munkaverseny tömegmozgalom jellege évről évre fejlődik, erősödik. Ebből adódik, hogy a versenyben való részvételt nem lehet csak meghatározott munkacsoportokra, fizikai munkát végző dolgozókra szűkíteni, vagy csak olyan területre szorítani, ahol számokkal mérhető tevékenység folyik.

A vasútüzemi célkitűzések — a gazdaságosság, a tervszerűség és üzemszervezés, a kiváló minőség, a dolgozók életés munkakörülményeinek állandó javítása — *minden vasutas dolgozónak, vezetőnek és beosztottnak, fizikai és adminisztratív munkát végző dolgozónak egyaránt érdeke.* Ez szabja meg a versenyben való részvételt, a közös érdekek felismerése teszi önkéntessé és tömegméretűvé a versenymozgalmat.

Ennek megértését mutatja a forgalmi szakosztály és üzemirányító központ dolgozóinak részvétele a jubileumi munkaversenyben. *A Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére olyan többletfeladatok megvalósítását tűzték maguk elé, ami nem tartozik szorosan vett munkaköri kötelességükbe, nem szerepel prémium célkitűzéseik között.* Figyelemre méltó e kezdeményezés. Nem formális kinyilatkozásról van szó vállalásukban, hanem olyan kezdeti lépések megtételéről, melyek biztatók a vasútnál folyó munkaverseny tömegmozgalmi és tartalmi továbbfejlesztése szempontjából.

A szakosztály és üzemirányító központ dolgozóinak vállalása széles körű, de tartalmát tekintve három fő célkitűzésre irányul:

— tanulmánytervek készítése a racionálisabb menetrendi megoldásokra, a munkaszervezés javítására, tökéletesítésére;

— konkrét helyszíni segítségnyújtás a közlekedéspolitikai koncepcióból adódó szervezeti intézkedések gyakorlati végrehajtásához, az új munkamódszerek kiszélesítéséhez;

— s végül a feltételek biztosítása az igazgatóságok, szolgálati helyek vállalásainak teljesítéséhez, az 1968. évi vasútüzemi célkitűzések megvalósításához.

Jó példa a vállalás arra, hogy az irányító-, vezetőszervek is részt tudnak és helyes, ha részt vesznek a munkaversenyben. Nem elegendő ugyanis a célkitűzések kialakítása, hanem azok megvalósítása érdekében tevékenyen közre is kell működni, biztosítva a vállalások, célkitűzések valóraváltásának feltételeit. Ezt öntötték konkrét formába a 8. szakosztály és üzemirányító központ dolgozói a jubileumi munkaversenyben tett vállalásaikkal. *Többet akarnak tenni, jobban szervezettebben akarnak dolgozni és vezetni.*

Céljuk, a szakmai vállalásokon túlmenően, *a gyors ügyintézés, a javaslatokra, észrevételekre való gyors reagálás, az emberséges bánásmód, az emberekről való fokozottabb gondoskodás megvalósítása, az üzemi demokrácia fejlesztésére vonatkozó vasúti végrehajtási utasításokban foglaltak érvényesítése.* Közelebb akarnak kerülni a végrehajtáshoz, a végrehajtásban részt vevő dolgozókhoz, s mindez nagyon fontos, nélkülözhetetlen a vezetés, a vezetésben részt vevők számára.

Tevékenyen akarnak közreműködni a munkaverseny szervezésében, irányításában a forgalmi szakszolgálatnál, tovább akarják fejleszteni a szakszolgálatok közötti együttműködést.

Most a kötelezettségvállalás teljesítésén van a hangsúly, s ezen kell a szakosztály minden dolgozójának fáradozni. *Következetesség és kitartó munka a valóraváltás alapvető feltétele és akkor nemcsak bent a „nagy házban", hanem az egész hálózaton érezhető lesz a munkaversenyben való részvétel és annak pozitív hatása.* Ezt várják az igazgatóságok és a szolgálati helyek dolgozói a forgalmi szakosztály jubileumi munkaversenyben tett vállalásainak teljesítésétől.

(bordi)

Bezárult a jubileumi kiállítás

A MÁV 100 éves jubileuma alkalmából a *Közlekedési Múzeumban* megrendezett és nagy érdeklődést kiváltott kiállítás október 1-vel zárult. Kereken 25 000-en tekintették meg az érdekes vasút-történeti, valamint a MÁV jelenét és jövőjét bemutató berendezéseket és felszerelési tárgyakat, fényképeket és egyéb dokumentumokat. A kiállítás módot nyújtott arra, hogy a látogatók véleményt nyilvánítsanak arról, hogy milyen színűre festett személykocsikat látnának szívesen a jövőben a MÁV vonalain. 6625-en adták le szavazatukat és ebből 1864 szavazattal *a bordó színű kocsik vitték el a pálmát.* Sok látogatónak tetszett a kék színű kocsi is, amelyre 1753 szavazatot adtak le.

Csehszlovák—magyar vasutas szakszervezeti vezetők tanácskozása

1963. október 13—19-én a csehszlovák és a magyar vasutas szakszervezetek képviselői Budapesten tanácskozást tartottak. A csehszlovák küldöttséget *dr. Jozef Filo,* a Csehszlovák Közlekedési és Távközlési Szakszervezet elnöke vezette. Tagjai voltak: *Pavel Rehak, dr. Gabriel Lehnert* és ing. *Igor Svoboda.* Magyar részről a megbeszélésen részt vett *Szabó Antal,* a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára és *Gulyás János,* a szakszervezet titkára.

A tanácskozáson megbeszélték a két szakszervezet együttműködésével kapcsolatos további lépéseket. *Kicserélték tapasztalataikat a két ország vasutas dolgozóinak élet- és munkakörülményeit illető kérdésekben. Megállapodtak, hogy a kölcsönös tájékozódás érdekében rendszeressé teszik találkozóikat.* A csehszlovák—magyar vasúti határforgalomban részt vevő dolgozók együttműködését a közös érdekek szellemében konkretizálják. Közösen kidolgozzák azokat a szempontokat, amelyek hozzájárulnak a határállomások munkájának meggyorsításához, gazdaságosabbá tételéhez, a dolgozók munkakörülményeinek és szociális ellátásának javításához.

A tanácskozás a teljes egyetértés és együttműködésre törekvés szellemében folyt le. A csehszlovák delegáció vezetőjét fogadta *Geréb Sándorné* és *Somoskői Gábor,* a SZOT titkára.

Nagyfontosságú tanácskozás

Az országgyűlés elfogadta az új vasúti törvényt és a közlekedéspolitikai koncepciót

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter expozéja

Mint ismeretes, az országgyűlés legutóbbi ülésének napirendjén szerepelt a vasutakról szóló törvényjavaslat és a magyar közlekedéspolitika fejlesztési koncepciója. Mivel a két téma szorosan összefügg, azokat az országgyűlés együtt tárgyalta. A kormány nevében *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter terjesztette az országgyűlés elé a vasutasok és a közlekedési dolgozók, de az egész népgazdaság számára oly fontos tervezetet. Az alábbiakban kivonatosan ismertetjük a miniszter beszédét:

— *A magyar törvényhozás és jogalkotás sokszor foglalkozott a közlekedés problémáival, de az egész ország fejlődését, érintő, átfogó közlekedéspolitikai koncepciót 120 évvel ezelőtt tárgyalta utoljára. Az ennek alapján hozott 1848. évi, XXX. törvénycikk közlekedésügyünk fejlődésében hosszú ideig meghatározó szerepet játszott.* Ha nem akarjuk azt, hogy a közlekedés előrehaladásunk fékje legyen, akkor olyan új, közlekedéspolitikai koncepciót kell kialakítanunk, amely megfelel a mai modern élet követelményeinek és viszonylag hosszabb időre megszabja a fejlődés útját.

Közlekedésünk túljutott a nehéz éveken

A két világháború között — noha a közlekedéstechnikában akkor is voltak nemzetközileg elismert úttörő eredményeink — országunk közlekedési rendszere távol állt attól, hogy korszerűnek lehetett volna nevezni. *Ezt a közlekedési rendszert pusztította el a második világháború.* Viszont a gyors újjáépítés során lényegében csak a háború előtti elmaradott színvonalú közlekedési eszközöket lehetett életre kelteni. Ennek ellenére *az 1960-as évek elejéig sikerült a megtöbbszöröződött szállítási feladatokat ellátni.* Később azonban közlekedésünk szinte állandósult, kapacitáshiánnyal küzdött, s csak a legutóbbi esztendőben jutottunk el odáig, hogy általában eleget tudunk tenni a reánk háruló feladatoknak.

A miniszter ezután ismertette az egyes közlekedési ágazatok fejlődését. Utalt arra, hogy a közúti járművek elterjedésével új lehetőségek nyíltak a közlekedés korszerűsítésére, gyorsítására. Ehhez azonban modern úthálózatot kell építeni, *s új alapokra kell helyezni a vasúti és a közúti közlekedés együttműködését. Kiemelte, hogy az ország közlekedésének gerincét képező vasút rekonstrukciója jelentősen előrehaladt.* Beszédében több példával illusztrálta, milyen eredményeket értünk el a vasút villamosításában, dieselesítésében. A miniszter ezután szólt a közúti közlekedésről, a légiközlekedésről, a hajózásról, majd így folytatta: — *Ma már megállapíthatjuk, hogy közlekedésünk túljutott a legnehezebb éveken, s jelenleg általában ki tudja elégíteni a népgazdaság, a lakosság igényeit. A haladás azonban e fejlesztések ellenére sem kielégítő. Sok még a kifogás a személyszállításra, a különböző szolgáltatások minőségére és korszerűségére.*

— A közlekedéspolitikai koncepció azt a célt szolgálja, hogy közlekedésünk meglevő helyzetének, állapotának, színvonalának reális és sokoldalú elemzése alapján kijelölje a távlati fejlesztés fő irányait. *Közlekedéspolitikai koncepciónk 12 éves távlatra szól.* Gondos mérlegelés alapján úgy találtuk, hogy a tudomány és a technika mai rohamos fejlődése mellett körülbelül ez az a távlat, amelyet elég biztonsággal előre láthatunk, amely idő alatt bepótolhatjuk lemaradásunkat. Hazai viszonyaink és a mai korszerű közlekedéstechnika reális talaján maradva a koncepció a legfontosabb fejlesztési céljainkat igyekszik egységes egészbe foglalni.

Abból a tényből indultunk ki, hogy közlekedésünk korszerűsítését a leggazdaságosabban és legcélszerűbben a meglevő hálózati struktúrára kell építeni. *A személy-, s főként az áruszállításban belátható ideig a legnagyobb terhelést továbbra is a vasút vállalja magára.* A vasút rekonstrukciója keretében tovább folytatjuk a vonalak és a vontatás korszerűsítését, megszüntetjük a gőzmozdonyokat és felfrissítjük, bővítjük a járműparkot. A vasúti járműparkot automatikus kapcsolókészülékekkel szereljük fel. Széles körben alkalmazzuk a modern hírközlő és biztosítóberendezéseket, gépesítjük az építési és fenntartási munkákat.

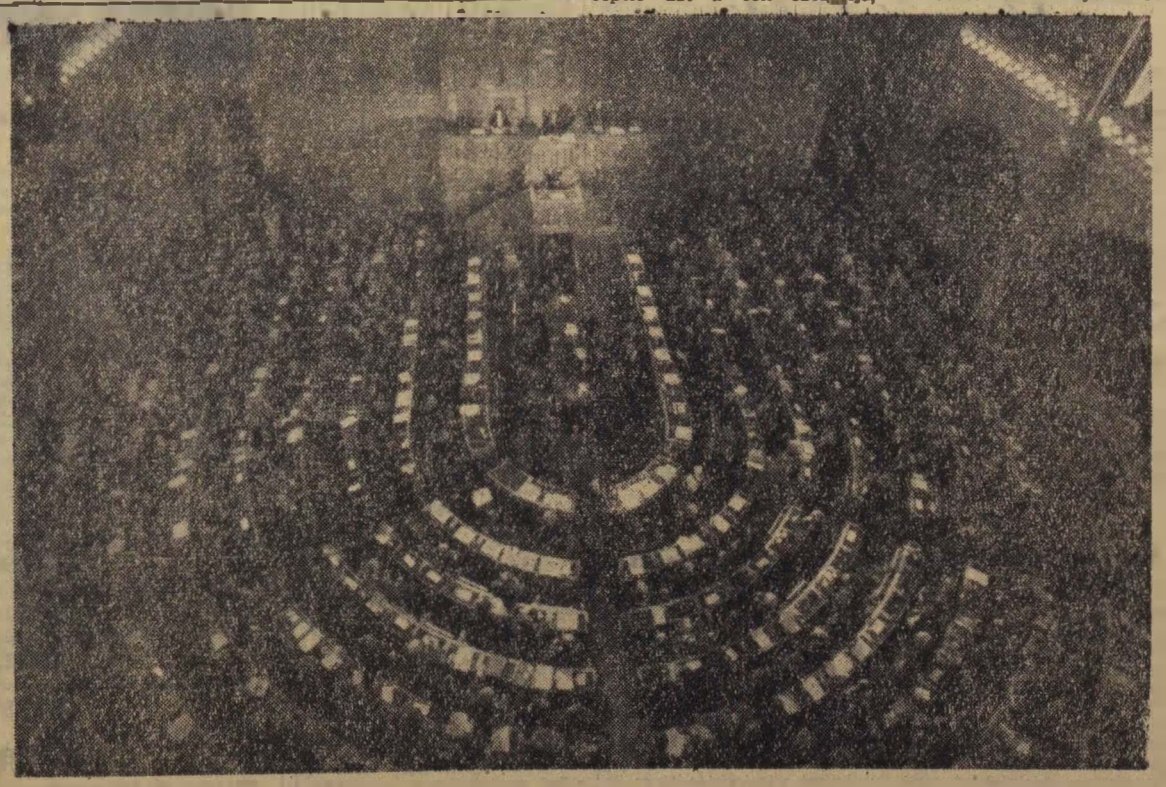
Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter beszédét mondja

Gazdaságtalan vasútvonalak

Dr. Csanádi György ezután kifejtette, hogy a közlekedéspolitika nem kívánja elhanyagolni a hajózás és a légiközlekedés fejlesztését sem, noha országunk közlekedési rendszerében ez a két ág százalékosan jóval kisebb szerepet játszik, mint a vasúti és a közúti közlekedés. *Hangsúlyozta, hogy a közlekedéspolitikai koncepcióban külön fejezetet szenteltek a kisforgalmú vonalak és állomások forgalmának átterelésére, a körzeti állomási rendszer kialakítására.* Ez az utóbbi hónapokban különösen sokat foglalkoztatta a helyi tanácsokat és az ország közvéleményét. E közérdeklődésre számottartó témát a miniszter így folytatta:

— *A vasúthálózatban 2000 kilométer összhosszúságú kisforgalmú vonal van, amelyekre az áruszállítás alig több mint egy százaléka, a személyszállításnak pedig három százaléka jut.* A csekély forgalom a vonalak kapacitásának csupán töredékét használja ki, emiatt a szállítás önköltsége többszöröse a többi vonalénak. Ami pedig a közlekedés színvonalát illeti, közismert, hogy a ritka forgalmú, elavult berendezésekkel rendelkező vonalakon korszerűtlen a közlekedés. Abba a helyzetbe kerültünk, hogy e vonalakat részben már most, részben az elkövetkező ötéves terv idején fel kellene újítani, amire *legalább 2 és fél milliárd forintot kellene költeni. Ha ezeket a vona-*

(Folytatás a 3. oldalon.)



Tanácskozik az országgyűlés

Január 15-én kezdődnek a választások

Kit lehet megválasztani szakszervezeti funkcióra?

A szakszervezet elnöksége október 4-én jóváhagyta az alapszervezeti választásokra vonatkozó irányelveket. Cikkünkben a választással kapcsolatban néhány módszertani kérdéssel foglalkozunk.

Mint már közöltük, az alapszervezeteknél *január 15 és február 15 között kerül sor a bizalmiak választására.* A bizalmit szakszervezeti csoportértekezleten kétéves időtartamra, nyílt szavazással választják. Személyére a műhely- vagy osztálybizottság képviselője, illetve a szakszervezeti csoport bármelyik tagja tehet javaslatot. Az értekezletet a szakszervezeti bizottság, illetőleg a műhely-, osztálybizottság hívja össze. Ezen az összejövetelen tesz eleget a bizalmi beszámolási kötelezettségének, a választást megelőzően.

Az alapszabály lehetőséget ad arra, hogy kis létszámú munkahelyeken műhelybizottság helyett, a bizalmiak közül, *főbizalmit válasszanak* a felsőbb szerv engedélyével.

A műhely (osztály) bizottsági tagok száma a dolgozók létszámától függően 3—5 fő. *A titkárt a megválasztott vezetőségből nyílt szavazással választják.* Póttagokat és számvizsgáló bizottságot választani nem kell. Meg kell viszont választani a szakszervezeti bizottságot választó értekezlet küldötteit.

A szakszervezeti bizottságok választása taggyűlésen vagy küldöttértekezleten történik. *Küldöttértekezletet általában ott kell tartani, ahol a szervezett dolgozók létszáma meghaladja a 600 főt.* Azokon a 600 főn aluli munkahelyeken, ahol a vezetőségválasztó-taggyűlés megtartása nehézségbe ütközik, a szakszervezeti bizottság kérheti a területi bizottságtól küldöttgyűlés tartásának engedélyezését. A küldöttek számát, illetve a képviseleti arányt a szakszervezeti bizottság határozza meg.

Irányszámok a szakszervezeti bizottságok létszámára:

300 főig	3— 7 tag
1000 főig	5—11 tag
1800 főig	9—13 tag
2000 főn felül	11—15 tag

A számvizsgáló bizottság tagjainak száma egységesen 3 fő. Póttagokat választani egyik bizottságnál sem kell.

A szakszervezeti tagnak alapszabály szerinti joga, hogy választhat és választható. *Egyéves tagság után bizalminak, két év után pedig minden alapszervezeti funkcióra meglehet választani a szervezett dolgozót.* A szakszervezeti tag akkor élhet választójogával, ha tagdíjfizetési kötelezettségének alapszabály szerint eleget tett.

Arra kell törekedni, hogy a szervezett dolgozók minél nagyobb számban, közvetlenül élhessenek választójogukkal. *A vezetőségválasztó-értekezlet akkor határozatképes, ha a választás napján munkában lévő szervezett dolgozóinak (küldötteknek) legalább kétharmada jelen van.* Ha a vezetőségválasztó értekezlet nem határozatképes, akkor 14 napon belül újra össze kell hívni. Ilyen esetben az értekezlet a részvevők számától függetlenül határozatképes.

A jelölő bizottság választásáról előző számunkban már írtunk. Tevékenységükkel lapunkban még részletesen foglalkozunk. Most csak arra utalunk, hogy *a jelölő bizottság köteles a jelöltek listáját a választás előtt legalább 10 nappal kifüggeszteni.*

A szavazás módjával, a szavazatok számlálásával is külön cikkben foglalkozunk. Előljáróban annyit, hogy *nyílt szavazással választják a bizalmit, a társadalombiztosítási tanács, a társadalmi bíróság tagjait, a kereskedelmi, társadalmi ellenőröket.* Titkosan választják a műhely-osztálybizottságokat, szakszervezeti bizottságokat, valamint a számvizsgáló-bizottságokat. Funkciójuk szerint is titkosan választják a szakszervezeti bizottságok elnökeit, titkárait és a felsőbb szerveket választó értekezletek küldötteit.

A szakszervezeti bizottság 20 nappal a választás előtt köteles ismertetni a tagsággal a vezetőségválasztó taggyűlés, küldöttértekezlet időpontját, megtartásának helyét, napirendjét.

Névadó ünnepségek

Kedves, családias, névadó ünnepséget rendeztek a napokban a *MÁV Nyugdíjhivatalban.* Az ünnepségen a családtagok, barátok és munkatársak mellett megjelentek a társadalmi szervek képviselői is.

A névadó ünnepség hivatalos része után a VI. kerületi *Karikás Frigyes* általános iskola 20 tagú csoportja dallal és verssel köszöntötte *Kerepesi Lacikát.* Végül a boldog szülők, akik mindketten vasutas dolgozók, örömmel vették át a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságának, a Nyugdíjhivatal szocialista brigádjainak és a munkatársak ajándékát.

*

A *dunakeszi járműjavítóban* kettős névadó ünnepséget rendeztek a közelmúltban. A két újszülött kisfiú szülei *Veres Gábor* kárpitos, illetve *Tóth László* anyagkihordó a járműjavító KISZ-szervezetének tagjai.

Az ünnepségen előbb az üzem KISZ-bizottságának titkára, illetve a szülők alapszervezetének képviselői, majd a szakszervezeti bizottság megbízottja köszöntötte az újszülötteket, hozzátartozókat. A helyi általános iskola úttörőcsapata énekkarának közreműködése, kedves színfoltja volt az ünnepségnek.

A névadószülők a társadalmi szervek nevében takarékbetétkönyvet és gyermekruhacsomagot nyújtottak át ajándékképpen a szülőknek.

Elkészült a kollektív szerződés tervezete

NOVEMBER ELSŐ HETÉBEN hozzák nyilvánosságra a *MÁV 1969/70. évi kollektív szerződés* tervezetének vitaanyagát.

Ez a tervezet az 1968. évi kollektív szerződés tapasztalataira épülve, az anyagi lehetőségek határain belül, figyelembe veszi a múlt évi viták során elhangzott igények egyrészét, továbbá az előkészületi munkák során ez év közepétől beérkezett javaslatokat, módosító indítványokat. *A nyilvános vitára kerülő tervezet nem végleges okmány, hanem vitaanyag a szó legszorosabb értelmében.* Ahhoz a dolgozók és a vezetők közül bárki, s a MÁV-nál tevékenykedő társadalmi, mozgalmi szervek bármelyike megteheti észrevételét, módosító javaslatát. Lehet a tervezet szövegéből kihagyni, lehet azt új rendelkezésekkel kiegészíteni. Az sem követelmény, hogy a dolgozók írásba foglalva tegyék meg észrevételüket, hanem azt mindenki szóban és kötetlenül elmondhatja majd a viták során.

Minden szolgálati hely, szakszervezeti bizottság megkapja a vitaanyagot annyi példányban, hogy az egyes munkacsoportok, turok, reszortok és műhelybizottságok megismerkedhessenek a tervezettel.

A VITAANYAG megismerése nem a vezetők előjoga: *minden vasutasnak joga, hogy előzetesen megismerje a tervezetet.* Éppen ezért a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek feladata és kötelessége, hogy a vitaanyagot időben eljuttassák az egyes munkacsoportokhoz, a szakszervezet műhelybizottságaihoz, a párt- és KISZ-szervezetekhez, hogy legyen elegendő idő annak tanulmányozására, s arra, hogy azt a dolgozók és a helyi vezetők egymás között előre megtárgyalhassák, az egyének, kollektívák kialakíthassák véleményüket.

A kollektív szerződés tervezetét szervezett formában is meg kell vitatni az érintett dolgozókkal. A szervezett viták legalkalmasabbnak tűnő formája a termelési tanácskozásokhoz hasonlóan és ugyanolyan szinten rendezett kollektív tanácskozások. *Minden termelési tanácskozást tartó egységnél meg kell tehát tartani a kollektív szerződés tervezetét vitató tanácskozásokat.* E tanácskozások megszervezése egységes feladata lesz a szolgálati helyek vezetőinek és a szakszervezeti bizottságoknak. Ennek során a helyi vezetők, funkcionáriusok beszélgessenek el a dolgozókkal a vitaanyag egyes tervezett rendelkezéseiről. Ez elősegíti a helyes értelmezést, melyre azért van nagy szükség, mert *az új kollektív szerződés két évre szólóan szabályozza majd a munkáltató és a dolgozók legszorosabb együttműködésének mozzanatait,* az egymás mellett jelentkező kötelezettségeket és jogokat.

A KOLLEKTÍV SZERZŐDÉST vitató tanácskozásokat november második felében és decemberben, de még az ünnepek előtt kell megtartani. Addig a tervezet kézhezvételétől hat hét áll rendelkezésre az anyag tanulmányozására és megvitatására.

A központi, vagy a középirányító szervek biztosítják, hogy minden tanácskozáson megfelelően képzett és a tervezetet jól ismerő vitavezető álljon a dolgozók rendelkezésére.

Minden észrevételre, javaslatra reagálni kell, egy sem maradhat válasz nélkül. *A dolgozók észrevételeinek, javaslatainak sorsát azonban nem a tanácskozáson döntik el, hanem a kollektív szerződést megkötő vezetők elé kell azokat terjeszteni.* Így a javaslatok összegyűjtve, legfelső szinten kerülnek elbírálásra, s utána indokolt választ, tájékoztatást kell adni azok sorsáról is.

A TANÁCSKOZÁSOK alapos előkészítése, gondos megszervezése lehetővé teszi, hogy a vasutasok sok ezres tábora vitassa meg az új kollektív szerződés tervezetét.

Dr. Banka József

A szolnokiak kezdeményezésére

megrendezik a járműjavítóipari szocialista brigádok vetélkedőjét

A járműjavító üzemek igazgatói, mozgalmi szerveinek, művelődési házainak vezetői megtárgyalták a *MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem* által kezdeményezett járműjavító, ipari szocialista brigádvetélkedő célját, tartalmát, a lebonyolítás módszereit. Egyértelmű volt az állásfoglalás: *az 1918-as Polgári Demokratikus Forradalom, a Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulása és a Magyar Tanácsköztársaság 50. évfordulójának méltó megünneplése nagy lehetőséget teremt a járműjavító üzemekben dolgozó 943 szocialista brigád és 10 814 szocialista brogádtag politikai aktivitásának, felelősségének növelésére,* mely várhatóan pozitív hatással lesz a termelő munkára, a munkafegyelem alakulására.

Ez adta alapját annak az elismerésnek, mellyel a járműjavító üzemek vezetői, mozgalmi szerveinek képviselői méltatták a kezdeményezés jelentőségét. Megértették, hogy ez, ami a járműjavító üzemekben most elindul, nemcsak a megszokott, csupán lexikális ismeretekre irányuló vetélkedő. Ennél többről, *a munkásmozgalom történetének ismertetéséről. szakmai ismeretek bővítését szolgáló széleskörű, ismeretterjesztő tevékenységről, politikai munkáról, a vállalások kiemelkedő, maradék nélküli teljesítéséről, a brigádok, brigádtagok fokozottabb példamutatásáról, a kollektivitás fejlesztéséről van szó.* A részt vevő brigádok, brigádtagok nemcsak a politikai és szakmai irodalmak forgatásával, hanem a helyi munkásmozgalmi múlt kutatásával, az üzemükben folyó munka- és üzemszervezés tanulmányozásával, a szocialista brigádmozgalom helyi történetének, hagyományainak feldolgozásával készülnek és vesznek részt az üzemen belüli, majd az ott első helyezést elért brigádok az országos vetélkedőn. A tablók, szakdolgozatok, összeállítása és a brigádélet fejlesztése kollektív munkát követel a brigádoktól, brigádtagoktól.

Nem formális dologról, hanem gazdag, tartalommal megtöltött, a szocialista brigádmozgalom továbbfejlődését előmozdító, jól szervezett, *a jubileumi munkaversenyt erősítő mozgalomról van itt szó.*

Törődnek a nyugdíjasokkal

A szakszervezet elnökségének a vasutas nyugdíjasok helyzetével kapcsolatos határozatát széles körben ismertette a budapesti igazgatóság területén működő nyugdíjas csoportok vezetőivel a területi bizottság, ugyanakkor megkülönböztetett figyelmet fordít a nyugdíjas vasutasok közötti kulturális, politikai és szervezeti munka javítására.

Az elmúlt 2—3 hónap alatt több tucat nyugdíjas alapszervezetben szerveződtek újjá a szociális bizottságok. Egy-egy nyugdíjas vezetőségi tag irányításával *többezer nyugdíjas és nyugdíjas özvegy helyzetét vizsgálták meg,* jártak el számos esetben szakszervezeti, tanácsi, vagy egyéb szerveknél helyzetük javítása, szociális körülményeik kedvezőbbé tétele érdekében.

A budapesti igazgatóság egész területén újraszervezés alatt van valamennyi nyugdíjas alapszervezetben a szakszervezeti bizalmiak hálózata. A városokban, községekben és más közigazgatási területeken lakóterületek, utcák szerint alakítják ki ezekben a hetekben az új szakszervezeti csoportokat, választanak új szakszervezeti bizalmiakat, rendezik az egy bizalmihoz tartozó szakszervezeti tagságot. *Az alapszervezetekben az elmúlt két hónap alatt több mint 200 új szakszervezeti csoport kezdte meg működését.* Többezer nyugdíjas felkeresésén és a szervezeti életbe való bekapcsolásán munkálkodnak most a nyugdíjas vezetőségek, az újonnan megválasztott bizalmiak, nyugdíjas aktivisták. Olyan nyugdíjas vasutasokat keresnek fel, akik az elmúlt 10 év alatt nyugdíjba vonultak, de nem kapcsolódtak be a vasutas nyugdíjas csoportok munkájába.

Több nyugdíjas szervezetben új tisztségviselők láttak munkához. A fővárosban és a vidéki alapszervezetekben is számos helyen kibővítették a vezetőséget.

Növekszik a nyugdíjas alapszervezetekben és a főbizalmiak által vezetett csoportokban is a 70—80 évesekre irányuló figyelem, egyre több helyen kímélik a sok fáradságtól őket.

Javul a tényleges dolgozókat tömörítő szakszervezeti bizottságok figyelme is a nyugdíjas vasutasok iránt. Számos szakszervezeti bizottság szervez a nyugdíjasok részére összejövetelt. Szép példáját adta az elmúlt időszakban a nyugdíjasokról történő gondoskodásnak a *Keleti Vontatási Főnökség,* az *Északi* és *Landler Járműjavító* és még számos szolgálati hely, köztük a *MÁV Gépjavító Üzem* szakszervezeti bizottsága és üzemvezetősége, akik két napra látták vendégül családi üdülőjükben — a múltévi nyereség terhére — azt a 40 nyugdíjast, akik az előző esztendőben búcsúztak el az üzemtől.

K. J.

Előkészületek Debrecenben a hármas évfordulóra

A debreceni vasúti csomópont pártbizottsága és szakszervezeti bizottságai a társadalmi szervekkel összehangolt terv alapján készülnek a hármas történelmi évforduló méltó megünneplésére.

Előadássorozat keretében idézik fel a fél évszázada történt forradalmi eseményeket. Valamennyi előadást filmvetítéssel teszik élményszerűvé a hallgatóság számára. *Novemberben központi ünnepségen méltatják az évfordulók jelentőségét* és könyvkiállítást rendeznek a hármas évforduló tartalmát kifejező művekből. *Debrecen* állomás kultúrvárótermében fényképkiállítást nyitnak majd. A dokumentum-felvételek a polgári demokratikus forradalom eseményeit, a KMP harcait, a Tanácsköztársaság hősi küzdelmét szemléltetik majd. Sor kerül zenei eseményekre is: *az évfordulók napjain a vasútállomás fúvószenekara térzenét ad a debreceni Petőfi téren.* A fiatalok részére műsorral egybekötött *„Ki mit tud"* vetélkedőt rendeznek a hármas évforduló tárgyköréből.

A debreceni csomópont dolgozói vállalásaik teljesítésével is készülnek a hármas történelmi évfordulóra, s az eddigi eredmények alapján bizonyos, hogy helytállásukat tanúsítja majd az értékelés.

Czeglédi Sándor,
Debrecen

Ünnepi rendezvények a Nyugatiban

A közelgő hármas évforduló ünnepségsorozatának első rendezvényeként a proletár nemzetköziség jegyében *„Békét Vietnamnak!"* címmel kiállítással és filmvetítéssel egybekötött nagygyűlést tartottak október 14—15-én a *Nyugati pályaudvaron.* A további program szerint megemlékezést tartanak az „őszirózsás" forradalomról és a KMP megalakulásáról.

A pályaudvar szakszervezeti bizottsága mellett működő agitációs, propaganda és kulturális bizottság ünnepi hangversenyt rendez a vasutas zeneiskola közreműködésével. Könyvkiállításra és a munkásmozgalom harcait bemutató jubileumi vándorkiállításra is sor kerül.

Lázár József

Nyugdíjasok köszöntése

A Székesfehérvári Pályafenntartási Főnökség ez évben nyugalomba vonult nyugdíjasai

Bensőséges ünnepség keretében búcsúztatták az első félévben, illetőleg július végéig nyugdíjba vonult dolgozóikat a székesfehérvári pályafenntartási főnökségnél. *Kiss János* szb-titkár megnyitó szavai után *Murányi István,* a főnökség vezetője köszöntötte az idős dolgozókat és köszönetet mondott áldozatkész munkájukért. Kérte a nyugdíjasokat, hogy ne feledkezzenek meg a főnökségről és annak dolgozóiról, problémáikkal a jövőben is bizalommal forduljanak a vezetőséghez.

Ezután *Mesterházy László* párttitkár meghatott szavakkal köszöntötte a nyugdíjasokat, akiknek átadták a szakszervezeti bizottság ajándékait.

*

Baja állomáson október 19-én ünnepélyesen búcsúztatták öt nyugdíjba vonuló vasutas-dolgozót. *Zsolnai József, Rengei József, Triszt Mihály, Holkovics József* és *Bence Pál* több évtizeden keresztül mindig lelkiismeretesen és pontosan végezte munkáját. Idős munkatársaiknak szép emléktárgyakkal kedveskedtek az állomás dolgozói.

Azonnal beköltözhető, bútorozott öröklakás
SZERENCSE SORSJEGGYEL
Balatoni nyaraló és személygépkocsi
SZERENCSE SORSJEGGYEL
Azonnal átvehető személygépkocsik
SZERENCSE SORSJEGGYEL
Kétszemélyes külföldi utazás
SZERENCSE SORSJEGGYEL
4 forintért megnyerheti
SZERENCSE SORSJEGGYEL
Kapható az újságárusoknál, trafikokban, postásoknál, üzletekben és áruházakban

Az országgyűlés elfogadta az új vasúti törvényt és a közlekedéspolitikai koncepciót

(Folytatás az 1. oldalról.)

lakat felújítanánk, újabb 30—50 évre állandósítanánk: a mai helyzetet, hogy úgy mondjam, drága pénzen konzerválnánk azt, ami már régen idejét múlta. Úgy gondolom, hogy ekkora luxust nem engedhetünk meg magunknak.

A kisforgalmú vonalakhoz hasonló az ugyancsak kisforgalmú vasútállomások problémája. *Normálnyomközű vasúthálózatunkon több mint ezer állomás átlagosan 7 kilométerre van egymástól. Ezeknek körülbelül felén, mintegy 500 állomáson az összes áruforgalom még a napi 3 teherkocsit sem éri el.* Ennek a helyzetnek a fenntartása akadályozná a villamosítást, a dieselesítést, a nagy raksúlyú kocsik előnyeinek kihasználását, végső soron az önköltség csökkentését, a szolgáltatások színvonalának emelését.

Előtérben a körzetesítés

A probléma korszerű megoldása az úgynevezett körzeti állomási rendszer, amelynek fokozatos kiépítését a koncepció előirányozza. Ha a következő 10—12 év alatt a legkisebb forgalmú 500 állomáson az áruforgalmat megszüntetjük, a vasút áruforgalmának csak 5—10 százaléka kerül át más állomásokra. Ugyanakkor *lehetőség van arra, hogy ahol szükséges, a mezőgazdasági idényben évenként néhány hétre a kisállomások egy részén lehetővé tegyük az árufelvételt.* A korszerűsítéssel az állomások átlagos távolsága körülbelül a kétszeresére növekszik, s ezzel arányosan csökken a menetidő. A körzetesítés a személyszállítást alig érinti, mert az áruforgalomból kizárt állomásokon az utasforgalom továbbra is megmarad, ha az igények azt indokolják.

Dr. Csanádi György ezt követően a munkaerő-problémával foglalkozott. Elmondta, hogy a koncepcióban előirányzott műszaki fejlesztés és az ahhoz kapcsolódó szervezési intézkedések növelni fogják a munka termelékenységét. *A vasút egyes területein munkaerő szabadul fel, amelyet részben a nyugdíjba menők pótlására, részben a munkaidő csökkentésénél vesznek majd figyelembe.* A fejlesztésnek egyik fő célja, hogy a közlekedési dolgozók munkakörülményeit javítsa. Beszéde további részében az új közlekedéspolitikai koncepciók összefüggését elemezte, majd a vasútról szóló új törvényjavaslat elfogadása mellett érvelt.

— *A közlekedéspolitikai koncepció megvalósításának — a politikai, műszaki és gazdasági előfeltételek megteremtésén túl — vannak jogi vonatkozásai is* — folytatta a miniszter. — Szocialista jogalkotásunk az 1960-as évektől megkezdte a régi jogszabályok felülvizsgálatát, új jogszabályok alkotását. Ennek eredményeként életbe lépett a postáról és a távközlésről szóló törvény, a polgári repüléssel és az utakkal összefüggő kérdéseket szabályozó törvényerejű rendelet. Előkészületben van a gépjármű-közlekedésről szóló magasabb szintű jogszabály és *elkészült a vasutakról, most a tisztelt országgyűlés elé terjesztett törvényjavaslat is.*

Új vasúti törvény

A beterjesztett vasúti törvényjavaslat törvényerőre emelésével igen régi hiányt pótolunk. A vasutakra vonatkozó alapvető rendelkezéseket átfogóan tartalmazó törvény a felszabadulás előtt sem volt. Ezt a hiányt a múltban csak részben egyensúlyozta, hogy az egyes vasútvonalak építésének engedélyezése törvényhozási úton történt, és ennek keretében szabályozták az üzemeltetés feltételeit is. Más a helyzet a fuvarjogot illetően. A vasúti fuvarozásra — belföldi és nemzetközi vonatkozásban egyaránt — korszerű jogszabályaink vannak, az egyes közlekedési ágak fuvarozási feltételeit, a *Polgári Törvénykönyv* alapján, a kormány rendeletekben szabályozta.

Az új vasúti törvény — amely négy fejezetből áll — a vasutak irányításával, létesítésével, átalakításával kapcsolatos rendelkezései mellett foglalkozik az állampolgárok jogait érintő kérdésekkel és a közforgalmú vasutakon kívül a saját használatú vasutak kérdéseit is rendezi. Összhangban a közlekedéspolitikai koncepcióval, lehetővé teszi egyes kisforgalmú vasútvonalak forgalmának népgazdasági érdekből való beszüntetését, illetőleg átterelését. *Intézkedik a törvényjavaslat a vasutasok fokozott büntetőjogi védelme, társadalombiztosítása, egészségügyi ellátása, utazási és szállítási kedvezményeiről is.* Ezek a rendelkezések a vasutasok nehéz, felelősségteljes munkájának elismerését kívánják szolgálni.

Az új törvénnyel a magyar közlekedési rendszer gerincét képező vasúti közlekedés területén felmerült és jogi rendezést igénylő kérdések szocialista szellemű, időálló szabályozását kívánjuk elérni.

A fejlesztés iránytűje

Amíg a vasúti törvényjavaslat — céljának megfelelően — szigorúan megfogalmazott jogszabályszöveg, amely a stabilitást, a jogbiztonságot szolgálja, addig a közlekedéspolitikai koncepció nem merev tervezet. Célja, hogy körvonalazza a közlekedés nagyobb távra szóló gazdaságpolitikáját, amely szerves része a párt és a kormány országos gazdaságpolitikájának. A koncepcióban meghatározott elvi célok, fejlesztési tendenciák, a megvalósításra váró műszaki, technológiai és szervezési elgondolások végrehajtásában, ütemezésében alkalmazkodni kell a népgazdaság általános fejlődéséhez. *Felmérhetetlen jelentősége lesz annak, ha a közlekedésfejlesztés tervezésében és megvalósításában biztos iránytű lesz a kezünkben,* olyan koncepció, amelyet a párt és a kormány magáénak vall és most az országgyűlés, s általa pedig országunk népe elfogad és támogat.

Szavaz az országgyűlés. Elöl Fock Jenő, a Minisztertanács elnöke, mögötte Kádár János és Biszku Béla (MTI Foto: Vigovszki Ferenc és Pálfai Gábor felvételei)

— *Abban a mély meggyőződésben terjesztem a közlekedéspolitikai koncepciót és a vasúti törvényjavaslatot a tisztelt országgyűlés elé, hogy a szocializmus építését, országunk felemelkedését, népünk életszínvonalának emelését szolgáljuk. Kérem ezért ezek elfogadását* — fejezte be nagy taps közben beszédét *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter.

Az új vasúti törvény és a közlekedéspolitikai koncepció közérdekű voltát a hozzászólók száma is bizonyította. A közlekedés- és postaügyi miniszter expozéjához 25 képviselő, köztük két miniszter fűzött megjegyzést. A vitában felszólalt a négy vasutas-képviselő is: *Tóth Géza*, Záhony állomás főnöke, Szabolcs-Szatmár megye, *Korponai Lajos*, a debreceni járműjavító szocialista brigádvezetője, Hajdú-Bihar megye, *Kalmár János*, a dunakeszi járműjavító főmérnöke, Pest megye és *Szenes Ottó*, Szolnok állomás üzemmérnöke, Szolnok megye képviselője.

A vita során elhangzott észrevételekre *dr. Csanádi György* adott választ, majd *az országgyűlés bizalmat szavazott* a közlekedés holnapját megszabó fejlesztési elveknek, elfogadta a vasutakról szóló törvényjavaslatot.

A Déli pályaudvar dolgozói nehéz körülmények között is helytálltak a nyári forgalomban

Másfél esztendeje szb-titkár a Déli pályaudvaron *Szabó Imre*, feladási pénztáros.

Azért kerestük fel Szabó Imrét, hogy egy kis visszapillantást kérjünk tőle a *Déli pályaudvar* ez évi nyári csúcsforgalmáról, pontosabban arról, hogy történt-e előrelépés a kulturáltabb közlekedést illetően, s most, hogy beköszöntött az ősz, hogyan gondoskodik az szb a dolgozók szakmai és politikai képzéséről. A cél ugyanis az, hogy képzettebb, a vasút nagy odaadást és szerteágazó ismereteket követelő munkaterületén jártasabb dolgozókkal legyen megoldható az elkövetkező évek nagy nyári csúcsforgalma.

Levegőtlen pénztárak

Beszélgetésünk ideje alatt sorra keresték fel az szb-titkárt az egyes reszortok felelősei, s ezek a *„villámbeszélgetések”* is hasznosan egészítették ki azt a képet, amelyet Szabó Imrétől kaptunk.

— *Ha az idei nyári csúcsforgalomról beszélünk, első helyen kell megemlítenünk azt az áldozatos, nagyon nehéz munkát, amelyet személypénztárosaink végeztek* — mondotta az szb-titkár. — *Hozzá kell tenni, hogy munkakörülményeik rendkívül rosszak: a nagy anyagi befektetéssel épült pénztárak szűk és levegőtlen volta miatt nagyon sok boszszúságot okoznak a bennük dolgozóknak. Napi 50—100 ezer forintos forgalma volt egy-egy pénztárnak, s elképzelhető, hogy a revíziók során milyen lehetetlen volt a munka ellenőrzése, amikor a fülkében két ember alig fér el egymás mellett...*

Az szb-titkár elmondta, hogy mintegy 30 tagú pénztáros gárda állandóan dolgozott. A nyári hónapok idején a pénztárosok szabadságra még csak nem is gondolhattak...

— A minap értekezleten beszéltem arról, hogy ha a kocsi egyik kerekét kiveszik — mondja —, az nem gördül szabályosan. Így volt és így van ez nálunk is: a munka szépen ment, a nagy csúcsforgalmat rendben lebonyolítottuk, mert helyükön voltak a kerekek...

— *Az állomás 11 000 forintot kapott arra a célra* — világosít fel bennünket az szb-titkár —, *hogy a november 7-i ünnepség alkalmával megjutalmazzuk a legszorgalmasabb dolgozókat. A műhelybizottsági titkárok a bizalmiaktól kapták a javaslatokat, amelyeket az szb-titkár az állomásfőnökkel vitat meg.*

Megkezdődött az oktatási évad

Az oktatással kapcsolatban az szb-titkár elmondotta, hogy kereskedelmi oktató hiánya miatt a forgalmi oktatótiszt- és a pénztárfőnök foglalkozik ezzel a munkával is. Pedig *Szabó Sándor* oktató tisztnek sok más feladata is van: *ő készíti elő a vizsgákra, szervezi a tanfolyamokat.* Most éppen az okoz nagy gondot számára, hogy — tekintettel a számos nyugdíjazásra — 40—50 fős jegyvizsgáló-tanfolyamot indítson.

A *Társadalmunk időszerű kérdései* tanfolyamon októberben volt az első előadás. Hetenként egyszer van bizalmi tanfolyam, amelyet a műhelybizottsági titkárok tartanak.

Sánta Imre jegyvizsgáló, a szakszervezeti bizottság kulúrfelelőse a teremhiányra panaszkodott. Mint mondotta, az oktatóterem kisebb bővítése elősegíthetné az oktató munkát, rendezvényeik számát is gyarapíthatnák.

Két hete vette át a közönségszervezés feladatát *Regecz Andrásné*, aki a Kis Színpadtól és az Egyetemi Színpadtól eltekintve minden színházba szerez jegyeket a kultúra kedvelőinek. *Kovács Jánosné*, az szb nőbizottsági felelőse 10 esztendeje tölti be ezt a feladatkört. *„A női politikai nevelése érdekében* — mondja — *a nőbizottsági tanfolyamok szervezése jól halad. Az egész csomóponton mintegy 600 nődolgozó problémáival kell foglalkoznunk, s ezt a feladatot igyekszünk lelkiismeretesen megoldani...”*

Maros László

Nincs szénhiány, de a választék korlátozott

Sok kedvezményes utalvány beváltatlan maradt

— *Jut-e elegendő tüzelő a vasutas háztartások részére?* — A közelgő tél újra időszerűvé teszi ezt a kérdést, amellyel a MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság D. osztályának vezetőjét kerestük fel.

— *Az új mechanizmus adta lehetőségekkel élve a vasutasok háztartási szénszükségletét is az Egyesült Magyar Szénbányákkal kötött éves szerződésünkben biztosítottuk* — válaszolta *Kocsis Lajos* osztályvezető. — *Csak olyan szenet rendeltünk, amit a fogyasztók szívesen vásárolnak. A bányák pontosan szállították, az ellátás mégsem kifogástalan.*

— Mi okozta ezt?

— Felhívásaink ellenére az igényjogosultak jelentős része nem jelentkezett a tüzelőért. *A részletes utalvánnyal rendelkezők csak augusztus végén jöttek, de akkor tömegesen.* Nem fedezhettük a hirtelen megnövekedett szükségletet. Áprilistól júliusig a háztartási célra rendelt szén nagy részét, a tönkremenés elkerülése céljából üzemi célra kellett felhasználnunk. Ezért maradtak beváltatlan részletes tüzelőutalványok.

Érdemes megjegyezni, hogy az igazgatóság fokozott kedvezménnyel igyekezett ösztönözni az igényjogosultakat az utalványok nyári beváltására. *A részletvásárlási kedvezményt 720 forintról 1440 forintra emelték fel és nagyobb mennyiségű hulladékfáról gondoskodtak részükre.* Sajnos sokan nem éltek idejében az adott lehetőségekkel.

— A kedvezőtlen előzmények után, mégis milyen ellátás várható az őszi-téli hónapokban?

— A bányákkal együttműködve igyekszünk pótolni a nyáron kiesett mennyiséget — felelte az osztályvezető. — *Nem lesz szénhiány, ezt garantálhatjuk.* Válogatni azonban nem nagyon lehet, mert az egyes szénfajtákból, például a berenteiből, nem tudjuk biztosítani az országos szükségletet. *Kérjük a szakszervezet helyi szerveit, hogy az igényjogosultak folyamatos ellátása érdekében legyenek a kiszolgáltató helyek segítségére.* Amennyiben azt esetenként jogosnak tartják, tegyenek javaslatot a lejárt részletfizetéses utalványok utólagos beváltására, hogy az arra rászorulók családját mulasztásuk ellenére se érje hiány.

Ferencvárosi eredmények

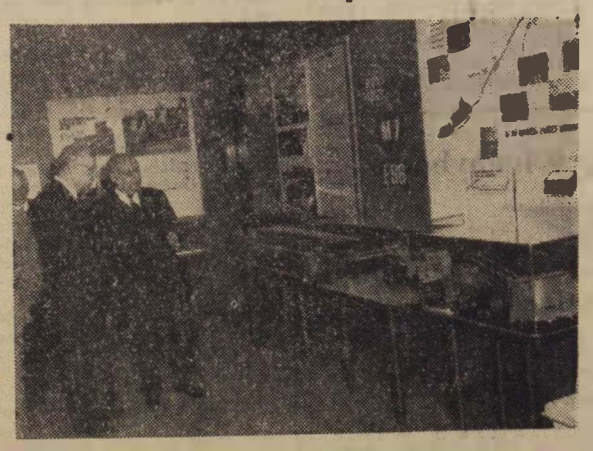
Számos elismerésre méltó eredményt értek el a KMP megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére meghirdetett munkaversenyben a ferencvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói.

Sikeresen hajtották végre például a *budapest—kunszentmiklósi* vonalon a házgnélküli vágány semleges hőmérsékletének felemelését az úgynevezett „kilélegeztetéssel”. Az adott hőmérsékleti viszonyok miatt éjjel kellett végezni ezt a munkát. Újszerű technológiával sikerült *igen rövid vágányzárási idő, 2 óra 10 perc alatt 7—800 vágányfolyóméter „kilélegeztetését” elvégezni.* E munkát aláverőgéppel végzett fekszín szabályozással kapcsolták össze, így jelentősen javult a pálya állapota.

A ferencvárosi rendezőpályaudvaron 11 csoport kitérő cseréjét végezték el. További beruházásként végrehajtották a ferencváros—józsefvárosi vonal felépítményének főjavítását és a *Ferencváros Nyugati rendezőpályaudvar* kihúzó vágányának felújítását is. A főnökség tervteljesítése szempontjából rendkívül fontos munkálatokat *Darvassy Endre* és *Unyi Antal* szakaszmérnökök, valamint *Érdi Péter*, *Rónai András* és *Szabó Béla* pályamesterek szervezték és irányították, a fizikai dolgozók kitűnő összefogással hajtották végre a feladatokat, sokat bepótolva az első félévi lemaradásból.

Molnár Árpád

Közlekedéspolitika



Dr. Csanádi György megtekinti a kiállítást

A *Közlekedési Múzeum* a Múzeumi Hónap keretében újszerű kiállítást rendezett. A kiállítás a Parlamentben 120 év után megfogalmazott, átfogó, új közlekedéspolitikai koncepció első, gondos munkával, nagy hozzáértéssel készített bemutatója.

Mint ismeretes, az újjáépített, újjászervezett Közlekedési Múzeum a megnyitását követően célul tűzte ki, hogy a múlt hagyományainak ápolása, tárgyi emlékeinek őrzése és tudományos feldolgozása mellett a közlekedés jelenének, várható jövőjének alakulását is bemutatja. Ezen az úton haladva — egy év alatt — ez a harmadik olyan kiállítás, amely a közlekedés problémáinak megértését, eredményeinek és céljainak megismerését szolgálja. A régi mozdonyok, autók, villamosok, s a magyarországi repülőtárlat az elmúlt század közlekedési eszközeinek fejlődését mutatja be. A jövő fejlődésének egyes fázisait tablók, modellek és makettek szemléltetik.

A Közlekedési Múzeum Közlekedéspolitika című kiállítását, amely szemléltetően bemutatja az országgyűlésen elfogadott közlekedéspolitikai koncepciót, október 29-én *dr. Csanádi György* közlekedési és postaügyi miniszter ünnepélyes külsőségek között nyitotta meg. A kiállítás az év végéig áll a látogatók rendelkezésére.

Nőtt a termelékenység a debreceni járműjavítóban

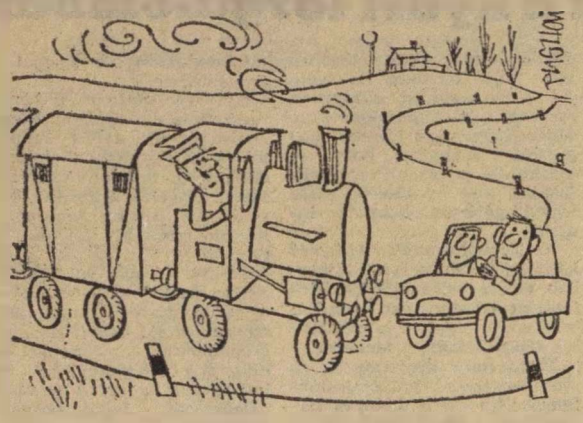
A július 1-től bevezetett 44 órás munkahét tapasztalatairól számolt be *Bíró Béla* igazgató a debreceni járműjavító szakszervezeti tanácsának legutóbbi ülésén.

Kedvező eredményeket hozott a munkaidő-csökkentés a járműjavító üzemben — néhány fontos termelési eredmény ismertetésével bizonyította ezt az igazgató. Korrigált darabszámos tervét az első félévi 100,81 százalékkal szemben a harmadik negyedévben — csökkentett munkaidő mellett — 103, 44 százalékra teljesítette az üzem. *A termelékenység 101,19 százalékról 104,72 százalékra növekedett* annak ellenére, hogy az üzem a harmadik negyedévben 14 fős létszámhiánnyal dolgozott.

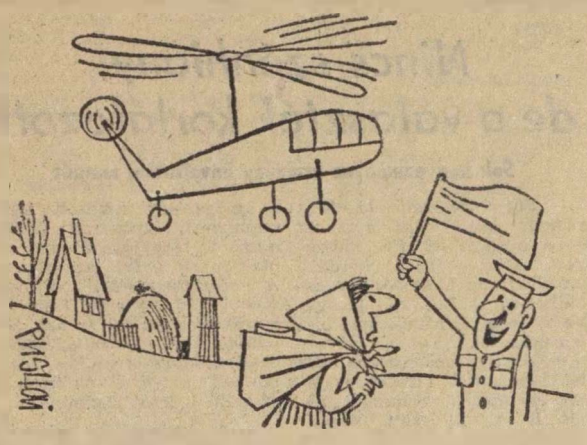
Az üzem igazgatósága és társadalmi szervei a dolgozók bevonásával jól felkészültek a munkaidő-csökkentésre. Munkapadokig lebontott intézkedési tervet készítettek, amelyből világosan kitűntek a tennivalók, a kieső idő pótlásának feltételei. A termelékenység növelését műszaki fejlesztéssel, jobb munkaszervezéssel alapozták meg.

Volosinovszki János

Új közlekedéspolitikai koncepció – a karikaturista szemével



— Nicsak, már a közútra terelték a vasúti forgalmat.



— Mi lesz velünk, ha megszüntetik a vasutat? Hiszen még utunk sincs.
— Ne féljen, Juli néni, megoldjuk azt helikopterrel.

— Amelyik falu győz, ott lesz a központosított vasútállomás és a másikat megszüntetjük.

(Pusztai Pál rajzai)

Vizsga nélküli targoncavezetés — 4 súlyosan sérült

A háromnegyedévi statisztika szerint a balesetek 25,9 százaléka az anyagszállításnál és rakodás közben történt

A Távközlő- és Biztosítóberendezési Építő sIFőnökség vezetőjének augusztus 21-én kelt üzemi baleset jelentésében a következő áll: *„Dárdai András az általa vezetett villamostargoncával az ideiglenes betonműhelybe való behaladás közben az ajtónyílást áthidaló gerendába ütközött. A 8 mázsás vasgerenda a homlokfal egy részét magával rántva a targoncavezetőre és az ott dolgozókra zuhant. A mentők 4 főt súlyos sérülésekkel a kórházba szállítottak. A balesetet vizsgálata folyamatban."*

Megengedhetetlen arányok

Az üzemi balesetek jelentős része ma még az anyagmozgatási és rakodási munkák közben következik be, és ez a jelenség a vasútra is érvényes. *1968. október 1-ig a vasútnál előfordult összes üzemi balleset 25,9 százaléka anyagszállítási, rakodási munkák közben történt.* Ha meggondoljuk a személy- és áruforgalmazással kapcsolatos tevékenység sokrétűségét, a veszélyforrások gyakoriságát, könnyen belátható, hogy ez az arány nagyon kedvezőtlen, sőt bátran kimondhatjuk: *megengedhetetlen.* Ezek a balesetek elkerülhetők, ha a dolgozók munkájukat körültekintéssel, az óvórendszabályok, utasítások előírásainak betartásával végzik. *A szabálytalan munkát, az óvórendszabályba ütköző cselekedeteket sok vezető eltűri, a mulasztókat nem figyelmezteti, és a szükséges balesetmegelőző intézkedések megtételét is elmulasztja, felelősségre vonást pedig csak nagyon ritkán alkalmaz.*

A balesetből származó munkanapkiesések a termelés folyamatosságában zavarólag hatnak, és jelentős anyagi — táppénz, segély, kártérítés — veszteséggel járnak. Nem lehet közömbös senki számára, hogy a munkavédelem elhanyagolása sok dolgozó szenvedését, károsodását, halálát okozhatja.

Így történt a TBÉF-nél bekövetkezett súlyos, tömeges üzemi balesetet megelőzően is. A baleseti jelentés szövegét a bevezetőben idéztük. Vizsgáljuk meg a balesetet körülményeit és okait.

1968. augusztus 21-én Dárdai András, a főnökség II. sz. telephelyén villamostargoncával betonelemeket rakodott az építés alatt álló ideiglenes betonműhelyben. Feladata az volt, hogy az elemeket targoncával kihordja a műhelyből, és a közlekedési út mentén rakja le. Az utolsó fordulót kezdte meg, *amikor háttal a menetiránynak közelítette meg a bejáratot. A targonca villáját menetközben kezdte leengedni, és amikor a bejáratot elérte, a villa szára magasabban volt még, mint a bejárat szabad nyílása, ezért az áthidaló-gerendában megakadt, s a közel 8 mázsás beépített gerendát kimozdította helyéből, mely a fal egy részével együtt a targonca vezetőjére és a műhelyben dolgozó G. Pál, G. János, K. Mihály dolgozókra zuhant.*

Nem volt targoncavezetői vizsgája

A baleset közvetlen bekövetkezéséért a felelősség Dárdai András targoncavezetőt terheli, mert nem tartotta be az *OR. 026. Anyagmozgatási Balesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabály 311., 313.* pontjait, a targoncavezetők Munkavédelmi Útmutatójában foglaltakat. Eszerint villamostargoncával ki- és bejáratokban különös óvatossággal, csak lépésben szabad haladni. *Hátrafelé menetben villamostargoncával közlekedni tilos!* Teher nélküli közlekedésnél a villát a földtől, illetve a padlószinttől 15 cm-re kell tartani, tehát haladómozgás közben a targonca villájával emelő vagy süllyesztő mozgást végezni nem szabad. A targoncavezetőnek a munkájára vonatkozó szabályokat feltétlen ismernie kell. Kérdés, hogy Dárdai ismerte-e?

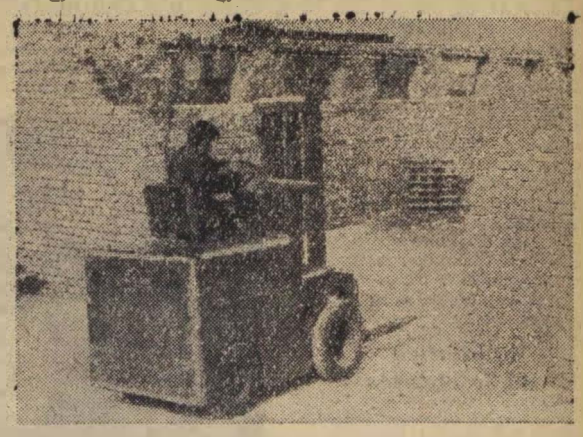
A főnökség a balesetvizsgálat során erre nem fordított figyelmet. *A rendőrségi vizsgálat megállapítása ugyanis megdöbbentő hanyagságra vetett fényt. Dárdai Andrásnak nem volt targoncavezetői vizsgája,* tehát a reá vonatkozó rendelkezéseket részletesen nem is ismerhette. A sorozatos mulasztás itt kezdődik!

Sorozatos mulasztások

Az igazságügyi szakértői véleményben foglaltak szerint *Király Albert* személyzeti és munkaügyi csoportvezető ezt nem vette figyelembe, Dárdait gépkocsivezetői jogosítványnyal — mely targoncavezetésre nem jogosít — törvénytelenül targoncavezetői munkakörben alkalmazta. De *Kenyeres István* üzemvezető és *Somogyi B. Ferenc* megbízott csoportvezető sem ellenőrizte a munkábaállítás alkalmával a targoncavezetői igazolványt.

Dárdai Andrást 1968. július 23-án alkalmazták, mint újfelvételest a TBÉF-nél. A *Vasúti Munkavédelmi Szabályzat* 38. §-a értelmében minden újfelvételes dolgozót legalább 2 óra elméleti és 2 óra gyakorlati oktatásban kell részesíteni, majd 14 napon belül a megszerzett ismeretekből be kell számoltatni. Az elméleti oktatást a részleg- vagy reszortvezetőnek, illetve biztonsági megbízottnak, a gyakorlati oktatást a dolgozók közvetlen vezetőjének kell megtartani. Ezt az oktatást csak egészségvédelmi és biztonságtechnikai vizsgával rendelkező személy végezheti.

Az újfelvételes Dárdai András a felvétel napján az oktatási napló szerint *összesen egy órai balesetvédelmi oktatásban részesítette Somogyi B. Ferenc csoportvezető.* A 2 óra elméleti, a 2 órai gyakorlati oktatást, továbbá a visszakérdezést elmulasztották. Felmerül a kérdés, a targonca vezetője, miután vezetői igazolványnal nem rendelkezett, kellő oktatásban nem részesült, honnan ismerhette a targoncavezetés szabályait? A válasz egyértelmű: *sehonnan.* Mégis, a felelősséget nem lehet figyelmen kívül hagyni. A gépjárművezetői vizsga anyagának egyik alapvető kérdése az, hogy a különböző kategóriájú gépjárműveket csak az arra érvényes vizsga megszerzése után lehet vezetni. Ez természetesen érvényes a targoncákra is, tehát a targoncavezetői állást nem vállalhatta volna el. *Somogyi B. Ferenc csoportvezető nem megfelelően végezte el az oktatást.* Az oktatási naplóba nem vezette be a VMSz. 39. §-ában előírtak szerint az oktatás tárgyát részletes felsorolásban.



Ha Dárdai András leeresztett villával közlekedik, a baleset nem következik be

(Lantos Géza felvétele)

Ismét fel kell tenni a kérdést: vajon Somogyi B. Ferenc ismerte-e az oktatással kapcsolatos előírásokat? A vizsgálat erre is egyértelműen válaszolt: *Nem ismerte!*

Nem okultak a balesetből

1968 júliusában szóbeli megbízást kapott a csoportvezetői teendők ellátására. Ez a munka fokozottabb ismereteket kíván, így a szóbeli megbízással együtt az új feladatokat is ismertetni kell az újonnan megbízott dolgozóval. Sőt, a megbízatásról a biztonsági megbízottat is értesíteni kell, hogy az egészségvédelmi és biztonságtechnikai vizsga megszervezésére az intézkedéseket meg tudja tenni. *Ezeket a feladatokat Kenyeres Istvánn üzemvezetőnek kellett volna elvégezni. Nevezett azonban ezt elmulasztotta,* Somogyi B Ferenc, saját belátása szerint igyekezett az oktatást elvégezni. Biztonságtechnikai vizsgával nem rendelkezett, így nem is oktathatott. Az oktatás tehát a közvetlen felettesének, Kenyeres Isvánnak volt a feladata. Ennek azonban ő sem tett eleget, *olyan dolgozót bízott meg az oktatással, aki erre nem volt feljogosítva.* Az eddigiek alapján joggal feltételezhetjük, hogy Kenyeres István üzemvezető, a munkavédelmi teendőit nem a legkörültekintőbben végzi. Ha hozzávesszük azt, *hogy a biztonságtechnikai vizsgára 1966-ban elévült és 1966. december 6-án az ismétlődő biztonságtechnikai vizsgáztatáson meghívás ellenére nem jelent meg, a vizsgát azóta sem szerezte meg, ez a feltételezésünk bizonyossá válik.*

A 3/1967. (VII. 21.) SZOT Szabályzat kimondja, hogy a balesetvizsgálatok megelőző jellegűek legyenek. Ez azt jelenti, a feltárt hiányosságok megszüntetésére az intézkedéseket azonnal meg kell tenni. *A baleset óta több mint 2 hónap telt el, de Somogyi B. Ferenc még mindig végez oktatást, tehát a főnökség vezetői a balesetből a mai napig sem tanultak.*

Végkövetkeztetésként megállapíthatjuk: ezt a súlyos üzemi balesetet is el lehetett volna kerülni, ha a vétkes dolgozók a reájuk vonatkozó előírásokat betartják.

Sárközi Gábor,
Lantos Géza

Hangversenysorozat kezdődött a Vasúti Főosztály kultúrtermében

Sokan vettek részt a Vasutasok Szakszervezete központi szimfónikus zenekarának október 11-i évadnyitó hangversenyén. S akik távolmaradtak — vagy a még nyíndig elégtelen propaganda miatt nem tudtak róla —, kellemes zenei élménytől estek el.

Az évadnyitás mindig előrepillantás: *mit kapunk a dolgos hétköznapok üdítő változatosságaként? Milyen lesz az a bartóki „tiszta forrás", amely testi-lelki felüdülést jelent a tél szürkeségében? Miként fogjuk tovább formálni magunkban a zene szeretetét, amelyre járadhatatlan emberek önzetlen munkája nevel?* Ez a hármas cél vezérli a szakszervezet szimfónikus zenekarát évek óta. Az eredményt pedig az egyre növekvő látogatottság — ezek körében is a mind több fiatal érdeklődő — igazolja.

Az új évadban 8 hangversenyből álló sorozatot hirdetnek, amelynek keretében a romantikus és klasszikus instrumentális zene legszebb örökérvényű darabjai mellett operarészleteket, kórusműveket, áriákat és dalokat hallhatnak a zenekedvelők.

A hangversenyeket a *Vasúti Főosztály* kultúrtermében tartják. általában havonta egy alkalommal, mindig pénteki napon. *A belépődíj minimális, a nyolc hangversenyre összesen 40 forint.* Így senkinek sem okoz anyagi megterhelést a részvétel. Az egyes műsorszámokat a televízió Zenélő órái-ból is jól ismert *Kollár Endre* zeneesztétikus színvonalas, lebilincselően érdekes, a művet és alkotóját korának miliőjében bemutató, színes ismertetője vezeti be.

A már említett első hangverseny magyar est volt. Ennek során nem egy elfeledett — és mint Kollár Endre találóan megjegyezte: méltatlanul elfeledett — remekművet hallottunk: így *Goldmark* érdekes Sakuntala nyitányát, *Erkelnek* egy alig ismert zeneművéből a Névtelen Hősökből Ilona áriáját.

A hangversenyt *Pongrácz Zoltán* vezényelte körültekintő pontossággal, s *Óvári Márta, Keresztessy Hédy* szépen megformált énekszámai valamint *Sándor János* remekbe sikerült hegedűszólója, valamint *Váczi Károly* zongoraművész közreműködése tette igen színvonalassá.

A következő, romantikus estre, amelynek műsorán többek között *Mendelssohn* világhírű e-moll hegedűversenye is felhangzik, és az ezt követő hangversenyekre néhány bérlet még kapható a zeneiskolában.

dr. Csillag Ferenc

Utazásainál vegye igénybe az

szolgáltatásait

Útlevél, vízumintézés. Valutavétel-eladás
Szobafoglalás bel- és külföldi szállodákban
és fizetővendéglátó-helyeken

1969-ben a tengerparti nyaralástól kezdve a legszebb városok megismerésén át a hegyvidéki üdülésig ismét csaknem százféle társasút-program között válogathat.

Az IBUSZ—TIT országjáró autóbusz különjáratával eljuthat az ország legszebb tájaira

Disznótoros kirándulások

Baleseti krónika

Október 14-én Nógrádkövesd állomáson az induló 4221 sz. vonat halálra gázolta Boda Márton bádogost, a Bp. Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség dolgozóját. A halálos balesetet az idézte elő, hogy nevezett a már mozgásban levő vonatra akart felugrani, közben lába a lépcsőről lecsúszott és a vonat kerekei elé került.

★

Október 15-én a *Kunszentmiklós—Tass* állomás bejárati jelzőjénél álló 4537 sz. vonatba belerohant a 69. számú menetigazolvánnyal közlekedő pályamesteri motoros kiskocsi. Az ütközés következtében *Ladányi Lajos* pályamunkás, aki a kiskocsin tartózkodott, súlyos, de nem életveszélyes fej- és lábsérüléses üzemi balesetet szenvedett. A balesetet az okozta, hogy a kiskocsit vezető *Solti Károly* pályamester nem tartotta be az előírt követési távolságot, miközben az előtte haladó vonat megfigyelését is elmulasztotta.

★

Október 21-én *Rákosrendező* állomáson a gurítódombról lejáró 520—059 psz. gurítósprés horzsolódott a D. VI. sz. vágányról elinduló M 44—085psz. tartalékmozdonnyal. *A horzsolódás következtében mindkét gép szolgálatképtelenné vált.* Könnyebb sérülést szenvedett *Györi Lajos* gépkísérő, aki az ütközés bekövetkezése előtt mozdonyáról leugrott. A balesetet az okozta, hogy M44—085 psz. Diesel-tartalékmozdony személyzete az átállásra utaló hangosbemondón adott közleménynek csupán a rávonatkozó utasítását vette figyelembe és azonnal megindult a vele szemben közeledő gurítós gép irányába. A közlemény első része a gurítós gépre vonatkozott. A Diesel-tartaléknak csupán a közlemény első részének végrehajtása után lett volna szabad megindulnia.

★

Október 22-én *Csajág* állomáson a 6099. sz. tehervonattal végzett tolatás közben *erős rájárás miatt jelentős anyagi kárral járó sérüléseket szenvedett 2 db pályafenntartási aláverőgép, megsérültek az ugyanott tárolt lakókocsik, a 6099. sz. vonat mozdonya pedig szolgálatképtelenné vált.* Könnyebb sérülést szenvedett *Fele Imre* alávérőgépkezelő. A balesetet az idézte elő, hogy a mozdonyvezető és a vonatkísérők *a tolatásvezető távollétében engedély nélkül önkényesen tolatási mozgást végeztek,* amellett, hogy közben az általuk érintett váltók állását sem figyelték meg. Így következhetett be, hogy a munkagépekkel és lakókocsikkal foglalt csonkára terelő váltón mintegy 20 km/óra sebességgel áthaladva belerohantak azokba.

Történelmi évforduló

1917. november 7-e új fejezetet nyitott az emberiség történetében. A világon először a munkásosztály vette kezébe a hatalmat az egyik legelmaradottabb, legzsarnokibb birodalomban, a cári Oroszországban.

Az orosz munkásosztály, a szovjet nép tudta, hogy nemcsak — és nem is elsősorban — a történelmi tett dicsőségét vállalta magára. Vállalnia kellett, és csodálatra méltó hősiességgel vállalta is az új győzelemre segítésével járó megpróbáltatásokat. Vállalta az új formák kikísérletezésének nehézségeit. S a teljes odaadást és minden erőt igénybe vevő feladatok megoldása közben támasz és remény tudott lenni mindazok számára, akik a történelem előrehaladásáért küzdöttek és küzdenek világszerte.

Az októberi forradalom jelszavai: *a gyárat a munkásoknak, a földet a parasztoknak, szabadságot a nemzeteknek, békét a népeknek* — követésre találtak Oroszország dolgozó tömegei között és forradalmasító erővel hatottak az egész világra.

A Szovjetunió, mint sziget, évtizedekig egyedül állt a kapitalista világ tengerében, dacolva mindennel, ami elpusztítására, megsemmisítésére irányult. *A szovjet hatalom viselte a második világháború legsúlyosabb terheit.* A történelem nem ismer ahhoz hasonlót, amit a Szovjetunió véghezvitt. Annak ellenére, hogy a nagy károkat okozó személyi kultusz fékezte a szocialista forradalom erőforrásainak szabad kibontakozását, a szocialista Szovjetunió történelmi tettet hajtott végre, s bizonyságot tett a szocialisa forradalom erejéről és legyőzhetetlenségéről.

1917 óta a reakció, a társadalmi haladás minden rendű és rangú ellensége a Szovjetunióban látta fő ellenségét, támadásuknak legfőbb célpontja az első szocialista állam volt. Ez elsősorban azzal magyarázható, hogy október jelentősége az első perctől kezdve túlnőtt a nemzeti kereteken, és nemzetközi jellege legfőbb sajátosságává lett. *A Szovjetunió világtörténelmi szerepe, melyet a forradalmi és haladó mozgalmak élén betölt, fél évszázad alatt még jobban megerősödött,* és napjainkban, amikor a nemzetközi imperializmus a legsötétebb terveit szövi az emberiség ellen, s az emberiséget létében fenyegető háború kirobbantásán dolgozik — még nagyobb jelentőségűvé lett. Ez a felismerés szerte a világon nemcsak a dolgozó milliók előtt válik egyre nyilvánvalóbbá, hanem minden becsületes, a békéért őszintén aggódó ember számára is.

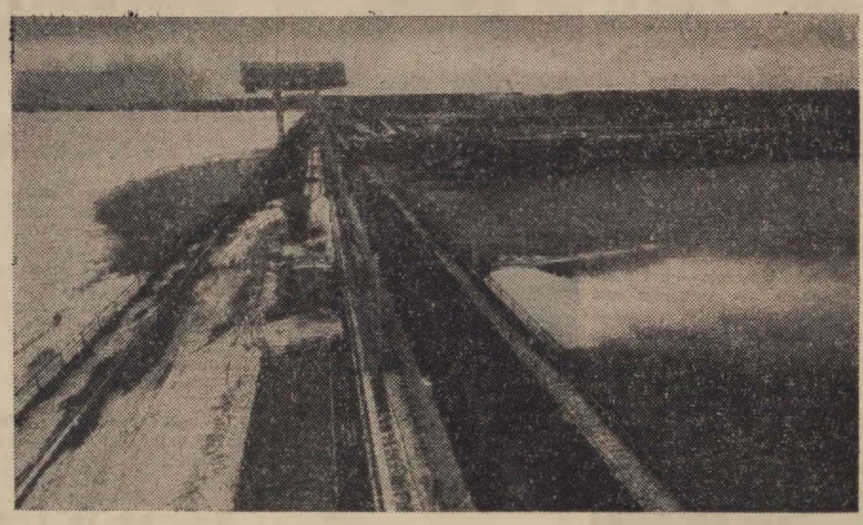
51 év alatt átalakult a világ arca, új erőviszonyok keletkeztek. A szocialista országok a Föld területének 26 százalékára terjednek ki s határaik között él a világ lakosságának több mint 35 százaléka. A fejlett kapitalista országok területe a Föld felszínének 24,4 százalékát foglalja el, lakosságuk pedig a Föld népességének 19,1 százaléka. *Mig a szocialista országok részesedése a világ ipari termelésében 1937-ben mintegy 10 százalék volt, addig ez az arány 1967-ben már kb 40 százalék.* Az összehasonlítás legfontosabb mutatói és a fejlődés iránya rendkívül kedvezőtlenek a kapitalizmus számára.

A magyar nép történelme 1917 óta ezer szállal fűződik az októberi forradalomhoz. A Szovjetunió hadserege verte le népünkről a fasiszta bilincset. A szovjet néppen barátra, támaszra találtunk nemcsak a napsütéses időben, de akkor is, amikor nehéz és kritikus helyzetek adódtak szocialista fejlődésünkben. 23 év tanulságának birtokában az átmeneti kudarcok konzekvenciáját is figyelembe véve állíthatjuk: *a magyar nép jövője, a szocializmus magyarországi sorsa elválaszthatatlan a Szovjetuniótól, a szocialista országokkal való egység megvalósításától.*

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 51. évfordulóját azzal is ünnepeljük, ha számba vesszük és még hatásosabban érvényesítjük tanulságait.

Az emlékezés, a régi dicsőséges harcok felelevenítése nem puszta ünneplés. Az évforduló ismét alkalom arra, hogy a történelmi múlt tanulságait alkotóan felhasználva, választ adjunk a szocialista forradalom mai kérdéseire és eredményesen, marxista módon oldjuk meg mindennapi feladatainkat.

Csillagászati számok jelzik a szovjet vasutak teljesítőképességét



A bratszki vízierőmű, melyen a Tajset-Léna felé közlekednek a vonatok

133 ezer kilométer! Ilyen hosszú jelenleg a szovjet vasúthálózat. *A szovjet vasutak tavaly 2 milliárd 590 tonna árut és 2 milliárd 592 ezer utast szállítottak.*

Hogy kézzelfoghatóbbá tegyük e két számot, próbáljuk meg elhelyezni a szállított árumennyiséget 50 tonnás vagonokban, amelyeket később egyetlen szerelvénnyé kapcsolnának össze. Mennyi ideig kellene várni — egy napig, egy hétig, vagy egy hónapig? — amíg a 100 kilométer óránkénti sebességgel haladó szerelvény elmegy mellettünk? A különös vonat

csaknem 300 nap alatt haladna el a türelmes várakozó mellett. Hossza az egyenlítőnek 17-szerese lenne,

vagyis a *Föld—Hold*-távolságnak csaknem kétszerese.

A szovjet vasutak teherszállítása 1970 végére eléri az évi *3 milliárd tonnát, és több mint 2,7 milliárd utast* juttat el rendeltetési helyére.

Egy ilyen hatalmas intézmény irányítása pontos árutovábbító-rendszert és magas színvonalú technikai berendezést igényel. A vontatóeszközök sebességét fokozni kell. A Szovjetunióban ezért rátérnek az új, modern vontatómozdonyok alkalmazására. Jelenleg

97,6 ezer kilométer hosszú vonalon villany-, illetve Diesel-mozdonyok közlekednek,

s ezek továbbítják az egész vasúti teherforgalom 92 százalékát.

A villany- és a Diesel-mozdonyok mind nagyobb teret hódítanak. *A villamosított vasútvonalak hossza több, mint 29 ezer kilométer.* A leghosszabb vonal — 5500 kilométer — Moszkvától a Bajkálig vezet. 1970-re a villamosított pályák hossza eléri a 35 ezer kilométert. A többi vonalakon — a mellékvonalak kivételével — Diesel-mozdonyok közlekednek. A gőzmozdonyokra a teljes teherszállításnak mindössze 3 százaléka jut.

A mozdonyparkot újabb villany- és Diesel-mozdonyokkal bővítik, amelyek

a személyvonatokat óránként 160—180, a tehervonatokat pedig 100—120 kilométeres sebességgel továbbítják.

Az új mozdonyok többségét a 8 tengelyes teher- és a 6 tengelyes személyvonati mozdonyok alkotják.

A szovjet hatalom évei alatt a tehervonatok átlagos terhelése ötszörösre emelkedett, *s ma több, mint 2500 tonna, egyes vonalakon pedig eléri a 6—7000 tonnát.* A közeli években a tehervonatok terhelése eléri majd a tízezer tonnát. Ha egy ilyen szerelvényt hagyományos, 4 tengelyes vagonokból állítanának össze, hossza 1,5 kilométer lenne. Ezért fokozzák a vagonok befogadóképességét. *Most próbálják ki a 8 tengelyes, 120 tonnás rizsternákat, és a 125 tonnás nyitott vagonokat.* Ezek tehermegfogadó-képessége a négytengelyes vagonokénak csaknem kétszerese, és rövidebbek is.

1971-től a tehervagonokat már csak görgőscsapágyakkal gyártják. A *Krjukovoi* vagongyár már az idén, az *Uralí Dzerzsinszkij* vagongyár pedig 1972-ben áttér a fémszegélyezésű, nyitott vagonok gyártására. Az *altaji* vagongyár 1972-től már a zárt vagonokat is ezzel az eljárással készíti.

A fokozódó sebesség, a nagyobb teljesítményű mozdonyok megkövetelik a pályaerősítést és a pályafenntartás javítását, a csomópontok és állomások fejlesztését, az automatika, a telemechanika, az elektronikus számítástechnika és a távközlés fejlesztését.

A jelenlegi ötéves tervidőszakban a vasbeton-talpfás pályák hossza eléri a 20 ezer kilométert, ugyanannyi lesz a hegesztett pálya is. 1970 végére a fővonalak körülbelül háromnegyed része nyugszik majd kavics ágyazaton.

Teljesen eltűnnek a forgalomirányítás régi, primitív eszközei. Hét esztendő alatt

29 ezer váltót szereltek át elektromos vezérlésre. A mostani ötéves tervben újabb 30 ezerre kerül sor.

Két év alatt például 14 ezer váltót szereltek át, az idén 5500 készül el. Az állam most újabb anyagi eszközöket irányzott elő a vasúti jelző- és távközlési berendezésekre.

Tavaly egy sor új vonalon indult meg a közlekedés. Az Angara torkolatához vezet az *Acsinszk—Abalakovo*-i vonal, a *Kuznyeck-medence* szénlelőhelyeit szolgálja ki az *Artist—Podobász* villamosított vonal; az *Aktan—Zsetibaj—Uzony* vonal, a Mangislak-félsziget kőolaj-lelőhelyein oldja meg a szállítást.

A vasúti technológiai folyamatokban

széles körben alkalmazzák az elektronikus számítástechnikát,

különösen a szerelvények menetidejének kialakításában, a teherszállítás-tervezésben, a jegyárusítás és az elszámolás automatizálásában. *Moszkvában* és *Gorkijban* már elkészültek a vasúti számítóközpontok. Hasonlóakat terveznek *Kijevbe, Harkovba* és *Novoszibirszkbe.* A leningrádi, a szverdlovszki és a kujbisevi csomópontokon elektronikus gépekkel működő információs és rendező—tervező berendezések működnek.

(APN)

A zöld koszorú

Hosszú volt az út idáig, amíg túrunk a *Nyugati pályaudvaron* elnyerhette a zöldkoszorús szocialista brigádjelvényt. Kezdeti nehézségeinkről, úgy gondolom, elég csak annyit elmondani, hogy háromszor lendültünk neki a brigádszervezésnek, mire sikerült megtalálnunk a helyes módszereket és sikerült kialakítanunk a személy- és a teherpályaudvar egységes, nagy létszámú szocialista brigádját.

Gazdasági eredményeink kezdettől fogva igen jók voltak, s ezért a nagyobb energiát, szocialista szerződésünk társadalmi, kulturális részére fordítottuk. Sohasem fogom elfelejteni, milyen nagy izgalommal készültünk első közös rendezvényünkre, az egri kirándulásra, hogyan számolgattuk az indulás előtt a vonatnál megjelenő tagjainkat. *A rossz idő ellenére is huszonnyolc tagot vonzott a rendezvényünk...* Azóta rendszeressé váltak honismertető kirándulásaink. Jártunk már Pécsett, Miskolcon, Veszprémben, Sárospatakon és másutt, hazánk legszebb tájain. Brigádunk minden alkalommal bensőséges hangulatú ünnepségen búcsúztatja nyugdíjba menő tagjait. A megrendezett múzeum- és a képtárlátogatások, közös mozilátogatásaink, az együtt eltöltött színházi estéink egy-egy levelét adták az elnyert zöldkoszorúnak.

Mégsem vagyunk és nem lehetünk elégedettek. Szeretnénk brigádunk munkájába jobban bevonni a fiatalokat, akiknek lendülete ma még hiányzik. Velük együtt szeretnénk elnyerni majd a bronzkoszorús, azután az ezüst- és az aranykoszorús brigádjelvényt is.

Árvay János
Bp. Nyugati pályaudvar

Automata próbálja ki a fékeket

A szerelvények utazásra történő előkészítésében az egyik legmunkaigényesebb művelet a fékpróba. Gondosan meg kell vizsgálni a légfővezeték feltöltését, a készülék pontos és megbízható munkáját, s amennyiben szükséges, a javításokat is el kell végezni.

A fékek működésének vizsgálatára automata berendezést dolgoztak ki a *Leningrádi Vasúti Tudományos Kutató Intézetben.* A fővizsgálónak csak egy gombot kell megnyomnia, s a berendezés a fékpróba minden elemét olyan logikus következetességgel dolgozza fel, mint ahogyan azt a főblokk „memoria" rendszerében raktározta el. A parancsokat elektropneumatikus áttét veszi fel. A légcsapot az automata kifogástalanul kapcsolja be.

A vezérlőpulton felszerelt időrelével, a szerelvény egész hosszában és a brigád létszámának megfelelően szabályozható az ütem. A munkafolyamat görbéjét nyomás-indikátor rajzolja le. *A sablonra helyezett lyukszalaggal bármely pillanatban meg lehet róla győződni, hogy minden szabályszerű-e.*

Tíz nap a Szovjetunióban

A világ egyik legnagyobb városába, Moszkvába érkezett vonatunk. Először léptünk e város földjére, mégsem tűnt idegennek. hiszen képről, filmről már jól ismertük a *Leninhegyet,* a *Kremlt,* a *Vörös teret.* Vendéglátóink, a szovjet emberek az első perctől kezdve barátként fogadtak bennünket, *a nyolcvan vasutas dolgozót, akik a szocialista brigádmozgalom szervezésében, fejlesztésében kifejtett több éves munka elismeréseként tíz napot tölthettünk a Szovjetunióban.*

Moszkvai séták

Moszkvában a *Népgazdasági Kiállítás* szomszédságában laktunk. Ablakunk előtt nyúlt az ég felé a szovjet ember, a tudomány és a technika dicsőségét hirdető űrhajós emlékmű. Kilépve szállodánk kapuján, a világ egyik legmagasabb televíziótornyát láthattuk.

Gazdag program várt ránk a Szovjetunió fővárosában. A Népgazdasági Kiállítás csarnokaiban ismerkedtünk a szovjet köztársaságok életével. A történelmi emlékeket felidézve sétáltunk a *Kremlben.* Elfogódottan jártunk a falak között, ahonnan a kommunizmus építését irányítják. Voltunk a fegyvertárban, ahol az ötvösművészet felbecsülhetetlen értékű alkotásaiban gyönyörködhettünk, megcsodáltuk Moszkva ősi templomait. Sétáltunk a *Gorkij utcán* majd a *Lomonoszov Egyetem* magasságából gyönyörködtünk a moszkvai panorámában. Feledhetetlen élményt nyújtott a *Tretyakov képtár,* majd egy este a kongresszusi palotában, ahol végignézhettük a *Fehér galamb* című balettet a nagyszínházi balettiskolások előadásában.

Jártunk a *Közlekedési Múzeumban,* ahol bemutatták a szovjet vasutak fejlődését. Gyors ütemben teremtik meg a világ legnagyobb és legkorszerűbb vasútját. Láttuk itt a *legkorszerűbb mozdonyokat és kocsikat, a pályaépítési és fenntartási gépek működő modelljeit, a modern távközlő- és biztosító berendezéseket, az emberről való gondoskodást bizonyító munkavédelmi eszközöket.* Idegenvezetőnk bemutatott egy régi mozdonyt, amelynek tiszteletbeli mozdonyvezetője Lenin elvtárs volt. A múzeumban őrzik a gyászvonatot, amely *Lenin* holttestét vitte Gorkijból Moszkvába.

Nagyszerű élményt jelentett számunkra az utazás a világhírű moszkvai metrón. Gyerekes vidámsággal szórakoztunk a mozgólépcsőn, megcsodáltuk a művészi igénnyel kialakított állomásokat, s azt a szervezettséget, amellyel a földalatti hatalmas forgalmát lebonyolítják.

Észak Velencéje

A Moszkvában töltött négy nap után a *Vörös Nyíl* expresszel utaztunk tovább a Szovjetunió második legnagyobb városába, melyet joggal neveznek *„Észak Velencéjének".* Leningrád a történelmi emlékek városa. Sétálhattunk a *Néva* partján, a *Péter-Pál* erőd falainál, megnézhettük az erődtől nem messze levő faházat, amelyben a városalapító *I. Péter* cár lakott. A Néva túlsó partján, szemben az erőddel, a *Téli palota* hatalmas barokk épülete, amelyet fél évszázaddal ezelőtt rohammal foglalt el a forradalmi nép, s ahol letartóztatták az ideiglenes kormányt.

Minden várakozást felülmúlt az Ermitázs, amely ma a világ egyik legnagyobb képzőművészeti múzeuma. Napokat kellene benne eltölteni... Jártunk a Szmolnijban, ahol kikiáltották a forradalom győzelmét, a szovjet állam megalapítását. *A Szmolnijban ma a Leningrádi Területi Pártbizottság és a Tanács székel.* Láttuk azt a két szobát is, ahol Lenin elvtárs lakott a feleségével. Lenin elvtárs szerénységét tükrözte a lakás megkapóan egyszerű berendezése.

Jártunk az *Auróra cirkálón,* melyet büszkén őriznek a Szovorovról elnevezett tengerész tisztiiskola növendékei. Már nem búgnak fel az Auróra gépei, de ma is a szovjet flotta egyenjogú, élő hadihajójának tekintik és a forradalom múzeumát rendezték be benne.

Petrodvorec

Csodálatosan szép a leningrádi éjszaka. A középületeket nagyszerűen kivilágítják, a szobrok, szökőkutak színes ragyogása felemelő látvány. Jó néhányan végignéztük a hajnali órákban a Néva hídjainak szétnyitását, hogy utat engedjenek a tengeri hajóknak. A vízibuszok, szárnyashajók percenként közlekednek. A hangulatos Kirov szigeteken úgy éreztük magunkat, mintha a mi Margitszigetünkön lettünk volna.

Jártunk a várostól nem messze levő *Petrodvorecben, a cárok egykori nyaralójában, a Finn-öböl partján.* Gyönyörű a kastély, a park, vízesésekkel, trükkös szökőkutakkal, pompás sétányokkal. Alig tudtunk megválni e helytől, de némileg kárpótolt bennünket, hogy szárnyashajóval a tengeren át tértünk vissza Leningrádba. A tenger nyugodt volt, hajónk kiemelkedő orral, szinte a víz felett száguldott.

Még egy utolsó séta a városban és elérkeztek a búcsúzás nehéz pillanatai. A közel negyvenkét órás utazás után nagyszerű élményekkel gazdagodva érkeztünk haza.

Dr. Bordi István

MÚZEUM PRESSZÓ

a Közlekedési Múzeum területén, Budapest XIV., Május 1. út (Városliget)
Megközelíthető 25-ös villamos és 70, 72, 75-ös trolibusszal.

Hétköznap: 11—21 óráig
Vasárnap: 10—21 óráig
Pénteken: zárva.

- KITŰNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

Olimpikonjaink ragyogó sikere

38 „vasutas pont" Mexikóban

Fenyvesi Csaba (BVSC)

Az egykori azték birodalom *Mexikó* fővárosában és a fővárost környező városokban befejeződtek a XIX. nyári olimpiai játékok küzdelmei. A *Mexikó* elé tornyosuló rengeteg nehézség — politikai, egészségügyi, technikai stb. — ellenére is *Mexikóban* az újkor legeredményesebb olimpiai küzdelme bontakozott ki, eredményekben, eseményekben, drámai fordulatokban gazdagon. *A fantasztikus rekordok és a fantasztikus megtepetések olimpiáján a magyar sport fényesen szerepelt:* 17 aranyéremmel felülmúlta ebben a roppant versengésben az előző, tokiói eredményét is a nemzetek nem hivatalos pontversenyében. Tízmilliós kis nemzetünk 194 pontos teljesítménye előtt tisztelettel emelt kalapot az egész világ.

Joggal. A nálunk jóval nagyobb, gazdagabb országok — *Japán, Nagy-Britannia, a Német Szövetségi Köztársaság, Olaszország, Franciaország, Svédország,* soroljuk még? — maradtak messze a magyar sportolók eredményei mögött. Ezen az olimpián egész nemzetünk szíve ott dobogott az *Azték Stadionban*, a *Stadio Olimpicóban*, az *Alberca Olimpicában*, *Xochimilcóban*, és mindenütt, ahol versenyzőink — mellükön a *Magyar Népköztársaság* címerével — rajthoz álltak. Igen, minden pont értékes volt, az eredményeket az éjszakai órákban is kíváncsian váró hazai közönség számára, és minden versenyzőt, aki színeinkért küzdött, szívünkbe zártuk.

De talán bocsánatot, felmentést kapunk azért, hogy a *vasutas*-sportolókért egy icipicivel jobban izgult, eredményeit a többinél is jobban számon tartotta a vasutas dolgozók hatalmas tábora. A 17 vasutas sportolóért egy icipicivel hevesebben dobbantak a vasutasszívek, és sikereik hirdetésekor az öröm fáklyája is magasabbra lobbant. Megbocsátható ez a kis *„szakmai sovinizmus"*, amely minden bizonnyal, végigkísérte a vasas, az élelmezési, a könnyűipari dolgozók sportköreiből, a fegyveres testületek és más egyesületek sportcsaládjaiból kikerülő versenyzők szereplését is.

Megbocsátható nekünk is, hogy nyomban az olimpiai já-

Szarka Zoltán (Szombathelyi Haladás)

tékok befejezése után papírt, ceruzát vettünk elő, és izgatott kíváncsisággal láttunk a számolásnak: a magyar csapat 194 pontjához, a nemzetek rangsorolásában elért nagyon tőkelő helyezésével mennyivel járultak hozzá a vasutas sportolók? És megbocsátható örömünk is, amikor a *„leltárkészítés"* végén kiderült: a magyar olimpiai csapat nagyszerű teljesítményéhez *38 „vasutas-pont"* is hozzásegített. Birkózóink, labdarúgóink, vívóink, úszóink, súlyemelőink, tornászaink, kerékpározóink, atlétáink még a számarányukhoz viszonyítva is tekintélyes mennyiségű pontot tettek a magyar sport olimpiai asztalára.

Az aranyérmesek — a 7 pontot szerzők — soraiban ott volt a *Szombathelyi Haladás* kitűnő kapusa, *Szarka* Zoltán, és ugyancsak a bajnoki emelvényhez, az olimpiai aranyéremhez vezető utat segítette szereplésével a párbajtőrcsapatban B. *Nagy* Pál, a Szolnoki MÁV vívója és *Fenyvesi* Csaba (BVSC). A női

B. Nagy Pál (Szolnoki MÁV)

tőrvívó *F. Bóbis* Ildikó és egy másik BVSC-vívó, *dr. Kamuti* Jenő ugyancsak 5 ponttal igazolta nagy klasszisát.

A magyar sportolók, de az egész olimpiai mezőny egyik legfiatalabb tagja, az alig 15 esztendős *Gyarmati* Andrea, a két egyéni ötödik helyével és a női váltócsapat ugyancsak ötödik helyét jelentő

Farkasinszkiné Bóbis Ildikó (BVSC)

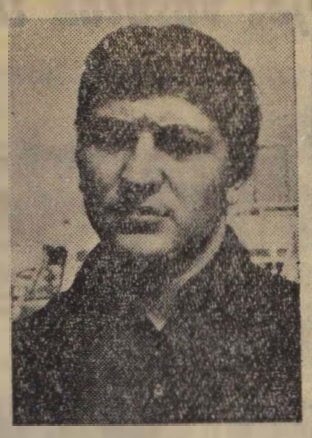
úszásával nemcsak egyik legeredményesebb versenyzőnk volt, de szinte órák alatt az olimpia elsőszámú kedvencévé lépett elő. Bátor versenyzése azt is bizonyította, hogy a vasutas sportkörökben folyó nevelőmunka, ezt a munkát erkölcsileg és anyagilag is támogató társadalmi és gazdasági szervek erőfeszítése nem volt eredménytelen. Ugyanezt bizonyította *Bakos* Károly, a *Testvériség* fiatal súlyemelőjének bronzérme is, amely — *Andrédhoz* hasonlóan — 4 olimpiai *„vasutas-pontot"* hozott.

A vívóknál még *Kamuti* László, a tornászoknál *E. Tolnai* Márta, az úszóknál *Túróczy* Judit és *Kovács* Edit szereplése eredményezett további 2—2 pontot *Mexikóban*. Így alakult ki a 38 *„vasutas-pont"* ezen a világversenyen, a világ ifjúságának, minden népének nagyszerű békefesztiválján.

Illene talán azokról is szólni, akik *„pont nélkül"* jöttek haza? A súlyemelő *Tóth* Gézáról, az úszó *Szentirmay* Istvánról, az atléta *Honti* Róbertről és *Tégla* Ferencről, a birkózó *Steer* Antalról, a kerékpározó *Géra* Imréről? Ha szólunk róluk, semmi esetre sem a türelmetlenség, még kevésbé a szemrehányás hangján. Becsületes akarással küzdöttek ők is, de a nagy világversenyek nem mindenki számára hozhatnak babért. A XIX. nyári olimpiai játékokon olyan világklasszisok buktak el már a selejtezőkön, olyan sokszoros világrekorderek nem kerültek a döntőbe sem, akik számára egy esetleges ezüstérem is „kudarcot" jelentett volna, korábbi eredményeik, a nemzetközi erőlistán elfoglalt helyezésük, a „papírforma" alapján.

De tessék nekünk egyetlen nagy világversenyt megemlíteni, az elmúlt 15—20 év káprázatos fejlődésében, amelynek minden számában a papírforma érvényesült volna?...

Vedres József



Bakos Károly (Testvériség) (Hencző Károly felvételei)

A takarékosság napja

Az első takarékpénztárak megalapításának 100. évfordulóján, 1924 októberében *Milánóban* ünnepi tanácskozásra ültek össze három világrész — *Európa, Amerika, Ausztrália* — 28 országának, köztük Magyarország takarékpénztári képviselői. Akkor, a takarékpénztárak első nemzetközi kongresszusán született meg a gondolat, *hogy október utolsó munkanapját a Világtakarékosság napjává avassák.* Egyidejűleg megalapították a Takarékpénztárak Nemzetközi Intézetét is, azzal a célkitűzéssel, hogy világviszonylatban népszerűsítse a takarékosság gondolatát, irányítsa az egyén és a közösség érdekeit egyaránt szolgáló takarékossági mozgalom kiszélesítését. Az intézet, amely 1948-ban Milánóból Amszterdamba tette át székhelyét, tanácskozási joggal rendelkezik az ENSZ-ben.

A XIX. század kezdetén Európa-szerte megkezdték a takarékpénztárak szervezését, majd a takarékpénztári hálózat kiépítését, *azzal a célkitűzéssel, hogy takarékosságra szoktassák, elsősorban a kis keresetű dolgozókat.*

A takarékosság jellege és célja, így a takarékpénztárak szerepe is megváltozott a szocialista országokban. *A mi körülményeink között a rendszeres takarékosságot nem a nyomortól való félelem indokolja.* A józan, ésszerű takarékosság tervszerű, beosztó életmódot jelent, ami emelkedő életszínvonalat, nyugodt, kiegyensúlyozott életet biztosít, melyet előre nem látott bajok, váratlan kiadások se tudnak megingatni.

A vasutas dolgozók között is nagy teret hódít a takarékossági mozgalom. A különböző takarékossági formák közül mindenki maga választja ki a neki legmegfelelőbb formát. A számtalan takarékossági lehetőség közül a szakszervezeti bizottságok a *Kölcsönös Segítő Takarékpénztár* (KST) működésével vannak leginkább szoros kapcsolatban.

A KST közvetlenül a munkahelyen gyűjti össze a dolgozók megtakarításait és az összegyűlt forintösszegekből az alapszabálynak megfelelően a tagok részére kölcsönöket folyósít. *A kölcsönfolyósítás lehetőségét nagymértékben segíti szakszervezetünk központjának, évi 950 000 forintos forgóalap támogatása.* Ezt az összeget mintegy 25 000 főt számláló, közel 100 KST részére bocsátja rendelkezésre.

Dr. Keresztes István

Szimultán 29 táblán

A *Nyugati Vasutas SC* sakkszakosztálya a közelmúltban új helyiségbe költözött. A birtokbavételt ünnepélyes keretek között tervezték. Mi is lehetne ünnepélyesebb a bűvös kockák megszállottjainak, mint sakkozni?

Így született meg a gondolat, amelyet tettek követtek. Az ünnepségre meghívták a sakkvilág ismert nagyemberét, a szovjet *David Bronsiejn* nemzetközi nagymestert. A mester elfogadta a meghívást.

Juhász Dezső elnök rövid ünnepi beszéde után huszonkilencen egy ellen, megkezdődött a sakkszimultán. Bronstejn nem valamiféle nagymesteri, megverhetetlen gőggel emelgette a figurákat, hanem kedveskedő mosoly kíséretében magyarázott egyeseknek vagy gratulált az erősebbeknek egy-egy jó lépéshez. Három teljes órába telt, amíg végzett az egyesület 29 tagjával.

Öten végeztek remivel, közülük az állomásfőnök *Markó László* is. A nagymester négy játszmát elvesztett a huszonkilenc közül. Megdicsérte *dr. Ladányi László* és *dr. Tamás Béla* mattjait.

A jól küzdő játékosok sakkszakkönyvet kaptak ajándékba, melynek értékét még az is fokozta, hogy a vendég nagymester buzdító sorokat írt bele.

— gergely —

BVSC siker a vasutas teniszbajnokságon

A hagyományos országos vasutas teniszbajnokságot a közlekedési sportegyesületek teniszszakosztályainak bevonásával Sopronban rendezték meg. A hét versenyszámban *tíz sportegyesület 145 versenyzője indult.* A közlekedési teniszszakosztályok bevonása jelentősen emelte a verseny színvonalát. A *BVSC* OB I/B, az *SZVSE* OB II., a *Szombathelyi Haladás* OB III-as csapatai, valamint a vendéglátó *Soproni VSE* mellett az *Előre* OB II. és a *KPM* ugyancsak OB II-es csapatai mérték össze tudásukat. A bajnokság mindvégig sportszerű, baráti légkörben bonyolódott le, a szó igazi értelmében jó hírverése volt a teniszsportnak.

Eredmények: Férfi egyes: Forró Mihály (BVSC), 2. Révész László (BVSC), 3. Tóth Ferenc (BVSC). Férfi páros: 1. Tóth—Schlotter (BVSC), 2. Révész—Kiss (BVSC), 3. Forró—Hidasi (BVSC) és Csoknyai—Berzéki (Előre). Női egyes: 1. Horváth Árpádné (KPM), 2. Váli Zsófia (BVSC), 3. Döbrei Éva (BVSC) és Schweitzer Ernőné (KPM). Ifjúsági fiú: 1. Móricz András (Szombathelyi Haladás), 2. Pintér András (SZVSE), 3. Szalai Tibor (Soproni VSE) és Kesik András (Soproni VSE). Ifjúsági leány: 1. Váli Zsófia (BVSC), 2. Illy Judit (BVSC), 3. Tóth Mariann (BVSC) és Kálmán Ágnes (Soproni VSE). II. oszt. férfi egyes: 1. Schlotter Mátyás (BVSC), 2. Szép István (SZVSE), 3. Hidasi György (BVSC) és Kamerda Károly (Testvériség). II. oszt. női egyes: 1. Horváth Árpádné (KPM), 2. Döbrei Éva (BVSC), 3. Váli Zsófia (BVSC) és Schweitzer Ernőné (KPM).

A sebészorvos ezüstérme

— Mamikám, mi van? — riadt fel október 17-én hajnalban négy óra körül a hétesztendős Kamuti Eszter, amikor a család nagy üdvrivalgással fogadta Szepesi György bejelentését Mexikóvárosból: dr. Kamuti Jenő ezüstérmes lett!

Dr. Anda Lujza, a kiváló törvívó felesége, az Orvostovábbképző szemészorvosa megmagyarázta kislányának, hogy mi történt: apuka ezüstérmet nyert az olimpián. „Jól van!" — mondta Eszterke beleegyezőleg, majd a fal felé fordult és tovább aludt.

Sokkal nehezebben tért nyugovóra ezen a hajnalon a család. Gyors telefonbeszélgetés következett az ezüstérmes olimpikon édesanyjával, aki szintén végigvirrasztotta a mexikói olimpia egyik legizgalmasabb küzdelemsorozatát.

— Jenő nagyon becsületesen készült az olimpiára — mondja a boldog feleség, aki a napokban várja második gyermekét. — Szavakba foglalt reményeket nem hangoztatok el, de biztam abban, hogy férjem Mexikóvárosban is mindent elkövet a jó szereplésért. Kissé elszomorodtam, amikor a legjobb 24 versenyző közül Jenő visszaesett a vigaszágba. Amikor arról is tudomást szereztem, hogy olyan versenyzők ellen kell kiharcolnia a döntőbejutást, mint Losert, Parulski, Putyatyin és Svesnyikov, nem láttam Jenő helyzetét valami rózsásnak. De mert én is értek valamit ehhez a sporthoz, hiszen a BVSC I. osztályú vívója voltam, nem adtam fel a reményt és igazam lett...

Hivatásszeretete közismert. Öt esztendeje van a MÁV Kórház II. számú sebészetén, mint orvos és tavaly lett szakorvos.

— Nagy örömmel hallottam akkor reggel a rádióban a nagyszerű hírt — mondta kérdésünkre dr. Lukács Tibor, dr. Kamuti osztályának főorvosa. — Jenő nemcsak kiváló sportember, hanem nagyon tehetséges sebész is, akitől azt várjuk, hogy tovább fejlődik és az olimpiai ezüstéremhez hasonló sikereket ér el nagy felelősségtudatot követelő munkájában, az emberek gyógyításában is.

(maros)

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: 324—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—46.
Szikra Lapnyomda

HIVATALOS LAPBÓL

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

41. számból: 117557/1968. 4. C. A MÁV 1968. év végi részesedéséből a szervezeti főegységek változó keretrészére jogosító feltételeinek meghatározása.

117332/1968. 3. C. A mozgószállások egészségügyi szabályai.

„Kiváló feltaláló" jutalomszabadsága.

42. számból: 119789/1968. 2. C. A távközlési szakvizsga megszüntetése.

120597/1968. 3. A. MÁV Építőgépjavító Főnökség szervezése.

Idegen nyelvtudás igazolására rendszeresített vizsgák időpontja.

HÍREK

40 éve vasutas

Sokan gratuláltak a miskolci igazgatóság I. osztályában *Serjőző Zoltán* főellenőrnek, munkavédelmi és balesetelhárítási főelőadónak 40 éves szolgálati jubileuma alkalmából. Az idős vasutas jelenlegi munkahelyén kívül mindössze egy helyen, *Miskolc Tiszai* pályaudvaron dolgozott, ahol 22 évig teljesített szolgálatot.

— Kikövezik *Békés állomás* raktárterületét, ahol eddig naponta átlagosan 40 kocsi ki- és berakása nehéz körülmények között történt. A fejlesztésre több mint *egymillió* forintot költ a vasút. Sor kerül az *előrakodó* felújítására is.

— Negyven évi szolgálat után nyugalomba vonult Bagó János, Alsóörs állomás dolgozója, aki évekig szakszervezeti bizalmi és az állomás munkásellátási felelőse is volt.

— 70 éves a kaszaperi kisvasút. A Békéscsaba—Békéscsanson között vezető 60 kilométeres keskenynyomközű vasúton jelentős teherforgalmat bonyolítanak le. Az itt közlekedő személygépkocsikat naponta több ezer utas veszi igénybe.

— Tanulmányi kirándulásuk alkalmával október 12-én a Ganz-MÁVAG-ban tettek látogatást a *békéscsabai pályafenntartási főnökség KISZ-fiataljai.* Az érdeklődő fiatalokat szívélyesen fogadták a fővárosi nagyüzemben.

— ALKOHOL ellenes hetet és tisztasági hetet rendezett szeptemberben Miskolc Gömöri pályaudvaron a három éve működő vöröskereszt-szervezet. Októberben szép sikerrel szervezték meg az egészségügyi hónapot.

— Ünnepi műszak. *A MÁV Magasépítési Főnökség* épületgépészeti építésvezetőségének dolgozói a legutóbbi szakszervezeti taggyűlésükön elhatározták, hogy a *KMP 50. éves évfordulójának tiszteletére* tett korábbi vállalásaik maradéktalan végrehajtása érdekében *ünnepi műszakot* tartanak. A műszak keretében vállalták, hogy a darabbéres órák arányát az időbéres órákhoz viszonyítva *3 százalékkal* növelik.

A szakszervezeti bizottságok figyelmébe! A MUNKA, a Szakszervezetek Országos Tanácsának havi folyóirata 1969-ben megnövekedett példányszámban jelenik meg. Előfizetését, terjesztését a *Népszava Lapkiadó Vállalat* — Bp. VII., Rákóczi út 54. — intézi. A szakszervezeti, kollektív és egyéni előfizetéseket — az eddiginél nagyobb példányszám igénylését — a kiadó november végéig kéri beküldeni.

BÉLYEGKIÁLLÍTÁS

A *Vasúti Főosztály* és a *Munkácsy Mihály* Bélyeggyűjtő Kör, a Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére és a vietnami szolidaritási hét alkalmából kamara-bélyegkiállítást rendezett a Vasúti Főosztály Izabella utcai klubhelyiségében. A kiállítási tablókon a munkásmozgalommal kapcsolatos bélyegek mellett jelentős helyet foglaltak el a vietnami nép életét, munkáját és harcait ábrázoló bélyegek. A kiállítás tartama alatt a posta különleges bélyegzőt használt.

A szerkesztőség üzeni

Molnár Árpád Bp. Ferencváros; dr. Szilágyi Sándor, Foki István Bp.; Volosinovszki János, Vasvári Dezső, Czeglédi Sándor Debrecen; Kiss János Székesfehérvár; Lázár József Bp. Nyugati; Szőke Lajos, Behán Rózsa Miskolc; dr. Klapil Lajosné Baja; Boldizsár Gyula Bekéscsaba; Kiss Lajos Alsóörs; Sziládi Sándor Szeged: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Tóth Dezső Mersevát; Dancs Zoltán Dunaújváros; Molnár Árpád, Bp.: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM. Ára 40 fillér 1968. NOVEMBER 16.

A jubileumi évforduló tiszteletére

Többmint 4 millió forint értékű üzemanyagot takarítottak meg – Egy Bahv-kocsi terven felül

A debreceni vontatási főnökségnél a napokban megtartott termelési tanácskozások alkalmával a jubileumi munkaversenyben elért kiváló eredményekről számolhattak be. A főnökség dolgozói *az élüzem-feltételeken túlmenően a kiváló vasúti csomópont számára előírt célkitűzéseket is teljesítették.* Az év első kilenc hónapjában a vontatás a 100 etkm tervét 106,9 százalékra teljesítette, üzemeltetési önköltségét az előirányzat alatt tartotta, s a termelékenységben 12 százalékos javulást ért el. A főnökség 1087 tonna gázolajat és 8962 tonna szenet takarított meg a versenyidőszakban. *A megtakarított üzemanyag értéke több mint 4 millió forint.*

A KMP jubileuma tiszteletére rendezett ünnepi műszak alkalmával a 424—227-es mozdony brigádja hívta versenyre a főnökség valamennyi dolgozó brigádját. Vállalták, hogy kifogástalan munka mellett, 5 százalékkal túlteljesítik a szénmegtakarítási előirányzatukat. Felhívásuk nyomán széleskörű munkaverseny bontakozott ki, melynek eddigi eredményei szép sikert ígérnek.

Több értékes munkafelajánlást tettek a Diesel-mozdony javítórészleg dolgozói is. Ezek teljesítése során, *a kitűzött idő előtt 6 nappal végezték el az M62—017-es mozdony D3-as vizsgálatát.*

A dunakeszi járműjavítóban a műhelyek és gyáregységek között széles körben bontakozik ki a jubileumi munkaverseny. Ha csak a brigádokat vesszük alapul: *144 brigád, 2140 taggal vesz részt a versenyben.* 106 brigád, 1670 taggal már elnyerte a szocialista címet.

Ezek a szocialista kollektívák a termelési feladatokon túlmenően is magukénak érzik az üzem gondjait, és részt vesznek minden társadalmi megmozdulásban. *Legutóbb az üzemi bölcsőde bővítését végezték el társadalmi munkában.* A kiváló eredmények erkölcsi és anyagi vonatkozásban egyaránt elismerést nyernek az üzemben. November 7, alkalmából 117 kiváló dolgozó kitüntetést nyújtottak át a legjobb dolgozóknak, és félmillió forint összegű pénzjutalom szétosztására került sor.

A jubileumi műszak során az üzem KISZ-bizottsága társadalmimunka-akciót hirdetett a fiatalok részvételével. *Vállalták egy új, Bahv típusú személykocsi normaóraértékének teljesítését.* Ezt a terven felül készülő kocsit november 19-én ünnepélyesen kívánják átadni a forgalomnak.

ŐSZI FORGALMI CSÚCS

Októberben 10 millió 611 ezer tonna árut szállított a vasút

Előzetes adatok szerint *a vasút októberben 10 millió 611 ezer tonna árut szállított.* Ez a mennyiség az előirányzottnál 86 ezer tonnával, a bázisnál 93 ezer tonnával magasabb. Az előirányzat 2,8 százalékos, a bázis 0,9 százalékos túlteljesítése együttal azt is jelenti, hogy

a vasút októberben az idei csúcseredményét érte el.

Nemcsak a mennyiségi munkában született csúcseredmény, a kocsikihasználás 0,5 tonnával való emelése ugyancsak őszi forgalmi csúcs.

A szállíttató felek még mindig nem eléggé értik meg a vasút szállítási problémáit, hiszen októberben a berakás helyére — a felek megrendelése alapján — kiállított kocsik közül 7726 kocsit lemondtak. Ez 658 kocsival több mint szeptemberben volt.

Szeptemberhez viszonyítva *némileg javult a vasárnap berakott áruk mennyisége.* Jóllehet a vezérigazgatóság szeptember végi felhívása még nem hozta meg a várt eredményt. A fuvaroztató felek

szombaton és főleg vasárnap még mindig nem megfelelő ütemben rakodnak.

A rendkívül kedvező időjárás adta lehetőségek nincsenek kellő mértékben kihasználva.

A bázishoz képest továbbra is csökkenő tendenciát mutatott néhány tömegáru — szén és kő — szállítása, ugyanakkor emelkedett a kavics, a műtrágya, a cement és cementgyártmányok kocsiigénye. Ezek közül különösen a műtrágya és cement 80 ezer tonnás emelkedése a döntő, mivel ezen áruk a fedettkocsi-igény növekedését okozták. Közismert ugyanis, hogy *az őszi forgalomban szinte kielégíthetetlenül nagy a fedett kocsik iránti igény.*

Októberben a tehervonatok menetrendszerinti közlekedése romlott, a bázisnál 8,5 százalékkal alacsonyabb. Rendkívül nagy a visszaesés a *pécsi,* a *budapesti* és a *szombathelyi* igazgatóságnál, de a többi igazgatóság is alatta maradt a múlt év októberi eredményének.

A tehervonati menetrendszerűségnél mutatkozó visszaesés nagymértékben akadályozza a vasúti munka tervszerűségét, a gazdaságossági előírások betartását, az áruszállítási szükségletek kielégítését.

A menetrendtől, a vonatközlekedési tervtől való eltérés *károsan befolyásolja a tehervonati elegy csatlakoztatását, az üres és rakott kocsik — kezelési helyekre — időre történő beállítását és kihúzását.* A kézsás és a rendező pályaudvarok elegyfeldolgozó munkáját tervszerűtlenné, egyenetlenné teszi, torlódást, vonatfeltartásokat okoz. Betarthatatlanná teszi a mozdony- és az utazószemélyzeti fordulókat, rendkívül megnehezíti a vasút munkáját.

A menetrendszerűség nagy arányú romlása ellenére a géprevárások számának csökkenése egyben azt is jelzi, hogy a tehervonati közlekedés operatív tervezése még ma is sok esetben gépre — mozdonyra — történik, nem pedig a rendelkezésre álló elegyre és kocsimennyiségre.

A korszerű, nagy teljesítményű villany- és Diesel-mozdonyok teljesítménye — *a napi átlagos haszonkilométer — mind a bázisnál, mind az előirányzottnál kevesebb.* A villanymozdonyoknál a csökkenés 1,9, illetve 3,3, a Diesel-mozdonyoknál 7,2, illetve 1,3 százalék. Kétségtelen, hogy a csökkenéshez hozzájárultak műszaki és objektív nehézségek is. A tehervonati menetrendszerűség javításával, a feltartások kiküszöbölésével, előrelátó és gondos tervezéssel, a vonatok útjának figyelemmel kísérésével, a szakasziránvítók munkájának javításával *növelni lehetne a korszerű mozdonyok teljesítményét,* amely nemcsak vasútüzemi hanem népgazdasági érdek is.

Az októberben bevezetett *iránypontrendszer* másfél hónapos tapasztalatai kedvezőek. Egyszerűsítésre került a kocsifelírás, az elegybejelentések és vonatelemzések adása is. *A kocsikra elhelyezett, a továbbítási útvonalat meghatározó és a rendeltetési helyet kifejező számbárca megfelelő tájékoztatást nyújt a kocsik tolatá-*

(Folytatás a 3. oldalon)

A KMP megalakulásának jubileumára

1918 november 24-e döntő fontosságú dátum a magyar munkásmozgalom történetében. Fél évszázaddal ezelőtt, ezen a napon alakult meg a *Kommunisták Magyarországi Pártja.*

Az őszirózsás forradalmat követő hetekben az egyedüli jelentős szervezett erőt a munkásság és a dolgozó parasztság képviselte Magyarországon. *A szervezkedés viharos gyorsasággal fejlődött. A szakszervezetek taglétszáma néhány hét alatt több mint félmillióval emelkedett.* Nagyon rohamos volt a földmunkások és a törpebirtokosok szervezkedése is. Országszerte megalakultak a munkás-, paraszt- és katonatanácsok.

November közepén önként kimondta feloszlatását a parlament és a felsőház. Ez a körülmény még inkább aláhúzta a tanácsok jelentőségét. Növelte befolyásukat, hogy legális, választott szervek voltak.

November 16-án a dolgozók követelésére kikiáltották a köztársaságot. Ezekben a napokban jutott el Magyarországra a szovjet kormánynak *Lenin* és *Szverdlov* által aláírt felhívása, *mely a magyar dolgozókat felszólította, hogy döntsék meg a burzsoázia uralmát.* A felhívás mély hatást gyakorolt elsősorban a budapesti tömegekre. A balratolódás eredményeként a burzsoázia minden szervezete szétesett, szétzilálódott, demoralizálva volt.

Közben a nemzetközi viszonyok erőteljesen a forradalom javára változtak. November 9-én Berlinben is kitört a forradalom, ahol a szociáldemokraták és a független szocialisták koalíciójából megalakult a népbiztosok tanácsa. November 11-én Ausztria „szocialista népköztársasággá" alakult.

A győztes antant hatalmak, *Franciaország, Anglia* és az *Egyesült Államok,* megrettentek ettől a fordulattól, s azonnal arra törekedtek, hogy a forradalom központját, *Szovjet-Oroszországot* megsemmisítsék. E céljuk elérésére addig, amíg a központi hatalmakkal folyt a háború, nem tudtak jelentős erőket bevetni. A központi hatalmak összeomlása után azonban az antant minden erejével készülődött a szovjethatalom ellen.

Az antant imperialistái Magyarországgal szemben régi szövetségeseiket, a cseh, a jugoszláv. a román burzsoáziát támogatták. Ennek megfelelően egyre másra fogadták el ezeknek az államoknak Magyarország területére vonatkozó követeléseit. E követelések teljesítéseképpen elkezdődött Magyarország területeinek megszállása.

Ilyen körülmények között jött el november 24-e, a pártalapító értekezlet napja: *a Városmajor utca 42-es számú házban megalakult a Kommunisták Magyarországi Pártja.* A mintegy 40 alapító tagból 17 tagú központi bizottságot választottak. A párt elnöke *Kun Béla,* titkára *Hirossik János, Vántus Károly, Rabinovits József* és *Somló Dezső* lett.

Elsőnek a bolsevik párt üdvözölte az új testvérpártot: *„Nagy örömmel kisérjük figyelemmel az önök fellépését és küzdelmét a forradalmi szocializmus zászlaja alatt. . Kikerülhetetlen a győzelmünk, elvtársak"* — hangsúlyozta többi között az üdvözlet. Hasonló hangnemű a KMP programnyilatkozata is: *„Célunkat minden poklokon keresztül követjük mindaddig, míg a proletár forradalom nem győzött."*

A Kommunisták Magyarországi Pártjának megalakulásával nemcsak a magyar munkásmozgalomban, hanem a magyar nép történetében is új szakasz kezdődött. A párt olyan jelszavai, hogy *„Kövessük orosz testvéreink példáját!", „Minden hatalmat a tanácsoknak!", „Lefegyverezni a burzsoáziát, felfegyverezni a proletariátust!"* — azonnal nagy visszhangra talált. A párt befolyása a megalakulása utáni napokban és hetekben rohamosan növekedett.

A következő években a párt alapítói közül sokan haltak vértanúhalált. A párt útját könny és vér öntözte: *kevesen élték meg az alapítók közül a szabadságot.*

S maga a párt? Az 50. évfordulón a nép vitathatatlan vezére a szocializmus felé vezető úton.

A fél évszázados jubileum alkalmával meghajtjuk a megemlékezés zászlaját mindazok előtt, akik életüket adták a pártért, a népért. akik vére, harca árán a párt vezetésével békében. szabadságban, függetlenségben haladhatunk nagy céljaink valóraváltásáért.

Hogy is volt csak Mexikóban?

A vasutasszakszervezet, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a vasúti főosztály vezetői november 8-án baráti ünnepség keretében köszöntötték az olimpián eredményesen szerepelt vasutas, közlekedési és postás sportolókat. A szakszervezet Benczúr utcai székházában megrendezett ünnepségen megjelent *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár, *Bessenyei Miklós,* a postás szakszervezet főtitkára, *Kaszás Béla,* a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének titkára, *Daczó Olivér,* a Budapesti Közlekedési Vállalat vezérigazgatója, *Csanádi Árpád,* az MTS elnökhelyettese, és *Berzi Sándor,* a SZOT Kulturális, Agitációs,

(Folytatás a 6. oldalon)

Szabó Antal főtitkár köszönti az olimpikonokat.
(Hemző Károly felvétele)

Hetvenöt éves a székesfehérvári járműjavító

Rödönyi Károly miniszterhelyettes ünnepi beszéde az üzem jubileumi ünnepségén

A *Császári és Királyi Szabadalmazott Déli Vaspálya Társaság* — közismertebb nevén: *Déli Vasút* — a múlt század végén elhatározta, hogy a magyarországi vonalain közlekedő vonó- és vontatott járművei javítása és karbantartása céljából *javítóműhelyt létesít Székesfehérvárott. A műhely 75 évvel ezelőtt kezdte meg működését.* Legelső munkája egy 733 sorozatszámú gőzmozdony főjavítása volt.

A háromnegyed évszázados évfordulóról november 8-án ünnepélyes külsőségek között emlékeztek meg az üzemben. Az ünnepségen *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója mondott beszédet.

Bevezetőjében ismertette a javítóműhely létrejöttének körülményeit, fejlődésének főbb állomásait. *A vaspályatársaság viszonylag rövid idő alatt, már az első világháború kezdetéig korszerű felszereléssel látta el a javítóműhelyt,* hogy alkalmassá tegye a fokozódó mozdony- és kocsijavítási igények kielégítésére. A műhely irányítását végző vezetők egy részét Ausztriából telepítették át. A munkások nagy része székesfehérvári volt vagy a környező falvakból járt be dolgozni.

A miniszterhelyettes ezután emlékeztetett a munkásság mozgalmaira, amelyek úgyszólván az alapítással egy időben megkezdődtek és a századforduló után egyre szélesebb méreteket öltöttek. Különösen nagy lelkesedéssel kapcsolódtak be a munkások az 1918-as őszi forradalmi mozgalomba. Ennek az időszaknak kiemelkedő harcosai voltak: *Dobros István, Pálinkás Sebő* és *Vágó Kálmán.*

A *Tanácsköztársaság* ideje alatt is számos forradalmi tettet hajtottak végre a műhely munkásai. Előbbre léptek a szociális helyzet javításában, kivívták az akkordbérrendszer eltörlését. A Tanácsköztársaság fegyveres védelmében is sokan részt vettek a műhely munkásai közül.

A műhely múltjának részletes ismertetése után a jelennel és a jövő tervekkel foglalkozott a miniszterhelyettes. A vasút rekonstrukciójáról szólva a következőket mondotta:

— *A járműjavító szolgálat 1980-ig szóló fejlesztési tervében a főbb fejlesztési célokat kitűztük, jóváhagytuk. Ennek megfelelően folyik a székesfehérvári járműjavító teljes átépítése is. A jubiláló üzemnek tehát nemcsak múltja, hanem eredményes jelene és biztató jövője is van...*

— Az utóbbi esztendőkben számos különleges feladatot oldottak meg a különféle rendeltetésű speciális vasúti kocsik gyártásánál — folytatta. — *Több mint 20 fajta kocsit gyártottak, közel 1400 darabszámban.* Ezek között szerepel a zúzottkőszállító, az ércszállító, a cement-, hal- és tejszállító kocsi.

Az üzem fejlesztésére eddig is sokat fordítottunk. Befejezés előtt áll a kocsiosztály csarnokánál a kiszolgáló műhelyrészek, a fényezőműhely és az irodasor építése. Megkezdődött a daraboló- és előkészítő műhely kivitelezése. Ugyancsak befejezés előtt áll a nagyszerelde csarnokának rekonstrukciója. *A távlati tervek között szerepel az új orvosi rendelő, s egy központi fürdő és öltöző építése.*

A fejlesztésre nagy szükség van, mert — mint ismeretes — *a vasúti jármű-alkatrészek gyártását jóformán teljes egészében ez az üzem veszi át.* Ezenkívül a különleges vasúti járművek gyártása is változatlanul az üzem profilja marad.

Rödönyi Károly miniszterhelyettes befejezésül további munkasikereket kívánt a jubiláló üzemnek, majd kitüntetéseket adott át.

Ötven éve történt

Megalakult a Magyarországi Vasutas Szövetség

A világháború befejezéséért és a demokratikus jogokért egyre elszántabban, szervezettebben fellépő tömegek harca 1918 október végén az *„őszirózsás forradalom”* kirobbanásához vezetett. A forradalom győzelmének biztosításában kiemelkedő szerepük volt a vasutasoknak.

1918 október utolsó napjaiban megalakult a *Vasutas Szindikátus*. A vasutas rétegszervezetek együttműködésének biztosításával ez a szervezet megsokszorozta a forradalmat támogató vasutasok erejét, és *Landler Jenőnek* — a Nemzeti Tanács irodavezetőjének — útmutatását követve, közvetlenül is részt vállalt a polgári demokratikus forradalom győzelmének biztosításában. *1918. október 31-én a szindikátus fegyveres katonákkal megszállta a MÁV Igazgatóság épületét, és átvette a MÁV-elnök hatáskörét.* Lefoglalta a MÁV Igazgatóság központi távirdáját és telefonközpontját, elrendelte a fővárosba irányított katonavonatok feltartóztatását.

Osztályharcos szervezkedés

Az „őszirózsás forradalom” jellegét tekintve, polgári demokratikus forradalom volt, amely véget vetett a háborúnak, megdöntötte a monarchista rendszert, kivívta az ország függetlenségét. A *Nemzeti Tanács* pártjainak vezetőiből alakult „népkormány” a forradalom befejezésére, a felbomlott rend helyreállítására, a burzsoázia politikai uralmának megszilárdítására törekedett. A forradalom győzelmét biztosító munkás- és katonatömegek viszont nem polgári, hanem valóban népi, munkáshatalmat kívántak. A forradalom első napjait egyrészről az országszerte kibontakozó népi tömegmozgalom, önálló népi szervek alakulása, másrészről a kormány arra irányuló erőfeszítései jellemezték, hogy a felszabadult tömegerőket az általa kívánatosnak tartott polgári keretek közé szorítsa, a népi szerveket hatalmi funkcióiktól megfossza és magának alárendelje.

Jellemző, hogy a szociáldemokrata kereskedelemügyi miniszter, *Garami Ernő* javaslatára kinevezett MÁV-elnök, *Vázsonyi Jenő* november 7-i bemutatkozó beszédében hangoztatta: *„Az utóbbi napok eseményei nagy társadalmi és politikai átalakulást idéztek elő. De immár elérkezett a munka, a sokszorosan felfokozódott munka ideje. A forradalom nem hatolhat be a hivatali szobákba, nem bonthatja meg a fegyelmet...”*

Ilyen körülmények között megnövekedett a jelentősége a munkások osztályharcos szervezettségének és politikai aktivitásának.

A forradalom győzelme biztosította a polgári szabadságjogokat, s ezzel megteremtette a feltételeket az ország valamennyi dolgozójának az osztályharcos szervezkedéshez. *A vasutasok és a postások akkor tömörülhettek először legálisan szakszervezetekbe.*

A korábban szervezetlen, polgári pártok, nacionalista és vallásos egyesületek befolyása alatt álló fizikai és szellemi munkások özönlöttek a szakszervezetekbe. A világháborút megelőző években Magyarországon a szakszervezeti tagok létszáma nyolcvan-százezer fő volt, 1918 decemberében meghaladta a kétszázhúszezret, néhány hónappal később megközelítette a másfél milliót.

Országos küldöttértekezlet

A magyarországi vasutak valamennyi dolgozóját tömörítő, osztályharcos vasutasszakszervezet megteremtéséért folyó küzdelem fő erejét az évtizede illegálisan működő *Vasutasok Szabad Szervezete*, a *Magyar Vasutas* körül tömörülő szocialista vasúti munkások alkották. 1918 november első napjaiban a Magyar Szent Korona Országainak Vasutas Szövetsége és a Mozdonyvezetők Országos Szövetsége, a Vonatkísérők Országos Otthona, a Vasutas Tisztviselők Országos Szövetsége, a Pályafelvigyázók Országos Szövetsége, a Vasúti Raktárnokok és Szertárnokok Országos Egyesülete, a Vasúti Szaktisztviselők Országos Egyesülete, az Államvasúti Mérnökök Országos Szövetsége, az Irodakezelők, Előljárók, Állomásfelvigyázók és Kezelőnők Egyesülete, a Vasúti Szolgák Országos Egyesülete országos küldöttértekezletet tartott. Ezen, *Landler Jenővel* az élen részt vettek és felszólaltak a Vasutasok Szabad Szakszervezetének vezetői. *A küldöttértekezletek egyhangúlag elfogadott határozatokban követelték a köztársaság kikiáltását, és állást foglaltak a vasutasok osztályharcos szakszervezete mellett.*

Landler Jenő.

A Magyarországi Vasutas Szövetség 1918. november 24-én tartotta alakuló közgyűlését. Az ideiglenes szervező bizottságot — amelynek elnöke Landler Jenő lett — megbízta a szövetség alapszabályzatának kidolgozásával; *a vasutasok bérkövetelésének összeállításával, a szervezetek kiépítésével és az első országos kongresszus előkészítésével.*

„Becsüljék meg a fizikai munkást”

Landler felismerte és hangsúlyozta: a vasutasegység létrehozásához nem elégséges elhatározni az egységes szövetség megteremtését, hanem feltétlenül biztosítani kell a kölcsönös bizalmat a több évtizedes szocialista múltra visszatekintő vasúti munkások és a szocialista szervezkedéshez újonnan csatlakozó kinevezett vasutas dolgozók között. *„A régi kelta hősi népmondák szerint* — írta — *az ifjú harcost nem szabadott megkérdezni, hogy honnan jött, mi volt a hazája, mi a származása. Csak azt szabadott vizsgálni, hogy igaz szándék, harcos elhatározás vitte-e a kelta táborba. Ha igen, akkor a legöregebb harcossal egyenértékű megbecsülés volt a része... Bizalom fejében bizalom, ez az, amit én kérek a vasúti munkásságtól a többi kategóriák részére.”*

„Van azonban egy komoly kérésem az új elvtársainkhoz is: *becsüljék meg a fizikai munkást.* Azt a munkást, amelyik nem kinevezett, nem rendszeresített, nem uniformizorott, nem pertlis, nem csillagos, csak munkás... Becsüljék meg azt a vasúti munkást, aki egyedül küzdött komolyan, bátran a vasutasság érdekeiért évtizedek óta.”

A *Magyarországi Vasutas Szövetség* — amelynek 1913. december 31-én már 133 826 tagja volt — 1919. január 6-án és 7-én tartotta első kongresszusát, amelyen képviseltették magukat a megszállt területek vasutasai is. A kongresszus kimondotta: *„A magyarországi vasutaknál csak szervezett alkalmazott dolgozhat”*, és megválasztotta a szövetség vezetőségét. Elnök: *Landler Jenő*, elnökök: *Szőcs Áron* lakatos, MÁV Istvántelki Főműhely és *Heiszlein József* hivatalnok, MÁV Igazgatóság. A szövetség központi titkárai: *Hevesi József* esztergályos, MÁV Északi Főműhely; *Pintér János* esztergályos, MÁV Istvántelki Főműhely; *Millok Sándor* hivatalnok, Déli Vasút; *Weisshaus Aladár* hivatalnok, Déli Vasút; *Pósz Jenő* asztalos, a Magyar Vasutas szerkesztője.

Landler Jenő harcra buzdította a szövetség tagjait a szervezkedő ellenforradalom ellen. *„A mai világ* — hirdette Adyt idéző kongresszusi zárszavában — *nem gyáva, pulya embernek való, csak olyanoknak, akik bátrabbak és különbek a többinél és a bátornál az a különb, aki bátrabb... Ha kell, harcolni fogunk. Nem keressük ugyan a harcot, mert az nem cél, hanem csak eszköz, de ha kell, élni fogunk az eszközzel.”*

Éltek is vele.

Gadaneez Béla

Tanácsok a választások előtt

Hogyan dolgozzanak a jelölő bizottságok?

A szakszervezeti választások előkészítésével lapunk korábbi számaiban már foglalkozott. A cikkekhez kapcsolódva — melyek érintették ugyan a jelölő bizottságok munkáját — úgy gondolom, érdemes részletesen foglalkozni a választások eredményességét döntően befolyásoló jelölő bizottságokkal.

Az irányelvek a jelölő bizottságok számát 3—11 főben jelölik meg. Ezen belül a helyi szervek attól függően tegyenek javaslatot számukra, hogy mennyien vannak azok a dolgozók, akikkel beszélgetést kell folytatniok a jelölések érdekében. *A jelölő bizottságot a vezetőségválasztást legalább egy hónappal megelőző szakszervezeti taggyűlésen, vagy aktívaértekezleten, nyílt szavazással kell megválasztani.* Ezt követően a megválasztott bizottság saját soraiból elnököt választ.

Segítsük a jelölő bizottságokat

A választás után a helyi és felettes szervek adjanak segítséget a jelölő bizottságnak. Néhány szót érdemes ejteni arról, *miben jusson kifejezésre a segítség. Semmi esetre sem abban, hogy előre elkészített névsort adjanak a kezükbe, mint ahogyan ezt az előző választásoknál 1—2 helyen tették.* Az ilyen segítséget a jelölő bizottságok utasítsák el, mivel ez sérti önállóságukat, hatáskörüket, s helytelen irányba tereli munkájukat, ez a mód nem arra ösztönöz, hogy a jelölést a tagság véleménye, javaslata figyelembevételével alakítsák ki. A helyi és felettes szervek *a hatáskört, az önállóságot biztosítva adjanak segítséget, hogy hogyan, miként lássanak munkához, milyen elveket érvényesítsenek a jelölések összeállításánál.* Mondjanak véleményt a vezető testület, az egyes tisztségviselők, munkabizottság-vezetők munkájáról, magatartásáról. Helyesnek tartjuk a segítségadásnak azt a formáját, amikor a felettes szervek — a területi vagy a szakszervezeti bizottság — összehívják a jelölő bizottságok elnökeit, és így beszélik meg velük a feladatokat. Ennél a formánál eredményesebb a segítségnyújtás, amikor a vezetőségi ülésre meghívják a jelölő bizottság elnökét, itt a felettes szerv képviselője értékeli a vezetőség egészének és külön-külön is a vezetőség tagjainak tevékenységét, magatartását.

A jelölő bizottságok munkája úgy lehet eredményes, ha azt körültekintően szervezik meg. *Helyes, ha egymás között felosztják a területet, vagy a tagságot, lehetőleg úgy, hogy a választásban érdekelt dolgozók mind nagyobb részével tudjanak beszélgetést folytatni.* A beszélgetéseket szervezhetik csoportos vagy egyéni formában, attól függően, mennyi a választásban érdekeltek száma. Az egyéni és csoportos beszélgetések alapján, megismerik a tagságnak a vezetőség munkájáról, a tisztségviselők magatartásáról alkotott véleményét, s kialakul azoknak a köre, akik számíthatnak a további bizalomra, a megválasztásra. Ebben a munkában is helyes, ha hasznosítják a pártválasztásoknál közreműködő jelölő bizottságok tapasztalatait, igénylik ez irányú segítségüket is.

A kölcsönös bizalom jegyében

Az előző választások azt bizonyították, hogy a tagság részéről messzemenő bizalom, a jelölő bizottságok részéről nagyfokú felelősségérzet érvényesült, s ez kell hogy jellemezze a soron következő választásokat is. A tagság előlegezett bizalma arra kötelezi a jelölő bizottságokat, hogy olyan személyeket javasoljanak a vezető szervekbe, akik felelősséget éreznek a szocializmus, a dolgozók ügye iránt, akik értik és érvényesíteni tudják a párt politikáját, végre tudják hajtani a felsőbb vezető szervek határozatait, élvezik a dolgozók bizalmát, jól végzett munkájuk, emberi magatartásuk, vezető készségük alapján tekintélyük van a dolgozók, s a gazdasági vezetők előtt, egyaránt. *A tagsággal folytatott beszélgetések során népszerűsítsék a jó munkát végző tisztségviselőket, azokat, akik már sokoldalúan bizonyították felelősségérzetüket, a szervezett dolgozókért, a szakszervezeti mozgalomért.* Az esetleges rossz szándékú megjegyzéseket utasítsák el, erősítsék a társadalmi munkások elismerését, megbecsülését. Az egészséges cserélődésnek biztosítsanak lehetőséget, az új tisztségviselők jelölésekor gondoljanak a vezető testületek összetételére, arra, hogy *megfelelő képviseletet biztosítsanak a fiataloknak, nőknek, a dolgozók nagyobb csoportjainak, rétegeinek.*

Gondos mérlegelés után...

A jelölő bizottságoknak sok szempont szerint kell mérlegelni, ez azonban nem jelentheti a statisztikai szemlélet érvényrejutását. *Arra kell törekedni, hogy mindig az adott ember értékelése legyen a döntő.* A jelölő bizottság a taggyűléssel folytatott széles körű beszélgetés, véleménycsere alapján mérlegeljen, alakítsa ki végleges álláspontját, s tegyen javaslatot.

Az irányelvek alapján a következő szervekre kell javaslatot tenni: *vállalati szakszervezeti tanácsra, vállalati szakszervezeti bizottságra, szakszervezeti bizottságra, műhelybizottságra, számvizsgáló bizottságra, felsőbb szervet választó küldöttekre, társadalombiztosítási tanácsra, társadalmi bíróságra és kereskedelmi ellenőrökre.*

A javasoltak névsorát legalább tíz nappal a választás előtt nyilvánosságra kell hozni, célszerű az üzemrészek jól látható helyén kifüggeszteni, s a bizalmiak útján is ismertetni. Módot és lehetőséget kell biztosítani a tagságnak arra, hogy esetleges észrevételeit közölhesse a jelölő bizottsággal, ennek érdekében célszerű meghatározott helyen fogadóórákat is tartani.

A kifüggesztésnél név és funkció szerint kell megjelölni a szakszervezeti bizottság elnökét és titkárát. A bizottságba javasoltaknak csak a nevét kell ismertetni. A felsőbb szervek választására javasolt küldöttek névsorát is ki kell függeszteni. Az irányelvek arról is rendelkeznek, hogy a nyílt szavazással megválasztásra kerülő társadalombiztosítási tanács, társadalmi bíróság, kereskedelmi társadalmi ellenőrök névsorát nem kell kifüggeszteni.

A jelölő bizottságok munkájához szorosan kapcsolódik még az a feladat is, hogy a megválasztásra javasoltak névsorának kifüggesztése előtt *beszélgetni kell azokkal a tisztségviselőkkel, akiket különböző okok miatt nem javasolnak újból megválasztásra.* Szükséges beszélgetést folytatni azokkal is, akiket megválasztásra javasolnak. A korábbi választásokon elvétve ugyan, de előfordult, hogy a javasolt személy — különböző okokra hivatkozva — nem vállalta a funkciót.

A jelölő bizottságok a tagság előlegezett bizalmának akkor tesznek eleget, ha lelkiismeretesen, felelősségük tudatában összegezik a dolgozók véleményét, javaslatát és *olyan személyeket jelölnek a vezetőségekbe, akik nemcsak a szavazatokban, hanem a feladatok végrehajtásában is bírják a tagság támogatását.*

Kellner István,
a szervezési és nevelési osztály vezetője.

A munkavédelmi intézkedési tervek az elnökség napirendjén

A szakszervezet elnöksége november 1-i ülésén a munkavédelmi felügyelőség jelentése alapján megtárgyalta az 1968. évi munkavédelmi intézkedési tervek készítésének és végrehajtásának tapasztalatait.

Megállapította, hogy az intézkedési tervek *általában nem érték el azt a célt, miszerint az élet- és munkakörülmények javítását, a balesetelhárítás és egészségvédelem céltudatos fejlesztését hivatottak szolgálni.* A tervek zömmel magukon viselik a sablonosság jegyeit, ügyrendi, hatásköri leírásokká váltak.

Ezek figyelembevételével hozta meg az elnökség a határozatát:

1. **Minden szinten arra** kell törekedni, hogy az országgyűlésen elfogadott vasúti törvényből és közlekedéspolitikai koncepcióból adódó legfontosabb szakmai és munkavédelmi feladatok mielőbb ismertté váljanak és realizálódjanak.

2. A munkavédelem tudományos alapokra helyezése, a nagyarányú műszaki fejlődés szükségszerűen *megköveteli a termelés és munkavédelem nélkülözhetetlen, tervszerű összhangjának biztosítását.* Ennek érdekében a törvények előírásai kötelezővé teszik — a műszaki gazdasági feladatokkal összhangban — az egészséges és biztonságos munkavégzés célszerű fejlesztésére az intézkedési tervek készítését.

3. A vezérigazgatóság, a szakosztályok és az igazgatóságok dolgozzák ki a vasút műszaki gazdasági fejlesztésének 1969. évi feladatokra vonatkozó szakmai és munkavédelmi intézkedési tervét.

4. **Az elnökség felhívja a** gazdasági és szakszervezeti vezetők figyelmét, hogy elsőrendű feladatuk a dolgozók életének és testi épségének tervszerű védelme, a biztonságos munkakörülmények megteremtése.

A gazdasági vezetők és a szakszervezeti tisztségviselők politikai feladatát képezi a balesetek megelőzése érdekében folyó felvilágosító, nevelőmunka.

Az igazgatóságok és a területi bizottságok vezetőit együttesen felelőssé teszi a balesetek megelőzését célzó feltételek biztosításáért.

5. Az elnökség felhívja a területi bizottságok és szakszervezeti bizottságok figyelmét, hogy a szakmai és munkavédelmi intézkedési tervek készítésénél *nyújtsanak maximális segítséget a balesetelhárítás és biztonságtechnikai tevékenység fokozását, javítását célzó intézkedések kialakításához.* Szorgalmazzák, ellenőrizzék, segítsék a tervekben foglaltak maradéktalan végrehajtását.

Második napirendként a vasutas sportmozgalom továbbfejlesztésére vonatkozó irányelveket tárgyalta az elnökség. *(Ennek részletes ismertetésére visszatérünk.)*

Az alapszervezeti választásokra, a nyugdíjas alapszervezetek felépítésére és működésére vonatkozó irányelveket az elnökség elfogadta.

Szakszervezeti delegáció látogatása Jugoszláviában

A jugoszláv Közlekedési és Hírközlési Dolgozók Szakszervezete meghívásának eleget téve, október 29 és 31 között, szakszervezetünk delegációja látogatást tett Jugoszláviában. A küldöttség vezetője *Gulyás János*, a szakszervezet titkára, tagjai *Acsai Mihály*, a szegedi területi bizottság titkára és *Visi Ferenc*, a Magyar Vasutas felelős szerkesztője volt.

Az előzetes megállapodás értelmében a küldöttség a jugoszláv vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit tanulmányozta. Többek között az utazószemélyzet munkaidőbeosztása és bérformája, a szakszervezet munkavédelmi tevékenysége, a vasutasok egészségvédelme, a szakszervezet és a gazdasági vezetők viszonya képezte a megbeszélés tárgyát.

A küldöttség *Belgrádon* kívül járt *Újvidéken* és *Nisben* is. A delegációt fogadta *Jozé Jager*, a szakszervezet elnöke, valamint *Vanja Vranjicsan*, a jugoszláv vasutak főigazgatója.

A találkozókra minden szinten és helyen a legszíntébb légkörben, az együttműködésre törekvés jegyében került sor. A jugoszláv szakszervezet vezetői elfogadták a meghívást, s adott alkalommal ellátogatnak Magyarországra.

A körvasút szíve:

Kőbánya-Felső állomás

Kőbánya-Felső állomás a körvasúton, pontosabban a balparti körvasút határában helyezkedik el. Transzmissziója a magyar vasút nagyjelentőségű, talán legérdekesebb vonalhálózatának. Az állomás biztonságos közlekedésre alkalmas, 6 vágányán tranzitálnak *Budapest—Ferencváros, Rákosrendező, Józsefváros, Kőbánya-Alsó, Kőbánya-Hizlaló* és *Rákos* állomások felé.

Egymást érik a menetek

Ütközőpont, előrendező, tárolóhely. Itt érzik először, ha a körvasút bármely pontján megakad a folytonosság. Ha Ferencváros vagy Rákosrendező megtorpan, a feltartóztatott vonatok itt várakoznak.

Az állomás munkájáról, problémáiról beszélgetünk *Tarr Ferenc* állomásfőnök-helyettessel, *Sári József* párttitkárral, *Bacsek László* forgalmi-szolgálattevővel és *Cseri Antal* kocsimesterrel.

Sok minden szóbakerül. A forgalmi-szolgálattevő csak ittott kapcsolódik bele a beszélgetésbe, ahogy a munkája engedi. Egymást érik a menetek. Sűrűn kell kezelni a biztosítóberendezést. Néhány perc múltán halad keresztül az állomáson a K/102-es CSEDOK vonat, amely *Kelebiáról* a Körvasúton, *Rákosszentmihály, Rákospalota, Szobon* át *Prágába* megy. Bejár a 2952 sz. fordavonat, majd a feloszló 873/2562/II szénvonat, amellyel főleg a Sörgyár részére érkezik szén. Engedélyt kér a 2352 Záhony átmenet rendeltetésű gyorstehervonat, amely itt kiegészül Záhony rendeltetésű G-kocsikkal, az ott belépő hazai rendeltetésű szállítmányok részére. Ferencváros felé egymást követve indul két vonat. majd Rákosrendezőről egy *Délegyháza* rendeltetésű K-szerelvény érkezik, hogy ugyancsak Ferencvároson át gördüljön célja felé.

Így megy ez a nap minden szakában.

— *Sok az a 400 menet egy 24 órában!* — jegyzi meg a helyettesfőnök. — *Sok, mert rapszódikusan érkeznek. Általában. óránként 16 vonattal kell számolni, ami azt jelenti, hogy 4 percenként egy-egy vonat részére kell engedélyt kérni, adni, váltó, vágányellenőrzést tartani, berendezést kezelni.*

— Mozgalmas itt az élet!

— *Ez csak a jöhet-mehet forgalom!* — veszi át a szót a kocsimester, *Cseri Antal.* — *A nagy munkát a le-feladási kocsik jelentik.* Főleg a sörgyáriak. Naponta mintegy 80 kocsi érkezik a gyárból. Ezeket nekünk kell besorozni az ország különböző részeibe induló vonatokba.

Azt már Sári József számolja ki, hogy egy kocsiban 160 hektóliter sör van. *Tehát nyolcvanszor 160 hektóliter sör megy el vasúton naponta, mely 4 millió pohárnak felel meg.* De ez csak a vidéki mennyiség, mert Budapestre autóval szállítják a folyékony kenyeret.

Bevált a módszeres elegyrendezés

Megint a kocsimester veszi át a szót:

— *A gyorstehervonatok sajnos nem az előírt összeállításban érkeznek és ezért Kőbánya-Felsőn, sokszor nagyon nehéz körülmények között tolatni kell velük.* Jóllehet újabban az igazgatóság kísérteti a vonatokat, és így a forgalomkísérők ügyelnek a rendre. Régi problémánk, hogy a korahajnali órákban Ferencváros nagyon nehezen viszi a vonatokat. Ugyanis nála is ott vannak a gyorsteherek és a sok vásárcsarnoki kocsi. Nagyszerűen bevált nálunk a módszeres elegyrendezés! Először idegenkedtünk tőle, de kint járt Kőbányán *dr. Mészáros Pál*, akitől sok segítséget kaptunk.

Az állomás mindhárom tagja szocialista brigádban dolgozik. Jó a szellem. Az állomáson nevelkedett forgalmi-szolgálattevők derekasan dolgoznak. De a többi brigádra sincs különösebb panasz.

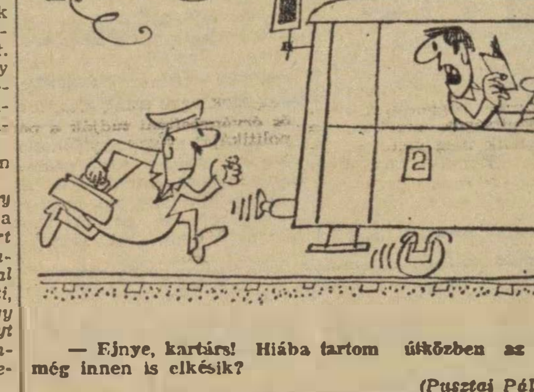
— Hogy megy a közbeváltás? — tettük fel a kérdést.

— *Megy, sokszor keservesen. Az állomásvezetés jól áll az ügyhöz. Jól és pontosan értékeljük azt, hogy mikor nélkülözhetők a tartalékmozdonyok. Ez évben már 1513 tolatási órát takarítottunk meg. A lemondott tartalékmozdony, lemondott embert is jelent. Az igazgatóságtól is kaptunk segítséget, így biztosítani tudjuk a szabad napokat a dolgozóinknak* — magyarázza a párttitkár.

Az első vágányon vonat halad át. A második vágányon személyvonat vár indulásra. Távolabb zörögnek a kocsik, tolatnak, a forgalmi irodában szüntelen szól a telefon, a nagy vágánytáblán villognak a lámpák, zajlik az élet *„lüktet a vér" a Körvasút szívében, Kőbánya-Felső állomáson.*

Gergely József

INGÁZÓK



— Ejnye, kartárs! Hiába tartom útközben az oktatást, még innen is elkésik?

(Pusztai Pál rajza.)

Őszi forgalmi csúcs

(Folytatás az 1. oldalról)

sával, vonatok összeállításával, szétrendezésével foglalkozó dolgozók részére. Napjainkban az iránypontszámok begyakorlása folyik, melyek birtokában még gyorsabbá válik a munka.

Örvendetes jelenség, hogy a nagyarányú őszi áruszállítás mellett a vasutasok ügyeltek a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésére. A személyvonatok menetrendszerűségét a bázishoz képest még fokozták is. Az októberi eredmény több mint egy százalékkal javult, ***a vonatok 96,3 százaléka közlekedett menetrendszerint.***

Előzetes adatok szerint a vasút ***október hónapban 34,8 millió utast szállított***, az előirányzottnál 0,7 százalékkal kevesebbet.

A vasútnak az év utolsó két hónapjában

a terv szerint 19,6 millió tonna árut kell elszállítania, ahhoz, hogy a népgazdasági előírásoknak megfeleljen.

Ez az árumennyiség *a bázisnál 400 ezer tonnával több*, de ugyanakkor több mint bármikor a vasút történetében volt ebben a két hónapban. Rendkívül nagy erőfeszítésekre lesz szükség, ahhoz, hogy a vasút a feladatokat mind mennyiségileg, mind minőségileg sikeresen oldja meg. A november eleji kedvező időjárás a korábbi évek tapasztalatai alapján nem tart sokáig. Az időjárás rosszabbodása még figyelmesebb és körültekintőbb munkát igényel.

A ***Kommunisták Magyarországi Pártja 50.*** és a ***Nagy Októberi Szocialista Forradalom 51.*** évfordulójára tett vállalások és munkasikerek, a versenylendület és versenyszellem további fenntartása az év végéig biztosítéka lehet a szállítási feladatok sikeres teljesítésének.

Törvény a vasutakról

AZ ORSZÁGGYŰLÉS legutóbbi ülészakán elfogadta a vasútakról szóló 1968. évi IV. törvényt. Október 31-én megjelent a 40/1968. (X. 31.) Kormányrendelet a törvény végrehajtásáról.

A törvény öt fejezetre oszlik. Cikkünkben ismertetőt kívánunk adni a törvényről, amely a *Magyar Közlöny* 1968. évi 86. számában jelent meg. Jelentőségének méltatásától most eltekintünk. Megtette ezt *dr. Csanádi György*. közlekedés- és postaügyi miniszter elvtárs előadói expozéjában, amelyet a napilapok és a hírközlő szervek az országgyűlés időszaka alatt részletesen ismertették.

A törvény I. fejezete az általános rendelkezéseket tartalmazza. Rögzíti a vasút létesítésének, korszerű működésének és megszüntetésének szabályait a vasúti személy- és árufuvarozás biztonságos lebonyolítása érdekében. Ebben a részben szerepel a vasutak rendeltetés szerinti osztályozása.

A II. fejezet a Közforgalmú vasút címzést viseli. Rendelkezik a közforgalmú vasút üzembentartójának feladatáról. *Kimondja. hogy az ilyen vasút üzembentartója a fuvarozást nem tagadhatja meg. Gondoskodnia kell a személy- és árufuvarozás biztonsági és közegészségügyi követelményeinek megtartásáról.* Köteles az utazás kényelmét megfelelő létesítményekkel és szolgáltatásokkal is előmozdítani. A közegészségügyi követelményeket az egészségügyi miniszter a közlekedés- és postaügyi miniszterel egyetértésben állapítja meg.

KIMONDJA A TÖRVÉNY, hogy a közforgalmú vasút üzembentartója gondoskodik az utasok tájékoztatásáról. Az állomásokon váróhelyiséget tart fenn. Nagyobb állomásokon gondoskodik az útipoggyász megőrzéséről. Ilyen helyeken, valamint a távolsági személyszállító vonatokon tisztálkodási és étkezési lehetőséget köteles biztosítani.

A vonatok közlekedésének rendjét menetrendben kell meghatározni, s azokat közzé kell tenni. Hasonlóan a díjszabásokat, azok módosítását és hatályonkívüli helyezését is.

A törvény szerint a miniszter az érdekelt szervek meghallgatása után elrendelheti egyes közforgalmú vasútvonalak megszüntetését, ha a forgalom lebonyolításáról más módon gondoskodik.

Ebben a fejezetben *„A közforgalmú vasút dolgozói"* cím alatt szereplő paragrafusokat jelentőségük miatt szó szerint idézzük a törvényből.

„A közforgalmú vasút dolgozói egyenruha viseletére és rangjelzés használatára jogosultak.

A közforgalmú vasút dolgozóit, nyugdíjasokat és igényjogosult hozzátartozóikat utazási kedvezmény illeti meg; az országos közforgalmú vasút dolgozóit fuvarozási kedvezmény is megilleti.

A vasúti forgalom lebonyolításában közvetlenül részt vevő dolgozót közerőként kirendelni nem lehet.

A közforgalmú vasút végrehajtó szolgálatot ellátó dolgozóját fokozott büntetőjogi védelem illeti meg.

AZ ORSZÁGOS közforgalmú vasútaknál a dolgozók egészségének megóvása érdekében *saját vasúti egészségügyi szervezetet kell fenntartani*, amely ezeknél a vasutaknál az állami egészségügyi szolgálat szerveivel együttműködve — az e szerveket megillető hatósági jogkört kivéve — közegészségügyi és járványügyi feladatokat is ellát.

Az országos közforgalmú vasút dolgozói, nyugdíjasai és igényjogosult hozzatartozóik *társadalombiztosítási szolgáltatásaink megállapításával és folyósításával kapcsolatos feladatokat a Vasutasok Szakszervezete és a vasút üzembentartója együttesen látja el.* A társadalombiztosítás természetbeni szolgáltatásait a vasuti, illetőleg az állami egészségügyi szolgálat szervei nyújtják.

Az országos közforgalmú vasút dolgozói és nyugdíjasai a betegségi biztosítás egyes szolgáltatásainak kiegészítése, illetőleg az igényjogosultak körének kiterjesztése céljából *önkéntes megajánlás útján alapot tarthatnak fenn.*

Az országos közforgalmú vasút dolgozóira vonatkozó fegyelmi szabályokat — a fegyelmi határozat elleni jogorvoslatra is kiterjedően — a munkaügyi miniszterrel és a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben a közlekedés- és postaügyi miniszter állapítja meg."

A III. fejezet a sajáthasználatú vasút, a IV. a vasút létesítéséről intézkedik. Ebből az idegen ingatlan használatával kapcsolatos néhány kérdésre térünk ki. *Az ingatlan tulajdonosa, kezelője, használója tűrni köteles, hogy a vasút üzembentartója az ingatlanon, az alatt vagy felett gyengeáramú vezetéket, tartószerkezeteket, jelzőköveket és egyéb jelzéseket, valamint ideiglenes jellegű hóvédőeszközöket helyezzen el, ezeket javítsa és karbantartsa.*

AZ ÜZEMBENTARTÓ — kártalanítás ellenében — jogosult a közlekedés biztonságát veszélyeztető, továbbá a vezeték nyomvonalában levő fákat, bokrokat, ezek ágait, gallyait és gyökereit eltávolítani, ha azt üzemzavar megelőzése, vezeték létesítése, javítása vagy karbantartása szükségessé teszi.

A vasút mentén azon a területsávon, amelyen a mozdonyszikra tüzet okozhat (tűztávlat), *fokozott tűzvédelmet kell biztosítani.* Vasút építése, bővítése és átalakítása esetén a tűztávlatba eső építményeket a vasút üzembentartójának tűzbiztossá kell tenni. Ha ez aránytalanul nagy költséggel járna, az építmény tulajdonosa — eltérő megállapodás hiányában — tűrni köteles, hogy a vasút az építményt kártalanítás ellenében lebontsa.

A vasúti közlekedés biztonsága érdekében vasútat keresztező és megközelítő út, vezeték vagy egyéb építmény létesítéséhez, átalakításához és megszüntetéséhez, a terep szintjét megváltoztató földmunka és fásítás végzéséhez —, ha jogszabály kivételt nem tesz — a vasút üzembentartójának hozzájárulása szükséges.

A vegyes rendelkezést az V. fejezet tartalmazza. E szerint *a törvény 1969. január 1-én lép hatályba.* Végrehajtásáról a Minisztertanács gondoskodik.

A TÖRVÉNY HATÁLYBALÉPÉSÉVEL egyidejűleg a helyiérdekű vasútakról szóló 1880. évi XXXI. törvény. az ennek módosításáról és kiegészítéséről szóló 1888. évi IV. törvény, valamint a vasúti szolgálati szabályzatról szóló 1914. évi XVII. törvény még hatályban levő rendelkezései hatályukat vesztik.

Négyszer nyerték el

a Szocialista Munka Műhelye címet

A vonat, szuszogva, mint egy fáradt öregember, úgy érkezett be Makó állomásra. Már a távolból feltűntek a pályafenntartás hosszú, szürke épületei.

— Kondorosi József pályamestert keresem.

— *Várjon egy kicsit az elvtárs, mindjárt jön* — mondja az egyik íróasztalnál ülő férfi. Szemmel láthatólag ő a rangidős, az asztala is távolabb van a másik kettőétől.

Kitüntető oklevelek

Hó vége van. Folyik a végelszámolás, az adatok, kimutatások és a statisztikák szűnni nem akaró készítése. A kis irodában összeszorul a meleg. A vasutasok ingujjra vetkőzve szorgalmasan hajolnak a lepedőnyi papírok fölé. Lassan indul a beszélgetés ebben a hajrá hangulatban.

A tekintetem hamar megakad azon a féltucatnyi szocialista brigádzászlón, amelyet helyhiány miatt az egyik szekrény tetejére helyeztek. A kitüntető oklevelek egész serege borítja a szoba falait. Ezt az érdeklődő pillantást fogja fel Szabó István helyettes pályamester.

— *Látom, csodálkozik ezen a sok trófeán* — fordul hozzám. — *Pedig ez csak a töredéke annak, amit szocialista brigádjaink az elmúlt kilenc év alatt szereztek.* A mi pályamesteri szakaszunkon 6 szocialista brigád működik, szinte minden dolgozónk részt vesz a mozgalomban. Eddig négyszer nyertük el a *Szocialista munka műhelye* címet. Úgy hiszem ez páratlan teljesítmény a vasútnál.

Brigádnaplókat tesz elém. Fellapozom a *József Attila* brigád krónikáját. Szinte minden második oldalon kivágott cikkek a megyei lapokból, amelyek csak róluk szólnak. Egy fénykép, amely egy vonatablakban ábrázolja a brigádot. Ott áll, integet az egész kollektíva. *Tóth Mihály*, brigádvezető széles tekintete maga az öröm. Ez a felvétel akkor készült, amikor jutalomüdülésre indult a brigád a Szovjetunióba, mert megnyerték a megyei szocialista brigádok versenyét. Aztán egy kisfiú képe.

Sós Pisti fogadott szülei

— Ő is itt dolgozik?

— *Legújabb tagja a közösségünknek. Sós Pistinek hívják, vasutasárva és a Szegedi Vasútforgalmi Technikum másodikos tanulója. Örökbe fogadtuk. Jó gyerek, tanulni is szeret* Egyébként a nyáron itt dolgozott és tagja a KISZ-brigádunknak. A főnöknél lakott és szépen keresett. A pénzből ruhát, cipőt vásároltunk neki. Hadd lássák a többiek, hogy milyen fogadott szülei vannak a Pistinek.

Időközben kerékpáron megérkezik a pályamester. Az alacsony emberből senki sem nézné ki, hogy ennyi energiával szervezi, irányítja a szocialista brigádmozgalmat. Büszkék is rá a szegedi pályafenntartási főnökség XVI-os pályamesteri szakaszának dolgozói.

Bemegyünk az irodájába. Körbe-körbe itt is oklevelek és zászlók tanúskodnak az eredményes munkáról.

— *1959 óta, amikor először alakítottunk szocialista brigádot, egyre javulnak eredményeink* — mondja. — A brigádok maguk közül jelölik ki a munkavédelmi őröket, a munkahelyen a munkaidő minden percét kihasználják. A fegyelmi helyzet szempontjából ez nagyon lényeges. Nem tudunk mindenki mögé egy-egy vezetőt odarendelni, ezért csakis az öntudatos fegyelemben bízhatunk. Erre pedig a legjobb módszer a szocialista brigádmozgalom keretein belül kínálkozik.

A legjobb szakasz

— Sokan végeztek középiskolát az elmúlt néhány év alatt — folytatja *Kondorosi József.* — Ezeknek az embereknek nem tudtunk képzettségüknek megfelelő helyet biztosítani, de azért egyik sem hagyott itt bennünket. Ácsként, kőművesként, asztalosként továbbra is köztünk dolgoznak. *Polgári Sándor* például közgazdász lett, cikkeit állandóan közli a *Csongrád megyei Hírlap* és a *Délmagyarország.*

A szegedi pályafenntartási főnökségen két magasépítményi szakasz van. *A makóiak kimagaslóan a legjobbak a pályamesteri szakaszok közül. Amióta szervezett keretek között folyik a szocialista címért való verseny, még egyetlen egyszer sem maradtak el a határidőkkel és a hitelekkel,* pedig komoly feladatokat bíznak rájuk. Legutóbb vasutaslakásokat építettek Makón, irodákat, szociális létesítményeket Szegeden, Kásáson váltóőrhelyet, Battonyán közművesítést végeztek. S ami a legnagyobb örömükre szolgált: *a szakszervezet hozzájárulásával öt campingházat építettek Balatonzamárdiban.*

A vasutasélet vonzó ezen a pályamesteri szakaszon. A szakmunkások közül több jelentkező van, mint amire szükség lenne. Segédmunkást azonban már itt is nehezen találni.

Együtt indulunk a műhelyek felé. A melegen sütő őszi napfény sok munkást csal az udvarra. Kondorosi Józsefnek mindenkihez van egy-két érdeklődő, tanácsot adó szava. S aztán még elmondja, hogy mindaz, amit ők elértek, nagyban köszönhető a politikai szervek, elsősorban a szakszervezet körültekintő segítő munkájának. *Galgóczi György* szb-titkárral közösen csinálnak mindent. Hogy nem rosszul, arról a fenti beszélgetések s az egész látogatás alaposan meggyőzött.

Molát Ferenc

Ünnepi műszak a záhonyi csomóponton

A *Záhony* körzeti állomások szakszervezeti bizottsága a dolgozók kezdeményezése alapján *a KMP megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére november 24-ig tartó ünnepi műszakot szervezett.* A műszak célja, hogy segítse a csomópont gazdasági munkájában meglevő nehézségek áthidalását.

A szakszervezeti bizottság felhívása nyomán a Záhony körzeti állomások dolgozói elhatározták, hogy *az ünnepi műszak alatt 25 százalékkal csökkentik a széleskocsi-maradványt.* A normál kocsitartózkodási időt az élüzem szintnek megfelelően tartják. A felajánlások érintik a vasúti szállítás minden területét. Különösen lényeges a vállalásnak az a része, amely a gépesített munkaterületek kapacitásának legalább 82 százalékos kihasználását irányozza elő.

Küszöbön a tél

Az őszi csúcsforgalom, a téli zord időjárás nemegyszer komoly megpróbáltatások elé állította már az ország vérkeringésének fenntartásán fáradozó vasutasokat. Érthető, hiszen a személy- és áruszállítás zökkenőmentes lebonyolítása nem múlhat időjárási viszontagságokon, bármilyen megpróbáltatásokkal jár is. Evtizedek tapasztalatai bizonyítják, hogy jól megfontolt és kellő időben tett központi és helyi intézkedésekkel legyőzhetők a legnehezebb akadályok is.

A kulturált utazás, zavartalan áruszállítás és a menetrendszerűség biztosítása ezúttal sem kis feladatot ró a vasutasokra. *Dolgozóink sokszor hősi tetteknek is beillő helytállással látják el szolgálatukat.* Ennek köszönhető, hogy a feladatok végrehajtása még sohasem szenvedett csorbát a helytállás hiánya miatt.

A zord idő beállta előtt a még hátralevő heteket arra kell felhasználni, hogy minden szinten felülvizsgálják a felkészülés fokát és minőségét. *Most még, ha kissé késve is, de pótolhatók azok az intézkedések, amelyekre korábban nem került sor.*

Valamennyi intézkedésnek a forgalom zavartalan lebonyolításán túl a vasutasok érdekét kell szolgálnia, hogy a hősi helytállás, áldozatvállalás rendkívüli eseményektől mentesen, áldozatok nélkül legyen végrehajtható. A zord időszak beköszöntése számos sajátos problémát vet fel és igen sok különleges szempont figyelembe vételét követeli meg. A télre való felkészülés során különös és fokozott figyelmet kell fordítani mind az üzemi, mind a szociális létesítmények: *műhelyek, öltözők, melegedők, szálláshelyek, laktanyák kifogástalan állapotának megteremtésére.* Értesüléseink szerint síküveg biztosítása tekintetében csak az utóbbi napokban alakult megnyugtatóan a helyzet. *A fenntartási, hiánypótlási munkálatoknak már be kellett fejeződniük,* de a hátralevőket a következő napokban feltétlen meg kell szüntetni.

A szolgálati helyek és egyéb üzemi, szociális létesítmények őszi nagytakarítását többségében elvégezték, a téli tüzelő rendelkezésre áll és a melegítő tal kiszolgáltatását is megszervezték. Leszállítás alatt van a téli melegruha-féleségek utolsó tétele is. Üzemszemléket tartottak csaknem minden szolgálati helyen, kifejezetten a téli felkészülés jegyében. Számos intézkedés született ennek nyomán. Kezdetét vette a speciális téli oktatás. A kapott tájékoztatások szerint készen állnak a szükséges eszközök, a vesszőseprőtől a szuperszonikus hóolvasztó berendezésig.

Mindezek ellenére ezúttal is rá kívánunk mutatni néhány sajátos problémára, melyek tekintetében, minden felkészülés ellenére egész télen át feltétlen fokozott gondot kell fordítani mindenütt. A *téli időjárás sok tekintetben fokozza az amúgy is állandóan meglevő veszélyeket és sok új veszélyt is hoz magával.* A távolba látási viszonyok a gyakori sűrű ködös idő, a sűrű havazás, hófúvás miatt szinte egész télen át kedvezőtlenek. A nagy sebességgel közlekedő vonatok zaját teljesen felfogja a hótakaró. Ilyen körülmények között csak pár méterről észlelhető a szinte zaj nélkül robogó jármű, ami végzetes tragédiák előidézője volt nemegyszer.

A téli időszakban szünetel számos olyan külső munka, amely a vasutasokról ürszelvényen belüli munkát kíván. Végezni kell azonban a forgalom bonyolításához nélkülözhetetlen hótakarítást, a váltók és kitérők jegelését, az útátjárók, szigetelt sínmezők tisztogatását. E munkálatok veszélyességére is minden évben halálos balesetek figyelmeztetnek. *A felhajtott kabátgallér, a fülre húzott melegsapka gátolja a hallást.* Ilyen körülmények között szinte elveszik a jelentősége annak a szigorú követelménynek, hogy csak az I. csoportba sorolt dolgozókat lehet ilyen munkára kijelölni.

A mozgó járművekről a le- és felugrálás nyáron sem veszélytelen. A jeges, csúszós talajon és lépcsőkön ez a veszély fokozottabban fennáll. A szabályszegés sajnos ilyenkor sem szűnik meg. Nem veszélytelen a jégpáncéllal borított vágányrészeken a járművek ráakasztása, főként azzal a meghonosodott rossz gyakorlattal, ahogyan legtöbben csinálják az álló kocsi csavarkapcsával.

A téli felkészülés önmagában még nem minden. Senkit sem késztethet arra, hogy ezzel elintézettnek tekintse a téllel kapcsolatos feladatokat. A problémák minden nap jelentkeznek, és nemegyszer tanácstalanság, vagy következetes, erélyes beavatkozás miatt megoldatlanok. *Gyakran előfordul, hogy kalauzkocsi hiánya miatt vonatok továbbítása szenved késedelmet és fagyoskodásra kényszerülnek még a melegedő emberek is.* A felső szervek beavatkozása vált szükségessé az elmúlt télen Szolnok térségében, a közelmúltban a pécsi igazgatóság területén, legújabban pedig a szegedi igazgatóságnál. Nem lehet megoldottnak tekinteni, hogy *a Józsefvárosba irányított vonatokhoz általában nincs kalauzkocsi és még olyan poggyász mellékkocsit sem tudnak biztosítani, melynek homlokajtaja lenne.* Idős dolgozókat kényszerít ez a helyzet nehéz fizikai megterhelésre az időjárási viszontagságok mellett.

Többször előfordul, hogy intézkedés hiánya vagy késedelme miatt a dolgozók jéghidegen kapják a melegítő italt. Az ilyen módon történő teáztatás inkább káros, mint hasznos. Nem jellemző, de esetenként előfordul, hogy a melegedőkbe, szálláshelyekre a pihenni térőknek kellett befűteniük. Gyakori, hogy az ellátás szabályainak helytelen és merev értelmezése miatt többen vannak kitéve az időjárás viszontagságainak. *A lélektelen, bürokratikus ügyintézés, a felelősségvállalás hiánya sok bosszúság előidézője lehet.*

Jó néhány régi építésű, kifűthetetlen, hideg szállóhelyen, vagy lakókocsiban még a múlt télen is nemegyszer fordult elő, hogy régen selejtezésre érett ritkult takarók álltak rendelkezésre. Lassú a selejtezés, pedig a szertárakban van elegendő új, jó hőtartású gyapjútakaró.

Más alkalommal már szóltunk a ruhaellátási ügyintézés egyes problémáiról. Többek között például arról, hogy *ami a dolgozóknak jár, az ráér, ami tőle visszajár, azt azonnal intézik.* Így fordulhat elő például, hogy munkakör változások esetén a jogosulatlanná vált ruhadarabokat, vattásruhát bevonják, de a jogosult bundát csak hosszadalmas utalványozási eljárás alapján biztosítják.

A tisztítószer-juttatás ugyan nem elsősorban téli jellegű ellátás, de a tapasztalatok arra késztetnek bennünket, hogy az egységes értelmezés miatt ez alkalommal is foglalkozzunk vele. *Sokakat megtévesztt, hogy a kiszolgáltatott szappanokon 150 grammos jelzés olvasható. Holott mindenki tudja, hogy neki 250 gramm szappan jár. Megnyugtatásul közöljük, hogy a 250 grammos színszappanon annak 150 grammnyi zsírsav tartalma van feltüntetve.* Ebből következik, hogy károsodás tulajdonképpen nem éri a dolgozót és a jelzés megfelel az MSZ 3663 sz. szabvány előírásainak.

Most a tél küszöbén arra kell törekedni, hogy az intézkedési tervekben, főként a téli felkészüléssel kapcsolatos feladatokat feltétlen végrehajtsák. *Rendszeres ellenőrzéssel és szükség szerint azonnali intézkedéssel oda kell hatni, hogy a téli forgalom, a zord időjárás körülményei között is zavartalan legyen* és a vasutasokról minden vonatkozásban a legmesszebbmenőkig gondoskodás történjen. Legfontosabb, hogy a különleges körülmények között végzett fokozottabb feladatokat baleset nélkül hajtsuk végre. Szakszervezeti szerveinknek a következő időszakban ez egyik legfontosabb munkavédelmi feladata.

Hegedűs Károly

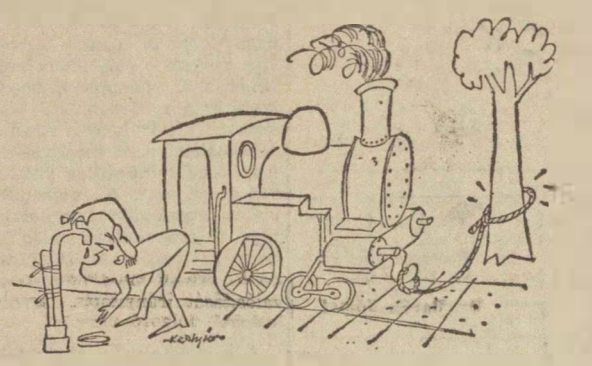
Megszakad a vonal...

Köztudott, hogy hivatalunk, a BVKH országos hatáskörrel rendelkezik a vasút területén. Ebből adódik, hogy a nap minden órájában sok állomással kell telefonon beszélnünk.

Sok esetben ez sajnos, csak szándék marad. *Évek óta számtalan beszélgetésünk megszakad, befejezetlenül marad műszaki okok miatt.* A központok vagy nem tudják adni a hívott számot, vagy a beszélgetés alatt megszakad a vonal.

Termelési értekezleteinken ismételten panaszoltuk ezt a nehézséget, de sajnos hiába. Ezért most a sajtó nyilvánosságához fordulunk — hátha mégis találnak megoldást az illetékesek. Fontos lenne ez, mert *a munkánkat akadályozó telefonhibák a kocsirakományú küldemények ácsorgását növelik.* A telefonon kívül gyors intézkedési módként csak a táviratadás áll rendelkezésünkre. Ez azonban nem közvetlen forma és az intézkedés gyakran csak napos késéssel juthat el az érdekelt szolgálati helyre.

Szilágyi Sándor
BVKH



— Biztos, ami biztos!

(Kesztyűs Ferenc rajza.)

Becsüljük meg az egyenruhát

A *Vasúti Ruházati Utasítás* félreérthetetlenül előírja, hogy a dolgozók szolgálatukat a részükre kiosztott viselési idővel terhelt, szabályos, kifogástalan állapotban levő egyenruházban kötelesek ellátni, és tilos a rangfokozati jelvényeket, gombokat és egyéb jelzéseket eltávolítani.

Ezzel szemben sok dolgozó gyűrött, foltos, régi kiosztású egyenruhát visel. Nagyon helytelenül azt igyekeznek egyesek elérni, hogy a munkaköri jegyzékben megjelölt időtartamnál kétszereséig viselve egy ruhadarabot, a későbbi kiosztású megtakarítsák. Ezt azután átalakítva, civil ruhaként használják, sőt, gyakran előfordul az is, hogy eladják. *A most rendszeresített műszálas nyári öltönyöket például már a kiosztást követő héten lehetett vásárolni a Bizományi Áruházban is!* Megfeledkeznek dolgozóink arról, hogy a viselési idő lejártáig a vasút tulajdonát képezik az egyenruhák és azok megőrzéséért őket anyagi és fegyelmi felelősség terheli. A felelősség érvényesítésére, sajnos, nagyon ritkán kerül sor.

Nem engedhető meg, hogy dolgozóink vasutasokhoz nem méltó, a vasút egyre növekvő tekintélyének lejáratására alkalmas külsővel jelenjenek meg akár szolgálatban, akár azon kívül. Meg kell követelni a rangjelzések viselését is. Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy az egyenruha a szolgálat ellátásának egyik eszköze és a rangjelzés az egyenruha jellegének kidomborítását hivatott szolgálni.

Egyes dolgozók gyakran elmulasztják a kötelező kölcsönös tiszteletadást, holott a beosztottak feletteseiknek, illetve feljebbvalóiknak kötelesek előre tisztelegni. Pedig ezt egy más megbecsülése, a szolgálati fegyelem és maga az egyenruha — mint az egy testülethez való tartozás kifejezője — parancsolólag írja elő.

Vannak olyan jelenségek is, hogy *a megtakarított egyenruhát egyesek el akarják adni a vasútnak.* Azonfelül, hogy szabálytalanul jártak el — mert nem hordták az egyenruhát —, még anyagi előnyhöz is kívánnak jutni. Ezek a törekvések természetesen nem érnek célt, mert elképzelhetetlen hogy valaki utasításellenes mulasztása következtében jusson pénzhez, de a vasútnak nem is lehet feladata, hogy ilyen vonatkozásban kereskedelmi tevékenységet folytasson.

A szolgálati főnököknek a jövőben rendszeresen és fokozottan élniük kell ellenőrzési kötelezettségükkel és adott esetben felelősségrevonást is kell alkalmazniuk. *Jogos követelmény, hogy a jelentős anyagi áldozattal biztosított egyenruhákat a vasutasok rendeltetésszerűen viseljék.* Ezt kívánja a munkafegyelem további megszilárdítása is.

Az utóbbi időben számos intézkedés történt a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására. Sok esetben nyers orvoslást a dolgozók sérelme, sok-sok panasz nyomán látott napvilágot több kedvező rendelkezés. *A munkaviszony magától értetődő következményeként azonban kötelezettségek is terhelik a dolgozót a munkaadóval szemben.* Természetes tehát, hogy a MÁV követelményeket támaszt — egyebek között — az egyenruha viselését illetően.

Dr. Horváth Károly

Baleseti krónika

Október 23-án *Pusztaszabolcs* állomáson az 1089/a. számú vonattal végzett tolatásnál súlyos kézfej-roncsolásos üzemi balesetet szenvedett *Moker László* vonatfékező. A balesetet az idézte elő, hogy *a mozgásban levő gurított kocsit zúzott kövekkel szándékozott megállítani,* illetve megfutamodás ellen biztosítani, miközben ujjai a kődarab és a kerék közé kerültek.

★

Október 28-án Hódmezővásárhely állomáson súlyos mellkasi és fejsérüléses üzemi balesetet szenvedett Harvanyik Ferenc Szeged honállomású mozdonyfűtő. A balesetet az okozta, hogy nevezett a 375—1016 psz. mozdonya víztartályán állva, csavarhúzás közben megcsúszott és lezuhant.

★

Október 30-án *Miskolc-Gömöri pályaudvaron* a kihúzó vágányon végzett tolatás közben bal lábfején több ujj elvesztésével járó csonkulásos üzemi balesetet szenvedett *Bihari János* kocsirendező, aki a kocsik összeakasztása közben megcsúszott és elesett.

★

Október 31-én a kecskeméti vontatási főnökség szénszerelőjénél végzett vételezés közben súlyos, bokazúzódással járó sérüléseket szenvedett *Rábli Ottó* kocsirendező. A balesetet az okozta, hogy erős rájárás közben az egyik kocsi homlokajtaja kinyílt és a kocsiból egy kábeljelző betonoszlop a lábára zuhant.

★

November 8-án Tamási állomáson az 5332. sz. vonattal végzett tolatásnál nyílt lábszártöréses üzemi balesetet szenvedett Benkő György Dombóvár honállomású vonatkísérő. A balesetet az okozta, hogy nevezett a 2. számú kitérőben szándékozott a leakasztást elvégezni, miközben lába a kötrudazatban megbotlott és elesett.

★

November 12-én Püspökmolnári állomáson az áthaladó 7971. sz. vonat előtötte Tima János mozdonyfűtőt, aki az előtésnél elszenvedett sérülések következtében életét vesztette. A balesetet az okozta, hogy nevezett az 1498. sz. vonat mozdonyának vízvételezése közben az áthaladó vonat szerelvényébe lépett.

Mikor hatásos az anyagi ösztönzés?

A premizálás és jutalmazás első félévi tapasztalatai a budapesti területi bizottság napirendjén

A prémiumok és a jutalmazási rendszer hatását vitatta meg a közelmúltban szakszervezetünk budapesti területi bizottsága. A vita alapjául a budapesti igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztálya által készített, s az első félévi tapasztalatokat összegező jelentés szolgált.

Megállapították, hogy a fokozott anyagi ösztönzés jelentősen elősegítette a szállítási feladatok sikeres végrehajtását. Az első félév folyamán *több mint 11 millió forint prémiumot fizettek ki a dolgozóknak.* Ez másfélmillióval haladta meg a múlt év azonos időszakában kifizetett prémiumot. Jutalmazásra több mint 4 millió forintot fordítottak. A fokozott anyagi ösztönzés hatására *a tervezetthez képest 29 millió forinttal csökkent az önköltség az értékelt három területen: a forgalmi, a kereskedelmi és a vontatási szakszolgálatnál.* A gazdaságosabb munkára természetesen jelentős kihatásuk volt az üzemszervezési intézkedések egész során, a korszerűbb szállítóeszközök, berendezések alkalmazásának is.

Negatív tapasztalatok

A jó eredmények mellett mégis figyelemre méltó a jelentés készítőinek több negatív tapasztalata. A jutalmazás, a premizálás „hatását" több helyen csak elvileg lehet megállapítani, mert kifizetésüket nem kapcsolták célfeladat, magasabb teljesítmény eléréséhez. Számos helyen előfordult, hogy a jutalmazott nem is tudta, miért éri a váratlan megtiszteltetés.

Problémát jelent az is, hogy a prémiumfeladat kiírása előtt nem hallgatják meg a dolgozók véleményét és hiányzik a célkitűzések mozgósító erejét biztosító nyilvánosság. *„Még mindig általános jelenség* — írták a jelentés készítői —, *hogy a szolgálati főnökök és részlegvezetők szinte minden alkalommal jutalomban részesülnek."* A jutalmak elosztásának ez a módja nyilván nem szolgálhatta kellően a beosztott dolgozók ösztönzését. Csökkentette a jutalom hatékonyságát az elaprózás, az *„egyenlősdi"* is. Gyakori, hogy kiváló dolgozó kitüntetés odaítélését nem a tényleges érdemek, hanem szubjektív vélemény alapján javasolják a termelési tanácskozáson.

Törekedjünk arra, hogy a *„Szakma ifjú mestere"* mozgalom célkitűzései jobban megfeleljenek a szakszolgálat gazdasági érdekeinek. Az élüzem célkitűzések között még mindig van olyan, amelyik a szakszolgálati ágak együttműködését nehezíti, vagy a gazdaságirányítás mai követelményei mellett elavulttá lett. Ilyen például a teherkocsik raksúly kihasználására ösztönző célkitűzés a forgalmi szolgálatnál.

Nagyobb önállóságot

A premizálás hatékonyságát az idén is hátráltatta, hogy a célkitűzések jóval a tervidőszak kezdete után váltak ismertté az érdekeltek előtt. *Mi indokolja, hogy a szolgálati főnökök 15—25 célkitűzést kapjanak egy-egy tervidőszakra?* A gyakorlat bizonyítja, hogy a vezetők többsége képtelen érdemben egyidejűleg befolyásolni ennyi munkafolyamatot. A prémiumtényezők külön vizsgálata, majd a szükséges módosítások végrehajtása emiatt is indokolt. Megtörtént, hogy egyes dolgozók, munkacsoportok még csak *nem is ismerték a prémiumfeltételeiket,* melyek teljesítéséhez kötött a kifizetés — a prémiumot mégis megkapták. Több dolgozó és vezető kapott a félév során olyan célkitűzést, melynek teljesítése nem rajta múlott.

A tapasztalatok elemzése alapján a területi bizottság a jutalmazási és a premizálási rendszer fejlesztése mellett foglalt állást. *A szolgálati helyek vezetői és a szakszervezeti bizottság részére* — mondta ki a területi bizottság — *nagyobb önállóságot kell biztosítani a helyi célkitűzések megállapításában.* Prémiumfeladatuk is jobban ösztönözze a szolgálati vezetőket a kedvezőbb önköltség kialakítására, a létszámgazdálkodás javítására. Fokozottan érvényt kell szerezni annak az elvnek, hogy a gazdaságossághoz, a nyereséghez való hozzájárulásuk arányában részesüljenek a dolgozók prémiumban, jutalomban. *A prémiumfeladatok meghatározásakor a szakszervezeti bizottságok, élve törvényes jogukkal, fejtsék ki véleményüket, hogy elősegítsék az anyagi ösztönzés hatékonyságát.* Gondoskodjanak arról is, hogy az anyagi ösztönzés ezen formái szorosabb összhangban legyenek a szocialista munkaversennyel, biztosítsák a valós eredményeken nyugvó értékelést.

Kovács János

HARMINCHATSZOROS ÖNKÉNTES VÉRADÓ

Miskolcon október 23-án tartották az első Borsod megyei véradó napot. A meghívottak között volt a miskolci igazgatóság forgalmi osztályának egyik dolgozója is: *Budavári Sándor,* intéző a Haladás szocialista brigád tagja.

Többszörös véradásával érdemelte ki a kedves meghívást. *Budavári Sándor immár tíz esztendeje önkéntes véradó és eddig 36 alkalommal adott vért,* segítette a mások életének megmentését. Nem egy esetben éjszaka kelteték fel és kérték segítségét, s ő mindig önfeláldozóan állt rendelkezésre.

Az áldozatkész vasutas véradót az első Borsod megyei véradó nap alkalmából *„kiváló véradó"* kitüntetéssel jutalmazta a Magyar Vöröskereszt országos elnöksége.

Új szabályok a kollektívszerződés-tervezetben

A vasút első jogszabályjellegű kollektív szerződéséről megállapítható, hogy kiállta a próbát, szabályai jól szolgálták a dolgozók és a munkáltató érdekeit. A benne foglalt munkaügyi rendelkezések azért érvényesülhettek, mert a szabályok alkalmazói és a szabályok által érintett dolgozók is elfogadták, magukénak érezték azokat. Most, hogy új kollektív szerződés készül, a jelenlegi szabályok egy része változással került a vitára bocsátott tervezetbe, s mellettük új szabályok is beépültek.

Érdemi rendelkezések

A változások egy része csupán a szabályok pontosításában, közérthetőségének növelésében fejeződik ki, az új szabályok pedig érdemi rendelkezést jelentenek. Az érdemi rendelkezések között *talán a legjelentősebb a csökkent munkaképességű dolgozók egy részének védelmét és helyzetük javítását szolgáló 4. § 1. bekezdése, mely a magasabb szintű jogszabályok rendelkezésein túlmenően biztosítja, hogy mindazok, akik 15 évet nyugdíj-korkedvezményes munkakörben (vonatkísérő, mozdonyvezető, mozdonyfűtő, kocsirendező, sarus stb.) dolgoztak, és egészségromlásuk következtében munkaképességük csökkenése a 36 százalékot eléri, az üzemi balesetes dolgozókhoz hasonlóan, keresetkiegészítést kaphatnak.* E szabály által érintett dolgozók keresete, amennyiben nem éri el az egészségromlás előtti kereset 80 százalékát, keresetkiegészítésre lesznek jogosultak, ugyanúgy mintha üzemi balesetesek lennének.

A könnyebb tájékozódás és érthetőség céljából előírja a tervezet, hogy *a rokkantságból felépült dolgozókat vissza kell venni a vasúthoz,* és eredeti, vagy annak megfelelő munkakörben való foglalkoztatásukat még személycsere útján is biztosítani kell. (4. § 2. bek.)

Teljesen új rendelkezés a kollektív szerződés tervezetének 11. §-a, mely szerint a dolgozó figyelmét munkába lépésekor — felvételekor — fel kell hívni, hogy az előző munkaviszonyban eltöltött idők rangfokozatba való beszámítását kérheti, majd pedig a beszámítás szabályai, lehetőségei következnek az eddig külön utasításban kiadott szabályoknak megfelelően.

Új rendelkezés a tervezet 14. § (2) bekezdése is, amely *a felmondási tilalmak alól ad felmentést arra az esetre, ha a dolgozó munkaköre, beosztási helyén megszűnik,* és a felkínált szakképzettségének megfelelő munkakörbe való áthelyezést, vagy az átképzést nem vállalja el.

Megváltozik a felmondási idő

A jelenlegi kollektív szerződés 15. §-a hosszabb felmondási időket állapított meg, mint a Mt. V. 29. §-a. *Az egyéves tapasztalat szerint a hosszú felmondási idő szükségtelen, és nem igazolta a hozzá fűzött reményeket.* A tervezetben nincs külön szabály a felmondási időre, hanem az Mt. V. 29. §-ban adott — a jelenleginél rövidebb — felmondási időket kell majd alkalmazni, s ezekhez kellett igazítani a 16. §-ban szabályozott felmentési időtartamokat. A mostani nyolcféle időtartam helyett, csak háromféle — *15 napos, 20 napos és 30 napos* — felmentési idő szerepel.

A munkaidőre vonatkozó §-okban is van néhány új szabály. *Szerepel a heti 44 órás munkaidő, továbbá a pályafenntartási és építési szolgálat idénymunkarendje,* amelyen belül a szolgálati főnök a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben állapítja meg a heti 40—43, illetve a 45—48 órás munkaidő alkalmazását. (23. § 3—4. bek.) Az éjjeliőrök és portások munkaidejét is csökkenteni lehet, ott ahol a többi dolgozó munkaidejét csökkentették.

Sok reklamációt eredményezett eddig, hogy az egészségre ártalmas munkahelyek 36—42 órás munkaidejét a felügyeleti szakosztály engedélyéhez kötötte egy 1960. évi rendelkezés. A tervezet szerint *a közvetlen felettes szerv és a szakszervezet területi bizottsága hatáskörébe kerül az egészségre ártalmas munkakörök 36—42 órás munkaidejének megállapítása is.* (23. § 8. bek.)

Saját hatáskörben

A szolgálati főnök és a szakszervezeti bizottság saját hatáskörében állapíthatja majd meg az utazószemélyzet havi 230 óráig terjedő munkaidőkeretét, amely eddig igazgatósági szinten történt. (24. § 1. bek.) Rendezést ad a tervezet 24. § 8—11. bekezdése a gépjárművezetők és a vágánygépkocsi személyzet munkaidejére is, tekintettel a szolgálati főnökségen egyéb munkakörökben alkalmazott munkaidőre. Így havi 173 óra a heti 40 órás, havi 191 óra a heti 44 órás és havi 204 óra a heti 47 órás munkaidőnek felel meg.

A fordulószolgálat szerint foglalkoztatott havibéres dolgozók túlmunkáját az azt követő negyedév végéig kell majd kiadni, *de a harmadik negyedévben felmerült túlmunkát — az őszi forgalomra való tekintettel — a következő év első negyedév végéig lehet majd szabadidővel megváltani.* Amennyiben e határidők elteltéig szabadidővel nem rendezték a túlmunkát, utána már csak pénzben lehet azokat megváltani.

Az új kollektív szerződés 36. §-ában rendezi a kötelezőn felüli jutalomszabadság egész évi keretét úgy, hogy azzal már az év elejétől gazdálkodhatnak a szolgálati helyek vezetői. Minden 10 dolgozó után 1 nap jutalomszabadság felett rendelkezik a szolgálati főnök, s az így kialakult keretből év közben bármikor szabadsággal is jutalmazhatja az arra érdemes dolgozókat.

Régi probléma rendezéseként kimondja a tervezet azt is, hogy *az időszakos orvosi vizsgálatra küldött dolgozók részére a vizsgálatok miatt kiesett munkabért és a felmerült költségeket meg kell téríteni.* (67. § Mt. V. 79. § 3. bek.)

E jelentősebb rendelkezések felsorolásából is látható, hogy azok pozitív vonatkozásban érintik a vasút dolgozóit, bővítik a helyi vezető, vagy a középirányító szervek hatáskörét.

A tervezet a könnyebb áttekintés érdekében szerkezeti felépítésében megfelel az 1968. évi kollektív szerződés rendszerének, s közli azt is, hogy mely magasabb szintű jogszabály rendelkezéséhez ad szabályt valamely paragrafus.

Dr. Banka József

Búcsú a régi munkatársaktól

Mikó Gyula.

Nyugdíjazása alkalmával szeretettel köszöntötték munkatársai *Mikó Gyulát,* a soproni pályafenntartási főnökség vágánygépkocsi-vezetőjét. Gyula bácsi 27 évet dolgozott a vasútnál és tagja a főnökség szakszervezeti bizottságának.

Budapest—Ferencváros állomáson a szakszervezeti bizottság október 25-én búcsúztatta ünnepélyes keretek között a szolgálati helyről az idén nyugdíjba vonult hatvan dolgozót. A családias hangulatú ünnepségen a szakszervezeti bizottság titkára és a szolgálati vezető méltatta a 60 nyugdíjas évtizedeken át végzett becsületes munkáját.

Ugyancsak október 25-én búcsúzott munkatársaitól *Szűcs Pál,* a békéscsabai pályafenntartási főnökség vezetője. 13 évig vezette a főnökséget és több mint százmillió forint értékű építkezés megvalósítását irányította, amellett 900 dolgozó ügyeivel foglalkozott nagy szeretettel és odaadással. Szűcs Pál nem nyugdíjba ment, arra csak két év múlva kerül majd sor. *Szegedre helyezték át, ahol az igazgatóság tervosztályát vezeti.* Betegsége késztette arra, hogy nyugdíjaztatásáig nyugodtabb munkakört vállaljon.

Harmincévi szolgálat után ment nyugdíjba a békéscsabai pályafenntartási főnökség XV-ös szakaszának pályamestere: *Mucsi Sándor* főintéző. Kiváló vasutas volt, aki szakaszának 110 dolgozójával kitűnő eredményeket ért el.

Szolidaritásunk biztató üzenete

A tiltakozó levelek százait nézegettük. A *„Vietnami szolidaritási hét”* alkalmából érkeztek az ország minden részéből. A legtöbbet, aláírásukkal ellátva a vasutas dolgozók írták. Nem dicsekvésként mondjuk ezt, de a *Magyar Országos Béketanácsnál* hívták fel erre a figyelmünket. A magyar dolgozók szolidaritását kifejező hatalmas levélköteget azóta átadták a hős vietnami nép budapesti képviselőinek, mi azonban feljegyeztünk néhányat a levelek feladói, aláírói közül.

„Egy emberként emeljük fel tiltakozó szavunkat és a legmesszebbmenőkig elítéljük az Amerikai Egyesült Államok vietnami agresszióját — írták levelükben *Szolnok* állomás dolgozói. — Követeljük a bombázások azonnali és feltétel nélküli beszüntetését, s egyben a háború befejezését! Támogatjuk a hős vietnami népet igazságos harcának végső győzelméig!” — A levél szövege alatt és a hozzácsatolt külön lapokon aláírások százai sorakoznak békeszerető népünk biztató üzeneteként.

„Hisszük, hogy a vietnami nép igazságos harca győzni fog... — írták a többi között *Hatvan* állomás dolgozói. Száz és száz vasútas levél ezer és ezer aláírással *Győrből, Salgótarjánból, Székesfehérvárról* és az ország minden részéből, kifejezve a magyar vasútasok szolidaritását egy szabadságszerető hős nép igazságos harcával.

A „Vietnami szolidaritási hét” akciója hazánkban október 15-én kezdődött, a *Vietnami Hősök Napján* és az USA vietnami agressziója elleni *Nemzetközi Tiltakozási Napon,* október 21-én fejeződött be. Akkor még nem tudtuk, hogy sok egyéb tényezővel párhuzamosan a békeszerető népek tiltakozásának is lesz végre foganatja és az agresszor rászánja magát az első — a vietnami béke felé vezető — lépésre: *a VDK bombázásának feltétel nélküli beszüntetésére.* Fokozott érdeklődéssel várjuk a párizsi tárgyalásokról érkező híreket, de egy pillanatig sem feledhetjük, hogy Vietnam csodás szépségű földjét ma is tengerészgyalogos csizmák tapossák. Bizonyára nehéz harcok következnek még, mire az amerikai imperialisták és csatlósaik meghátrálásra kényszerülnek minden fronton és a hős vietnami nép számára felvirrad a szabadság napja.

Csapjanak hát mind magasabbra az imperialista agresszió elleni tiltakozás hullámai, támogassuk fokozott erővel Vietnam népének igazságos háborúját!

Átadás előtt az új szolnoki rendezőpályaudvar

Szeptemberben múlt két éve, hogy a szolnoki vasúti csomópont rekonstrukcióját végző vállalatok képviselői *szocialista szerződést kötötek.* A szerződésben kötelezettséget vállaltak arra, hogy a rekonstrukció első ütemében épülő új rendezőpályaudvart *a tervezett határidő, 1968. december vége helyett november 7-re elkészítik.*

Az érdekelt vállalatok, mint arról a *Vasúti Főosztály* szakosztályán értesültünk, lényegében eleget tettek a szerződésben vállalt kötelezettségeknek. A rendezőpályaudvar építése ugyanis november 7-re lényegében befejeződött. Az utóbbi hetekben akadtak ugyan nehézségek, de a közös összefogás eredményeként minden akadály elhárult a kivitelezők előtt. Mindössze két vágányfék leszállítása késik. A többi azonban már helyén van. Amennyiben az említett vágányfékek szállítása az átadásig nem történik meg, úgy az irányrendező egy részénél hagyományos eszközökkel, saruzással oldják meg a problémát.

Ezekben a napokban folynak a műszaki próbák, s *az ünnepélyes átadást november végére tervezik.*

Forgalmi szakemberek és tudományos kutatók a korszerű vasútért

Szocialista szerződést kötött a 8. szakosztály a Vasúti Tudományos Kutatóintézet gazdaságtudományi osztályával

A forgalmi szakosztály és a Vasúti Tudományos Kutató Intézet vezetői és munkatársai között évek óta jó a kapcsolat. Az eddigi együttműködés mind a tudományos problémák, mind a gyakorlati feladatok megoldásában eredményekkel járt. A körzetesítési program, a kisforgalmú vonalak jövőbeni helyzete, az iránypontrendszer, a menetdinamikai számítások gyakorlati felhasználásának kimunkálása, a rendező-pályaudvarok kapacitásának bővítése és számos más kutatási téma kidolgozása jelentős segítséget nyújtot a forgalmi szakszolgálatnak.

Az említett témakörökben az előzetes, *tudományos előkészítő munka nélkül nem lehetett volna előrelépni,* de még kevésbé lehetett volna a közlekedéspolitikai koncepciót az ország széles nyilvánossága elé tárni. Éppen az új közlekedéspolitikai koncepcióban rajzolódtak ki egyértelműen a vasútfejlesztési irányelvek és területi tagozódások, amelyek a vasútnak a népgazdaságban betöltött mai és jövőbeni szerepét tükrözik.

Az elmélet és a gyakorlat összekapcsolásának szükségszerűsége megkívánja az eddigi módszerek felülvizsgálatát és az együttműködés további javítását. A két intézmény vezetői és vezető beosztású dolgozói erről tanácskoztak október 29-én a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben, ahol *Tóth János,* a forgalmi szakosztály vezetője és *dr. Nagy József,* az intézet igazgatója *szocialista szerződést írt alá* a két intézmény együttműködéséről, a vasúti közlekedés korszerűsítésében végzendő közös munkáról. Az együttműködés legfőbb célja: *tudományos munkával segíteni a vasúti forgalom szervezését, végrehajtását és gyakorlati tapasztalatokkal kiegészíteni az intézet tudományos tevékenységét.*

A szocialista szerződés szövegének felolvasása után a közös megbeszélésen kötetlen formák között élénk eszmecsere bontakozott ki a jelenlevők között. A két intézmény közötti együttműködés szorosabbá válásának helyeslése valamennyi felszólaló szavaiból kicsendült.

Kitüntetések

A vasút szolgálatában több évtizeden át kifejtett példamutató munkájáért a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa október 28-án nyolc nyugalomba vonuló vasutast kormánykitüntetésben részesített. Ezenkívül 15-en kaptak miniszteri, 12-en pedig vezérigazgatói dicséretet.

A MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesült: Furkó Antal m. főfelügy., Mátészalkai Pft. Főn.; Pocsai Ferenc főfelügy., MÁV Járműjavítóip. Üzemszerv., Munkaszerv. és Technológiai Iroda: Szalai Pál főfelügy., Bp. Vasútig; Veszelovszky Antal felügy., Szegedi Vasútig.

A MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesült: Buócz Sándor m. felügy., Komaromi Vontatási Főn.; Dobó Gyula vez. főellenőr, MÁV Járműjav. Üzem Szolnok; Pál István m. főint., Sátoraljaújhelyi Pft. Főn.; Váradi Gyula főfelügy., MÁV szak- és Szerelőip. Főn.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesült: Bota Aurél főell., Szombathelyi Vasútig.; id. Dézsi Béla m. főell., TBFF Miskolc; Fehérvári László főell., Katona telep áll., Födi János felvigy., Bp. Keleti pu.; Havasi József főell., Sopron Pft. Főn.; Jenei Miklós főint., MÁV Magasép. Főn. Bp.; Kiss Lajos főint., MÁV Ügykez. és Gazd. Hiv.; Lehotai György főell., Devaványa áll.; Mikus János felvigy., Bp. Ferencvárosi Pft. Főn.; Németh József főell., Bp. Józsefvárosi Pft. főn.; Pósfai Albin főfelügy., Szombathelyi Vasútig.; Rumpler András m. főfelügy., MÁV Anyagvizsg. Főn.; Solti János m. Főint., MÁV Tervező Int.; Szabó György m. főell., Bp. Keleti Vontatási Főn.: Szöőr Lajos m. főfelügy., Debreceni Vasútig.

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesült: Baranyi Imre főell., Autóalkatrészellátó Szertárfőn.; Bazsó Ferenc m. felügy., MÁV Anyagvizsg. Főn.: Gorzó Ferenc felügy., MÁV BVKH: Hajas Dezsőné főint., Bp. Vasútig.: Juhasi Gyula m. főint., Szegedi Vasútig.; Kenyeres Ferenc főell., Kiskunhalasi Vont. Vez.; Kercsó Mária főell., 8. Szakoszt.; Koós Mátyás főell., Szeged áll.: Láng Béla főell., MÁV Járműjav. Üzemszerv., Munkaszerv. és Technológiai Iroda: Réczey Margit tanácsos, MÁV BVKH: Varga Rozália felvigy., MÁV Jegynyomda; Vég László főell., MÁV BVKH.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 51. évfordulója alkalmából a szakszervezeti mozgalomban hosszú időn át végzett kiemelkedő munkájuk elismeréséül a Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetést adományozta: Pere Józsefnek a Vasutasok Szakszervezete osztályvezetőjének, a

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetést kapta: Tamás Sándor a debreceni területi bizottság munkatársa és Tóth II. János Nagykanizsa állomás szakszervezeti bizottságának titkára.

Mrovcsák József a szakszervezet Szervezési és Nevelési Osztályának politikai munkatársa a sportmozgalomban két évtizeden át kifejtett eredményes munkájáért a

SPORT ÉRDEMÉREM ARANY FOKOZATA

kitüntetést kapta.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 51. évfordulója alkalmából a szakszervezeti mozgalomban hosszú időn át végzett kiemelkedő munkája elismeréséül a Szakszervezetek Országos Tanácsa a

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

jelvény arany fokozatát adományozta: Kisbódis János munkaved. felügy., Pécs Ter. Biz.; Kovács András szb. gazd. fel., Debreceni áll.; Lendvai György munkaved. felügy., Szeged Ter. Biz.

A

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

jelvény ezüst fokozatát kapták: Bali Ferenc szb-titkár, Rákosrend. áll.: Kovács Józsefné szakszerv. bizalmi, Debrecen Ter. Biz.; Böröcz István TB-tag, Szombathely Ter. Biz.: Horváth József társ. bizt. biz. tag, Pécs Ter. Biz.: Bajusz László szb-titkár, Szendrő áll.; Matiszkó Károly szb-titkár, Sátoraljaújhely áll.; Szöllősi Tóth Illés műhelybizt. titkár, Keleti Műszak; Csuti László munkavéd. felügy., Dunakeszi Jj. Üzem: Nagy István szb-titkár, Kiskunhalas fth.; Magyar László nyugd. helyicsop. elnök, Szolnok.

LAKÁST KERES?

AZONNAL BEKÖLTÖZHETŐ,

összkomfortos, bútorral berendezett,
KÉT ÉS FÉL SZOBÁS ÖRÖKLAKÁS
a Bp. II., Ganz u. 5—7. sz. házban, vagy

ÖSSZKOMFORTOS, BÚTORRAL BERENDEZETT,
1969 végén beköltözhető,
KÉT ÉS FÉL SZOBÁS ÖRÖKLAKÁS
a Bp. VI., Nagymező u. 28. sz. házban

4 FORINTÉRT ÖNÉ LEHET!

VIDÉKIEK IS ELNYERHETIK – SZERENCSE SORSJEGGYEL

Sorsjegy kapható az újságárusoknál, a trafikokban, a postahivatalokban, a boltokban és az áruházakban.

MÚZEUM PRESSZÓ

a Közlekedési Múzeum területén, Budapest XIV., Május 1. út (Városliget)

Megközelíthető 25-ös villamos és 70, 72, 75-ös trolibusszal.

Hétköznap: 11—19 óráig
Vasárnap: 10—19 óráig
Pénteken: zárva.

- KITÜNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

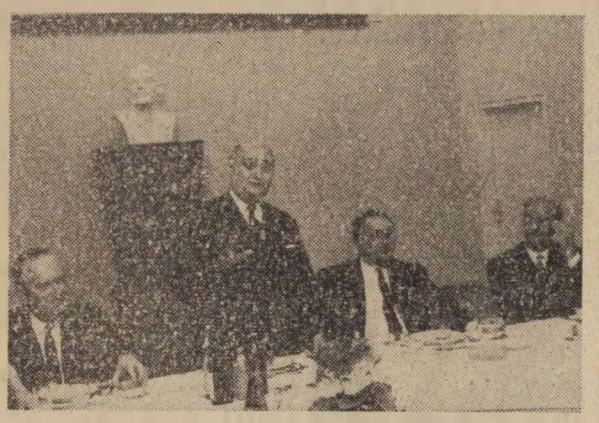
Hogy is volt csak Mexikóban?

Vasutas olimpikonok ünneplése a szakszervezet székházában

(Folytatás az 1. oldalról)

Propaganda- és Sportosztályának alosztályvezetője.

A szakszervezet elnöksége, a minisztérium és a Vasúti Főosztály vezetői nevében *Szabó Antal főtitkár köszöntötte az ünnepség részvevőit.* Keresetlen szavakkal méltatta az olimpikonok szereplését, a versenyzőket felkészítő edzők, sportvezetők áldozatos munkáját. *A tárcához tartozó több mint 300 ezer dolgozó nevében megköszönte példás helytállásukat, majd átadta a minisztérium jutalmait.* A főtitkár elismerő szavai után *Csanádi Árpád* számos példával bizonyította, hogy Mexikó az olimpiák olimpiája volt. *Dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter pedig kötetlen hangulatú beszélgetés formájában elevenítette fel az olimpiával kapcsolatos élményeket.



Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter felelevenítí az olimpiával kapcsolatos élményeket.

.... 1 ....

Tulajdonképpen nem is 17, hanem 17,5 vasutas sportoló vett részt hazánk képviseletében a mexikói olimpián, 112 nemzet nagy, békés versengésében. Ezt nem mi állítjuk, hanem az 1952. évi olimpia kalapacsvető számának győztese, *Csermák József.* Az ízigvérig vasutas Csermák *Zsivótzky Gyula* kalapácsvető aranyérmének megszerzésében igen komoly részt vallhat a magáénak.

Ezt viszont nem Csermák József mondja, hanem Zsivótzky. Ilyen mély, őszinte barátságot, mint amilyen a tapolcai vasutas és a budapesti atléta között kialakult, csak nagyon ritkán produkál az élet. Talán *Ádler Zsiga* és *Papp Laci* kapcsolatát lehet ehhez hasonlítani. És amikor nagyban örültek ott, a magyar győzelmet ünneplő *Stadio Aztecában,* szerényen lépett melléjük egy újságíró, tiszteletudóan megkérdezve:

— Szenyorok, önök mit gondolnak, hol lesz a kalapácsvetés bűvös felső határa. Amikor ön, szenyor Csermák Helsinkiben túldobta a 60 métert, sokan azt vallották, hogy ez már a maximum. Azóta néhány kalapácsvető — elsősorban ön, szenyor Zsivótzky — már a 70 méteren is alaposan túljutott. Hol lesz hát a kalapácsvetés határa?

„Szenyor" Csermák és Zsivótzky egymásra néztek. A tapolcai vasutas igyekezett minél előbb megszabadulni az újságírótól, hogy szurkolni indulhassanak más sportágak magyar képviselőinek. Ezért csak annyit felelt: *„Valahol a 80 méter fölött..."*

Idehaza Zsivótzky kissé kibővítette Csermák Jóska jóslatát:

— Igen, belátható időn belül elérik a kalapácsvetők már a 80 métert is. Ahogyan *Beamon* a 9 métert ostromolja távolugrásban, a sprinterek pedig a 10 mp-ből igyekeznek már lefaragni mind többet. De úgy vélem, *Münchenig nem fenyegeti veszély a 80 métert kalapácsvetésben.* Hacsak — addig fel nem növekszik egy újabb, még nagyobb eredményekre képes generáció.

.... 2 ....

Szépen csillog az az olimpiai ezüstérem, ez már szinte közhely. Különösen *dr. Kamuti Jenőnek,* aki a tőr egyéniben négy világbajnokot győzött le és mégis „csak" ezüsttel volt kénytelen beérni. De voltak Mexikóban olyan percek, olyan mozzanatok, amikor a mindig vidám, jó barát, segítőkész „Jenci" az aranyéremhez is hozzásegítette honfitársait.

Sebészeti tudományával, sebészkésével.

Furunkulusokat tisztított, sebeket gyógyított, amikor már a páston befejezte működését. *Kozma „Pici"* meg is jegyezte, amikor lelépett a dobogó legmagasabb fokáról, ahová dr. Kamuti Jenő sebésztudománya is segítette egy kicsit feltornászni:

— Jencikém, Münchenben már te is aranyérmes leszel. Én fogom javasolni a NOB-nak, hogy vezessenek be vívásban egy új fegyvernemet. És abban téged nem győzhet le, még a rossz sorsolás sem...

Volt, aki beugrott az érthetően jókedélyű Vasas-birkózó tréfájának és megkérdezte: „Milyen lenne az új fegyvernem?"

— Hát a sebészkés. Amolyan kombinált fegyvernem lenne ez. Szabadna vele szúrni, vágni, tetőtől talpig.

„Jenci" jóízűen mosolygott Kozma tréfáján. Aztán csendesen megjegyezte:

— Tudod mit, Pici? Hagyd a javaslatodat München utánra. Én Münchenben, az 1972-es olimpián még kitartok a hagyományos fegyverem, a tőr mellett. A sebészkést inkább a műtőben és nem a páston akarom használni...

Szarka Zolit a legjobb indulattal sem lehet a túlságosan szerencsés kapusok közé sorolni. A Szovjetunió elleni 0:3-as mérkőzésen, a kispadon eltöltött — oly sok vihart felkavart — 90 percére még jól emlékszünk. *Most ott lehetett Mexikóban, jó formája, becsületes felkészülése a legjobb ajánlólevél volt számára,* hogy a magyar olimpiai labdarúgóválogatott tagja legyen.

De az olimpián mindössze 15 perc jutott a számára. Japán ellen, a mérkőzés 75. percében, amikor a magyar csapat már 5:0-ra vezetett, cserélték le a szakvezetők Fatérral, az olimpiai csapat valóban kitűnő formában levő csepeli kapusával. *A szerény, lelkiismeretes szombathelyi vasutaskapus azonban ennek a 15 percnek és az érte járó aranyéremnek is határtalanul örült.*

Talán egyszer majd nemcsak 15 percre, nemcsak 5:0-ás magyar vezetés után fognak bízni Szarka Zoliban a magyar szakvezetők...

.... 3 ....

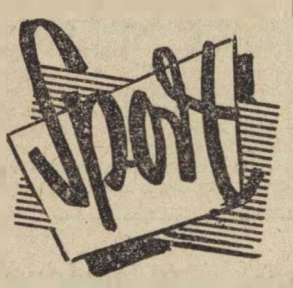
Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter határtalan rajongója a sportnak. Az olimpiai napok alatt — pedig az országgyűlésben is jelentős feladat hárult rá azokban a napokban — ha csak tehette, ott szurkolt a rádió, a tévé előtt hazánk versenyzőinek. Bízott bennük — mint később, a vasutas olimpikonok tiszteletére rendezett fogadáson be is vallotta — csak egy valamitől félt: *a coubertini híres mondástól.* Pontosabban attól, hogy versenyzőink nagyon is megfogadják a nevezetes mondást: *nem az eredmény, a részvétel is fontos.*

Nos, *Németh Angela* gyors aranya és a soron következő magyar eredmények megnyugtatták a minisztert, hogy a magyar sportolók ugyan tisztelik, becsülik *Pierre Coubertint,* kegyelettel emlékeznek rá — ezért is vettek részt eddig minden olimpián, amelyen részt vehettek — de azért nemcsak a részvételt tartják fontosnak. *A 194 pont is ezt igazolta. És ezen belül a vasutas olimpikonok 38 pontja is*

És, hogy a nyugalom, a siker teljes legyen, idehaza a közlekedési koncepció szerzett aranyérmet az országgyűlésen. *A T. Ház megértette, elfogadta az előterjesztést, amely a magyar közlekedéspolitika fejlesztésének rendkívül jelentős állomása lett.*

Akárcsak Mexikó, a magyar sport jövője szempontjából.

Vedres József



Közgyűlés a Dunakeszi Vasutas SE-ben

A *Dunakeszi Vasutas SE* éves közgyűlést tartott a járműjavító művelődési házában. A közgyűlésen az országos sportszervek képviselőin kívül jelen volt *Zsigri Lajos,* a pártbizottság titkára, *Bakó Károly* üzemigazgató, *Révay Sándor* szb-titkár és 187 küldött a sportolók képviseletében.

A sportegyesület választás óta végzett munkáját *Trexler Imre* elnök ismertette. Részletesen értékelte az egyesület 6 szakosztályának munkáját, 320 aktív sportoló tevékenységét, eredményeit, a fennálló nehézségeket.

Örömmel számolt be a labdarúgó-szakosztály eredményéről, mely szerint minden remény megvan arra, hogy az első helyen fejezik be a bajnokságot.

A kézilabda-szakosztályoknál kitért arra, hogy tavaly az NB II-ben a nyolcadik helyen végeztek, jó szereplésüket jelenti az eddig kiharcolt harmadik hely.

A közel 60 főt számláló birkózószakosztályról szólva megemlítette, hogy *Dóka Ferenc* és *Dóka József* az ifjúsági válogatott keret tagjai. A szakosztály többre lenne képes, ha a zavartalan edzési lehetőségek biztosítva lennének.

A közgyűlés végén a legjobb sportolókat megajándékozták és vendégül látták.

Szőnyi Lajos

OLIMPIKONOK KITÜNTETÉSE

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa november 8-án fogadást adott és kitüntette a mexikói olimpián kiemelkedő eredményt elért magyar sportolókat, sportvezetőket. A kitüntettek között számos vasutas olimpikon szerepel. Közülük dr. Kamuti Jenő a

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATÁT

kapta. A

SPORT ÉRDEMÉREM ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesült: dr. Bay Béla, a BVSC vívóedzője, Csermák József atlétaedző, Fenyvesi Csaba, a BVSC párbajtőrvívója, B. Nagy Pál, a Szolnoki MÁV párbajtőrvívója. A

SPORT ÉRDEMÉREM EZÜST FOKOZATÁT

kapták: Bakos Károly, a Testvériség súlyemelője, Farkasinszkiné, Bóbis Ildikó, a BVSC vívója; Orvos András súlyemelődző. A

SPORT ÉRDEMÉREM BRONZ FOKOZATÁT

kapták: Gyarmati Andrea, a BVSC úszója; Szarka Zoltán, a Szombathelyi Haladás labdarúgója.

HÍREK

Veterán és fiatal vasutasok találkozója

Kedves ünnepség színhelye volt november 4-én a szakszervezet elnökségi tanácsterme. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 51. évfordulója alkalmából veteránok és fiatal vasutasok találkoztak. Az összejövetelen *Kellner István,* a szervezési és nevelési osztály vezetője üdvözölte a részvevőket, majd a fiatalok nevében *Takács Anna,* a szakszervezet KISZ-alapszervezetének titkára méltatta a veteránok érdemeit, harcos múltját.

A köszöntő után Kellner István átadta a veteránoknak az elnökség ajándékát. Az ünnepség befejező aktusaként a *Benczúr utcai* vasutas óvoda apróságai verssel, dallal, tánccal kedveskedtek a részvevőknek.

— HATÁRIDŐ ELŐTT. Bajan befejeződött a közúti és vasúti forgalmat lebonyolító dunai híd korszerűsítése. A MÁV-hidászok az eredetileg tervezett december 10. helyett november 7-ig elkészültek a munkával.

— Konténer-pályaudvar épül Lipcsében. A Lipcse-Stötteritz pályaudvaron épülő új konténer-átrakodóhelyen hamarosan megindulhat a forgalom. Ez azt jelenti, hogy Lipcse és környéke is bekapcsolódik az év elején megindult Drezda—Berlin—Rostock konténervonal forgalmába.

— Gyorsvasút épül a Keleti-tenger partján. A Német Demokratikus Köztársaságban Rostock-Lütten Klein és Warnemünde között gyorsvasutat építenek. Az előkészületi munkálatok már megkezdődtek. A vasúti töltés építéséhez szükséges mintegy 65 000 köbméter földet 10 kilométer távolságból kell odafuvarozni. A gyorsvasút teljes hossza 1972-ben készül el.

— Országos közlekedési anyagmozgatási bizottság alakult Miskolcon a Közlekedési Tudományos Egyesület Borsod—Heves megyei szervezetének kezdeményezésére. Az állandó bizottság tevékenységében részt vesz a budapesti és a miskolci műszaki egyetem, a MÁV, az AKÖV, a posta, több tudományos kutatóintézet és szállítási vállalat.

— Korszerű szociális létesítményt kaptak a gyékényesi vasutasok. A mintegy 700 ezer forintos költséggel épült étkező, fürdő és öltöző átadására a közelmúltban került sor.

— Havonta mintegy 200 ezer ember utazik a Bodrogközi kisvasúton. A személyszállítás mellett jelentős az áruszállítás is. A bodrogközi termelőszövetkezetek termékeinek nagy része ugyanis a kisvasúton jut el a sárospataki átrakóállomásra.

— SVÁJCI SZAKEMBEREK tartottak előadást a székesfehérvári járműjavítóban. A Casrolin Schweismaterial A.G. szakemberei hegesztéstechnológiai bemutatójukat filmvetítéssel illusztrálták.

— Ünnepi megemlékezést tartottak az 1918-as őszirózsás forradalom 50. évfordulója alkalmából Szegeden a MÁV Petőfi Kultúrotthonban. Az ünnepségen Acsai Mihály, a vasutasszakszervezet szegedi területi bizottságának titkára mondott beszédet.

— VIETNAMI DIÁKOKAT FOGADTAK november 3-án a Békéscsabai MÁV Nevelőintézetben. A vendégeket Biró Zsuzsa, az intézet KISZ-alapszervezetének titkára köszöntötte.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

43. számból: 118 777/1968. 3. B. A. Magyar Államvasutak mentessége földadó, kommunális adó és telekhasználati díj fizetésének kötelezettsége alól.

44. számból: 122 940/1968. 2. B. A MÁV kollektív szerződés 1969/70. évi tervezetének megvitatása.

45. számból: 121 585/1968. 4. C. Az év végi részesedés számfejtése és folyósítása.

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—46.
Szikra Lapnyomda

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Volosinovszki János, Marosán Pál Debrecen; Lepcsik László Miskolc: Cseh Zoltán Szolnok; Verba Ferenc Záhony; Dövényi Károly Bp.; Perlaki Gyula Sopron; Várfalvy Gyula Gyékényes: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Németh III. János, Fejes János Székesfehérvár; Antal József Miskolc, Havasi István Várpalota: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Vasutas birkózók és úszók a CGT jubileumi versenyein

A nagy francia szakszervezet, a CGT, fennállása 60. évfordulóját nagyszabású jubileumi sportversenyekkel is ünnepli november végén, december első napjaiban. *Párizsban* és a francia főváros környékén a rendező *Franciaországon* kívül *Bulgária, Csehszlovákia, Jugoszlávia, Lengyelország, Magyarország,* a *Német Demokratikus Köztársaság, Románia. Svájc* és a *Szovjetunió* szakszervezeti sportegyesületeinek válogatott versenyzői találkoznak három sportágban: birkózásban, tornában és úszásban.

A magyar versenyzők többségét a BVSC adja, úszásban például kizárólag BVSC-beliek: *Csinger Márton, Gágyor Vera, Szentirmay István* és *Turóczy Judit* indulnak. A BVSC-birkózókhoz — *Hornyák István, Pintér István, Steer Antal, Turba László — Bajkó Károly, Kiss Ferenc* és *Kubik Rezső* (Vasas). *Fazekas József,* a Ganz-MÁVAG versenyzője csatlakozik.

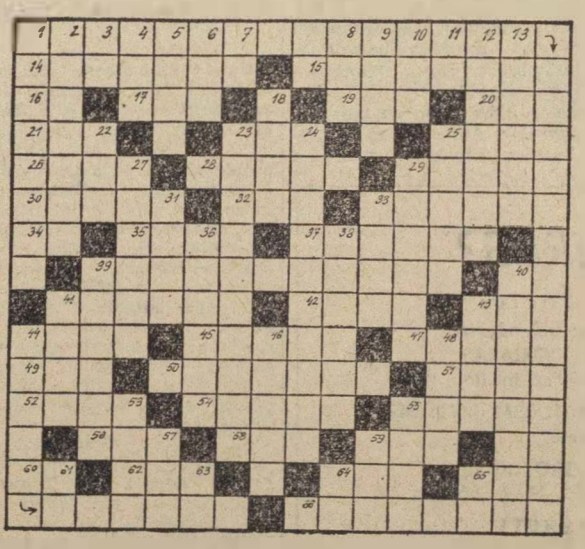
A CGT jubileumi sportrendezvényei között történelmi, szociológiai és más — a sporttudományok ágazataihoz tartozó — témák megvitatása is szerepel.

Tornásztalálkozó

A *Testvériség* tornaszakosztályának egykori férfi és női versenyzői közül néhányan érdekes hagyományokat ápolnak. Évenként egyszer találkoznak, s felelevenítik egykori versenyzői pályafutásuk élményeit, érdekesebb epizódjait. A közelmúltban a *Pilvax Étteremben* megrendezett találkozón 40-en voltak jelen. Ezen a találkozón elhatározták, hogy a baráti összejövetelt minden évben megtartják és felkutatják azokat az egykori versenyzőket is, akik az eddigi összejöveteleken nem voltak jelen.

A Testvériség női torna szakosztálya egyébként 20 évvel ezelőtt 1948-ban alakult. A legutóbbi találkozón az alapító tagok közül négyen vettek részt.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Ez a tárgya a 40/1968. (X. 31.) Kormányrendeletnek. (Folytatása a függőleges 41-ben.) 14. Két vállalat egyesülése. 15. Visszhangos mélységmérő. 16. Rend páratlan betűi. 17. Hangtalanul lódít. 19. Amade magánhangzói. 20. A bizmut kémiai jele. 21. Kelet, németül. 23. Szabályos kezdet! 25. Tartó. 26. ... kireann, az ír szabadállam parlamentje (ék. fel.). 28. Észak-indiai vallásfelekezet. 29. A Lett SZSZK fővárosa. 30. Régi muzsikus. 32. Bácskai község a Duna mellett. 33. Ítélet fajta. 34. Személyes névmás. 35. Angol csapat, előfogat. 37. Betűpótlással görög szoborcsoport. 39. Az 1968. évi IV. törvény. 41. Régi méltóság, nevelőnő. 42. Majdnem másra. 43. Olasz folyó. 44. Skót törzsi szervezet volt. 45. Román kikötőváros a Dunán (ék. fel.). 47. Dirr ikerszava. 49. Kevert sor. 50. Germán törzs (ék fel.). 51. Gázlómadár. 52. Koh-i-... 54. Óangol népballadák hőse. 55. Medvefajta. 56. Gyakori jelző. 58. Hím juh. 59. Üzenet. 60. Latin és. 62. A labdarúgás tétje. 64. Lakoma. 65. Állóvíz. 66. Nem egyhelyben topogók.

Függőleges: 1. A görögöknél a női szépség és a szerelem istennője. 2. Az ország két tájáról is származhat. 3. Erdei állat. 4. Szovjet gépkocsimárka. 6. Olasz város az Adola jobb partján. 6. Elhanyagol! 7. Kicsinyítő képző. 8. Ellentétes kötőszó. 9. Tipp. 10. Híres angol író. 11. Amerikai költő (1809—1849) 12. Állati lakás. 13. Zászlón. 18. Korhol. 22. Külföldre is járó teherautók jelzése. 23. Japán nemesi osztály tagjai. 24. A toll. réglegen. 25. Ausztria egy része. 27. Balti nép. 29. Angol rekord. 31. A-val a végén brazíliai állam. 33. Keleti fűszer. 36. A kör átmérőjének fele. 38. Gyakori alföldi fán. 39. Honfoglalás korabeli nép. 40. Amerikai keresztény szekta. 41. Figura a magyar kártyában. 43. Szorító, sajtoló. 46. A láng teszi. 48. Ehhez a nyelvcsaládhoz tartoznak a magyarok. 53. Énekes madár. 55. Keserűvíz márka. 57. Betűk glédája. 59. Kérdőszó. 61. Tisztelt cím! 63. Háziállat. 64. Kettőzve bányaváros. 65. A Balaton is ez.

Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a függőleges 44, valamint a vízszintes 39. Beküldési határidő: december 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Szocialista emberhez méltó életmódra kötelez.

Könyvet nyertek: Katona Kálmán Szentes, Baross u. 2. Horváth Gitta Nagykanizsa, I. Bolzár hadsereg u. 7/a. II. lépcsőház IV. em. 1. Válvi Dezső Bp. XII., Böszörményi u. 13—15. V. 1. Horváth Márta, Nagykanizsa 2. Vasútállomás, üzemmérnöki iroda. Honti Jenő, Miskolc, I., Garam u. 8.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM. Ára 40 fillér 1968. DECEMBER 2.

Munkasikerekkel köszöntötték a KMP megalakulásának 50. évfordulóját

A Kommunisták Magyarországi Pártja 50. születésnapja tiszteletére széles körű munkaverseny bontakozott ki a vasúti szolgálati helyeken. A verseny ezekben a hetekben érte el tetőfokát, s mint arról levelezőink, tudósítóink beszámoltak, vasutasaink kimagasló munkasikerekkel ünnepelték a félévszázados évfordulót.

Határidő előtt

Csak egy pillantás a térképre — hazánk egész területét behálózzák a vasútvonalak. A sok száz kilométeres pályán a 40 méternél rövidebb fesztávolságú hidak, átereszek, peronaluljárók építését, karbantartását és javítását a *Hídépítési Főnökség* dolgozói végzik.

Ebben az évben számtalan kisebb munkahelyen, továbbá a bajai híd rekonstrukciós munkáin, a *Budapest—Cegléd* vonalon és a szobi fővonalon végeztek komoly feladatot a hídépítők.

Az egyik legnagyobb munka a Duna fölött várta a hidászokat. Az addig vaslemezekkel borított bajai híd ugyanis új betonburkolatot kapott. A megnövekedő önsúly miatt a tartóelemeket megerősítették. Az 1968-as magas dunai vízállás vetette fel a bátaszéki oldal ártere felett húzódó feljáró és ezzel együtt természetesen a közúti és vasúti pályaszintje felemelésének igényét. Ezt 10 tonna teherbírású vasúti daru segítségével oldották meg. *A munkát úgy végezték, hogy biztosítsák — a rövid ideig tartó vágányzáraktól eltekintve — a vasúti közlekedés teljes zavartalanságát.* Ez nagyon megnehezítette a feladatot.

A közúti gépjárművek számára fenntartott kompjárat költsége havonta 200 ezer forint volt. Ez a MÁV-ot terhelte. A híd felújításán dolgozó két brigád a szocialista munkaverseny szellemében győzött le minden nehézséget: *a december 10-i határidő előtt egy hónappal november 8-án fejezték be a munkát.* Túlteljesítették tehát a versenyfeltételeket és százezreket takarítottak meg.

A szocialista munkaverseny eredményeként három, illetve két héttel *a kitűzött időpont előtt lett kész a Mogyoródi és Kerepesi út felett húzódó vasúti felüljáró is.* Itt szinte páratlan bravúrral, hosszában elvágták a hidat s „betoldva" szélesítették. A hidászok ezzel jelentősen hozzájárultak ahhoz, hogy a ceglédi vonal villamosítása a tervek szerint, 1968. december 31-re befejeződhessék.

A brigádmozgalom terén azért még van tennivaló. A jelenleg dolgozó 28 szocialista brigád a főnökség létszámának csak 28 százaléka. Az igazsághoz tartozik azonban az is, hogy a mozgalom szervezésének és összetartásának gátat vet a munkahelyek állandó változása és szétszórtsága. A politikai munka azonban új eredményeket ígér: *a KMP jubileumára a dolgozók 95 százaléka felajánlást tett.*

Az 50. évfordulóra készült el az a kiállítás is, melyet a főnökség gazdasági és mozgalmi szervei rendeztek. Képekben és tablókban dolgozták fel hazánk történelmét 1918-tól napjainkig. A kitűnően sikerült bemutatóra a kerület más vasúti üzemeiből is fogadják a látogatókat.

Zsoldos János

Hatszáz fiatal az 50. évfordulóért

Dávid László KISZ-titkár, átadja a Bahv 6288 pez. új személykocsit a forgalomnak
(MTI Foto Kovács Gyula felv.)

A *Dunakeszi Járműjavító*ban — november 19-én — ünnepélyes külsőségek között rendezett munkásgyűlésen adták át a forgalomnak azt a Bahv típusú vasúti személykocsit, mely normaóra-értékének teljesítését társadalmi munkában vállalták az üzem fiataljai.

A járműjavító KISZ-bizottsága által a KMP és a KIMSZ megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére indított társadalmi munkaakcióban *az üzem 600 fiatalja vett részt és felajánlását túlteljesítve 6820 normaóra-értéket termelt meg.*

Az üzem szerelőcsarnokában tartott nagygyűlésen a járműjavító közel 3000 dolgozója jelent meg. Részt vett az ünnepségen *Dudla Károly*, az MSZMP váci járási pártbizottságának titkára, *Becker Antal* a 10. szakosztály vezetője. *Révay Sándor* szb-titkár megnyitójában méltatta a fiatalok, szocialista brigádok, jubileumi versenyben elért eredményeit, melynek méltó bizonyítéka az elkészült kocsi.

Ezután a szerelőcsarnokban összegyűltek ünneplése közben *Dávid László* KISZ-titkár a fiatalok nevében átadta a Bahv 6288 pályaszámú — az oldalán a feljánlás teljesítését hirdető táblával ellátott — személykocsit a vasúti forgalom céljára, *Matkó József*nek, a 10. szakosztály helyettes vezetőjének.

Szőnyi Lajos

Jó eredmények a szalagszerű javításban

A *szolnoki járműjavító* kocsiosztályának a szalagszerű javítást végző szocialista brigádjai közül *Sipos Mihály* és *Bagi Miklós* brigádja vezet 80—80 kocsival. *Terjéki Béla* brigádja 71 kocsit javított ki az ünnepi műszakok során.

A főjavító szalagon 14 kocsit készítettek el. A kocsik bekötésében *Balogh András* lakatos brigádja végez elismerésre méltó munkát. A hegesztőknél *Csabai József* brigádja tűnt ki a versenyben, de *Balogh Sándor* tetőszerelő brigádja is mindent megtesz azért, hogy a javított járművek mielőbb elhagyják a műhelyt.

Hosszasan sorolhatnánk még a szebbnél szebb eredményeket elérő munkacsapatok, dolgozók nevét, akik mindent megtesznek a jobb munkaeredmények kivívásáért. Nem véletlen, hogy a szolnoki kocsiosztály darabszámos javítási tervét máris kiváló minőséggel túlteljesítette.

Cseh Zoltán

Zákonyi és debreceni fiatalok nyerték a jubileumi szellemi vetélkedőt

A debreceni igazgatóság területén működő 50 KISZ-alapszervezet képviseletében 400 fiatal gyűlt össze november 11-én Debrecen állomás nagy oktatótermében, hogy ünnepélyesen megemlékezzen a KMP, a KIMSZ és a Komszomol megalakulásának 50. éves évfordulójáról.

Bánszegi József, a KISZ Debrecen városi bizottságának tagja mondott ünnepi beszédet, majd a fiatalok irodalmi színpada adott műsort. Ezt követte a szellemi vetélkedő igazgatósági döntője. *A győztesbe jutott kilenc csapat tagjai közül a zákonyi és a debreceni fiatalok adták a legjobb válaszokat* a politikai, történelmi, helytörténeti, vasútüzemi és munkavédelmi ismeretekkel kapcsolatos kérdésekre. Ők nyerték a serlegeket és az értékes tárgyjutalmakat.

B. J.

Szakszervezeti vezetők találkozója Pozsonyban

A csehszlovák Közlekedési és Távközlési Szakszervezet kezdeményezésére november 21—23. között négy ország vasutas-szakszervezeti vezetőinek találkozójára került sor Pozsonyban. A találkozón résztvett *Eugeniusz Grochal*, a lengyel Vasutas Szakszervezet elnöke, *Karl Iffländer*, az NDK Közlekedési Dolgozók Szakszervezetének elnöke, *Szabó Antal*, a magyar Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, *Frantisek Vala*, a cseh Vasutas Szakszervezet elnöke, *Pavel Rehak*, a szlovák Vasutas Szakszervezet alelnöke.

A tanácskozás első napján Frantisek Vala adott tájékoztatót a csehszlovák közlekedési szakszervezetben végbement változásokról. Ezek között legjelentősebb, hogy a szakszervezet három szervezetre — Vasutas Szakszervezet, Közlekedési Szakszervezet, Posta és Távközlési Szakszervezet — tagolódott. *Mindhárom szakszervezet külön cseh és szlovák szervezetet alakított, külön központtal és külön vezetőséggel.*

A tárgyalások során az egymást kölcsönösen érdeklő kérdésekről folyt tapasztalatcsere jellegű megbeszélés. A legjelentősebb kérdések: *a munkaidőcsökkentés, a bér- és ösztönzési rendszerek, a dolgozók szociális helyzete és a társadalombiztosítás voltak.*

Különös érdeklődést tanúsítottak a jelenlevők Szabó Antal elvtárs, az új vasúti törvényről és a közlekedéspolitikai koncepcióról adott tájékoztatója iránt.

A részvevők úgy határoztak, hogy a munkaidőcsökkentés kérdéseiről, eddigi eredményeikről írásban tájékoztatják egymást, majd ezt követően ismételt megbeszélést tartanak.

A vasúti határforgalommal kapcsolatban egyöntetűen megállapították, hogy *a határállomások közötti munkaverseny eddigi formája elavult.* Határozat szerint minden érintett fél két hónapon belül kidolgozza elképzeléseit, s a nézetek egyeztetése után a legjobb formát választják az együttműködés gyümölcsözőbbé tétele érdekében.

Tudományos tanácskozás a közlekedésfejlesztés új irányairól

A Magyar Tudományos Akadémia műszaki-tudományok osztálya november 20 és 22 között nagyszabású tanácskozást rendezett a közlekedésfejlesztés új irányainak tudományos alapjairól az Akadémia felolvasó termében. A bevezető előadást *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, a Közlekedéstudományi Bizottság elnöke tartotta. Ezt követően *Turányi István* a műszaki tudományok doktora, a közlekedésfejlesztés természet- és műszaki tudományos alapjairól tartott előadást.

A háromnapos tanácskozáson a vasúti közlekedés fejlesztésének tudományos problémáiról, a közúti közlekedés fejlesztésének tudományos alapkérdéseiről, a városi közlekedés és az urbanizáció problémáiról, a víziközlekedés fejlesztésének kérdéseiről hangzottak el előadások.

Elismerés a kiváló minőségért

Október elején befejeződtek a MÁV szállítmányozási szolgálat nemzetközi osztálya Deák téri irodáinak átalakítási munkálatai. *Az átalakítást a MÁV Magasépítési Főnökség szakipari építésvezetőségének dolgozói végezték, meghozzá minőségi munkával.* Ezt bizonyítja, hogy a műszaki átadás jegyzőkönyvében a főnökséget külön dicséretben részesítették. Kifejezték elismerésüket az építésvezetőség két szocialista brigádjának is. Az elismerő szavakat a brigádnaplóban rögzítették.

A Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség új központi székházának építését is a Magasépítési Főnökség dolgozói végezték. A létesítmény átadási ünnepségén, amely a közelmúltban volt, szintén *elismeréssel illették a minőségi munkát végző kivitelezőket.* Elismerésüket fejezték ki azok a dolgozók is, akik a Tatai úti új székházba beköltöztek.

Ez a két példa nem egyedülálló. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az a tény, hogy *az utóbbi években a Magasépítési Főnökség dolgozóinak hibájából eredő minőségi hiányok összege nem éri el az átadott létesítmények kivitelezési összegének egy ezrelékét sem.* Éppen ezért határozott úgy a főnökség vezetése, egyetértésben a mozgalmi szervekkel, hogy a minőségi hiányok csökkentésére vonatkozó mutatót a jövőben már nem veszik fel a versenyszabályzat pontjai közé. Ez az elhatározás a szocialista brigádok eddig végzett munkájának egyik legnagyobb elismerése, ugyanakkor bizalom a jövőre nézve. A főnökség vezetése ugyanis ezután is számít a szocialista brigádok lelkiismeretes, jó munkájára.

Az alapszervezetek további erősödését ígérik a választások

Beszélgetés Kinczli Józseffel, a pécsi területi bizottság titkárával

Ismét tisztújításra, az aktivisták népes gárdájának újjáválasztására készülnek a szakszervezetek. A választások kitűnő alkalmat nyújtanak arra, hogy az aktivisták, a szakszervezeti bizottságok beszámoljanak az utóbbi két esztendőben végzett munkáról és a tagság támogatásával megerősödve készüljenek a további feladatokra. A legutóbbi választás során a pécsi területen is sikerült elérni, hogy olyan aktivisták kerüljenek a vezető testületekbe, a különféle tisztségekre, akik önzetlenül, áldozatkészen szolgálják a párt politikáját, a dolgozók érdekeit. *A pécsi területi bizottság méltán értékelte pozitívan az alapszervezeti tisztségviselők eddig végzett munkáját*, megállapítva, hogy felkészültségük, hozzáértésük minden vonatkozásban növekedett. Rendelkeznek a szükséges képességekkel ahhoz, hogy segítsék a mozgalom előtt álló további feladatok végrehajtását.

Választási ütemterv készítettek

— A szakszervezetünk VII. kongresszusán hozott határozat végrehajtása során tovább növekedett szakszervezeti bizottságaink vezető, irányító és ellenőrző tevékenységének színvonala — mondta *Kinczli József*, a pécsi területi bizottság titkára. *— Növekedett tagságunk aktivitása is, erősödött bizalmunk a választott vezetők iránt. A jövő év elején kezdődő választások alkalmával reméljük, tovább erősödnek majd alapszervezeteink.*

— Hogyan segíti elő ezt a területi bizottság? Milyen előkészületeket tettek eddig az alapszervezeti választásokra?

— Részletes ütemtervet készítettünk a választások lebonyolítására — felelte a területi bizottság titkára — *és a szükségessé vált szervezeti változtatások végrehajtására. Ennek alapján készítik el alapszervezeteink választási programjukat.*

A pécsi területen szakszervezetünk elnökségének határozata értelmében *január 15-től február 10-ig bonyolítják le az 1180 bizalmi újjáválasztást.* A megválasztandó bizalmiak 8—10 százaléka lesz új szakszervezeti aktivista, akik a KISZ-tagság soraiból kerülnek a nyugdíjba ment bizalmiak helyére. Február 1—20 között kerül sor az 55 műhely- és osztálybizottság 275 tisztségviselőjének megválasztására. A vezetőségválasztó taggyűléseket február 1—25-ig tartják 28 kis és közepes létszámú alapszervezetben. A nagy szakszervezeti bizottságoknál március 1—15 között lesznek a vezetőségválasztó küldöttértekezletek. Ilyen formában *18 szakszervezeti bizottságot választanak újjá a pécsi területen.*

Segítik az alapszerveket

A választási irányelveket, a végrehajtandó feladatokat október 25-én egésznapos titkári értekezleten tárgyalták meg és ennek alapján megfelelő ütemben folynak az előkészületek. *Az illetékes pártbizottságok és pártalapszervezetek mindenütt értékes segítséget adnak a szakszervezeti választások előkészítéséhez úgy is, hogy újabb párttagokat bíznak meg a szakszervezetben végzendő munkával.* A szakszervezetek megyei tanácsai egyetértettek a területi bizottság választási programjával és segítik, ellenőrzik annak végrehajtását.

— A választásokkal egyidejűleg milyen szervezeti változtatások végrehajtását tervezi a területi bizottság?

— Az építési és pályafenntartási szakszolgálat területén néhány jogos igény mutatkozik műhelybizottság létrehozására — válaszolta Kinczli József. *— Ezeknek igyekszünk eleget tenni.* A sásdi és a sellyei szakszervezeti bizottságot viszont megszüntetjük, mert az egyszerűsített szolgálat bevezetésével taglétszámuk nagyon lecsökkent. Sásdi tagjaink a dombóvári, illetve a godisakomlói alapszervezethez, a sellyeiek a szentlőrinci, a barcsi, illetve a harkányfürdői szakszervezeti bizottságokhoz nyernek átigazolást.

— A választások előkészítésével kapcsolatban most sok a dolguk szakszervezeti bizottságainknak, akiket területi bizottságunk tagjai közvetlenül segítenek e munkában — folytatta a területi titkár. — *Készülnek a decemberi taggyűlésre, ahol a jelölő bizottságokat választják majd meg. Március hozzáláttak a beszámolók összeállításához.* Ennek első

(Folytatás a 2. oldalon)

Kiváló együttes

November 9-én, a Fészek Klubban átadták a Kiváló együttes okleveleket a legjobb működő művészegyütteseknek, köztük az Északi Járműjavító Ki mit tud győztes Törekvés népi táncegyüttesének is. Az együttes tagjai ez évi nagyszerű szereplésükkel rászolgáltak a kitüntetésre.

November 29-én *Szabó Antal* főtitkár, a *Törekvés Művelődési Ház* klubjában rendezett baráti összejövetelen köszöntötte a kitüntetett együttest.

ARANYLAKODALOM SZEGEDEN

Ritka szép családi ünnepet ült *Sárkány Kalmán*, nyugdíjas pályaőr. Népes családja körében aranylakodalmát tartotta Szegeden, november 17-én. Kálmán bácsi 1914-ben lépett vasúti szolgálatba, mint pályamunkás és 42 éves szolgálat után 1956-ban ment nyugdíjba.

Kilenc gyermeket nevelt fel a Sárkány házaspár, akik közül ma heten a MÁV dolgozói. Népes családjukban tíz unoka is köszöntötte az aranylakodalmas Sárkány Kálmánt és feleségét.

Ötven éve történt

Vasutasok voltak...

Már fél évszázad telt el a *Kommunisták Magyarországi Pártjának* megalakulása óta, de a nagy hőerejű történelmi eseménynek máig is akadnak olyan mozzanatai, amelyeknek megfejtése izgalmas feladat elé állítja a kutatót. Ezek közé sorolhatjuk a pártalapításban részt vevő vasutasok szerepének feltárását is.

A KMP megalakulása előtt a proletárforradalomért harcoló erők tömörítésére irányuló kísérletek közül a *Magyarországi Szocialisták Független Csoportjának* létrejötte volt az egyik legjelentősebb. A korszakkal foglalkozó történeti irodalom szerint ezt a csoportot a „csepeli, erzsébeti, mátyásföldi munkásokra támaszkodó" régi baloldali szociáldemokraták és ellenzéki bizalmiak szervezték. Név szerint négy vezetőt említenek: *Somló Dezsőt*, az ismert baloldali szociáldemokratát, *Rajczi Rezsőt*, *Sikorszky Lajost* és *Österreicher Sándort*, a csepeli fegyvergyári bizalmit.

Ki volt Rajczi és Sikorszky?

Rajczi Rezső

Történelmi irodalmunk adós a személyükre vonatkozó felvilágosítással. A kortárs Hevesi Gyula *„Egy mérnök a forradalomban"* című, 1959-ben megjelent visszaemlékezésében olvassuk: „Rajczira én homályosan emlékszem, talán a Gyárközi Bizottságból és ha nem tévedek, az Egyesült Izzó munkása volt."

Rajczi Rezső nevével az 1920-as nekrológokban találkoztam először. *Kommunista volt. A Tanácsköztársaság leverése után a gyűjtőfogházba hurcolták. 33 éves korában, 1920. január 22-én, a Szent István Kórházban fejezte be életét.* Nem munkásbizalmi volt, hanem MÁV-titkár, nem az Egyesült Izzóban dolgozott, hanem a MÁV Igazgatóságon.

A Tanácsköztársaság vasutas vezetői között nem találkoztam a nevével. De akkor még élt *Fazekas József*, a kommunista vasutas veterán, aki hitelesítette a nekrológot. Rajczi neve felkerült a vasutas mártírok tablóira a *Közlekedési és hírközlési dolgozók a magyarországi munkásmozgalomban"* című kiállításon, amelyet pártunk IX. kongresszusának tiszteletére rendeztünk a Közlekedési Múzeumban. Rajczi életútja azonban még mindig ismeretlen volt.

Az évfordulóra készülve — a véletlen szerencse jóvoltából — értesültem arról, hogy özvegye él. Meglepő és kedvező fordulat, hiszen Fazekas emlékezete szerint Rajczi nőtlen volt.

Társadalmi Múzeum

Rajczi Rezsőné elmondta, hogy 1913—1914-ben gyakran járt az Eötvös utcai *Társadalmi Múzeumba* — a baloldali értelmiségiek és fiatalok kedvelt találkozóhelyére —, ahol rendkívül érdekes előadásokat hallgatott. Egy vöröses szakállú, lelkes fiatalember tartotta azokat. Rajczi Rezső volt. Megismerkedtek. 1914 szeptemberében összeházasodtak.

— Miről szóltak az előadások? — kérdeztem.

— *Az antialkoholizmusról, a nemzetközi segédnyelvről és a természetes táplálkozásról* — válaszolta.

Antialkoholizmus! Eszperantó! Itt a kulcs, amellyel az élet által gondosan elzárt titok zárját felnyithatjuk.

Lehetőség. Az igazi kutatómunka csak ezután kezdődik. A kutató izgatottan átlapozza a Társadalmi Múzeum 1913—1918 közötti évkönyveit. Semmit sem talál... Letörli a port az antialkoholisták folyóiratáról, amely talán évtizedek óta áll háborítatlanul az *Országos Széchényi Könyvtár* egyik külső raktárában. Érdemes volt. A rejtély megoldódott.

Vasutas családból származott. 1909-ben a *Kolozsvári Tudományegyetemen* befejezte jogi tanulmányait. A debreceni MÁV üzletvezetőség dolgozója lett. Mint a magyar progreszszió lelkes aktivistája kapcsolódott be a civisváros társadalmi életébe. Előadásokat tartott a *Szabad Iskolán*, szervezte az antialkoholistákat és az eszperantó kicsiny, de lelkes táborát. *1913-ban a berni nemzetközi eszperantó világkongresszuson az Eszperantista Absztinensek Nemzetközi ligájának vezetőségébe választották.* 1913-ban Budapestre helyezték, a MÁV Igazgatóság F. IV. (szállítmányozási és visszkereseti ügyek) Szakosztályába. Mint az antialkoholisták egyik vezetője, Somló Dezsővel együtt irányította az *„Alkoholmentes leszerelésért"* jelszóval 1917-ben indított országos antimilitarista mozgalmat. Így került kapcsolatba a MÁV-titkár Csepel, Erzsébet és Mátyásföld hadüzemi munkásaival.

Megismerkedtek Kun Bélával

Csakhamar kiderült, hogy *a „függetlenek" négy ismert vezetője közül kettő vasutas hivatalnok.* Rajczit baráti és munkatársi kapcsolatok fűzték fiatal tanítványához, Sikorszky Lajos MÁV-irodakezelőhöz.

A Magyarországi Szocialisták Független Csoportjának szervezésével kapcsolatos megbeszéléseket Rajczi Budafoki út 81. sz. alatti lakásán tartották. November 15-re alakuló gyűlést hirdettek, *„Minden proletárhoz!"* címmel kiáltványt adtak ki és elhatározták, hogy Rajczi szerkesztésében megindítják a *Vörös Lobogó* című lapot.

A csoport külön tevékenysége azonban napokon belül véget ért. Vezetői megismerkedtek az időközben hazatért *Kun Bélával* s bekapcsolódtak a Kommunisták Magyarországi Pártjának megszervezésébe. *Rajczi és Sikorszky az új párt vezetőgárdájához tartoztak.* Rajczi Rezső tagja lett a KMP második (illegális) Központi Bizottságának.

Gadanecz Béla

Veterántalálkozó a Vasúti Főosztályon

A Vasúti Főosztály KISZ-bizottsága a szakszervezeti bizottsággal közösen veterán találkozót rendezett november 25-én a KMP megalakulásának 50. évfordulója alkalmából. A találkozón a KISZ-fiatalok nevében *Bánhidi Antal*, a főosztály KISZ-bizottságának titkára kedves szavakkal köszöntötte a veteránokat, majd részletesen méltatta harcos helytállásukat az őszirózsás forradalomban, a Tanácsköztársaság védelmében, s később a Horthy-fasizmus éveiben.

Az üdvözlés után ajándékkal kedveskedtek a veteránoknak és fehér asztalnál látták vendégül őket.

Bánhidi Antal, a KISZ-bizottság titkára köszönti a veteránokat.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Nyugdíjasok köszöntése a MÁV kórházban

Ünnepélyes búcsúztatót rendeztek november 27-én a MÁV Kórház idén nyugdíjba ment dolgozói részére. A 27 nyugdíjast, közöttük *dr. Katona Tibor*, igazgatóhelyettes főorvost és *Kerekes Jánosné*, rendelőintézeti főnővért, *Merényi Józsefnét*, a Jávor utcai részleg osztálybizottsági titkárát a kórház dolgozói nevében *dr. Kovács Sándor*, a szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte, majd *Szeniczey Rezső*, igazgatóhelyettes, a pártszervezet csúcstitkára méltatta a nyugdíjba vonult dolgozók sokéves, áldozatkész munkásságát. *Dr. Vajda György* igazgató ajándéktárgyakat adott át emlékül a 27 nyugdíjasnak.

Délután magyarnóta műsor is köszöntötte a nyugdíjasokat és a kórház aktív dolgozóit, a betegeket is, akik zsúfolásig megtöltötték az ezúttal színházteremmé átrendezett előcsarnokot. A szép muzsikát *Kozák Gábor József* és népi zenekara szolgáltatta a rádióból és a televízióból jól ismert, népszerű énekesek, így *Boros Jolán, Zala Tóth Erzsébet, Kürti Éva, Szalai László* és mások fellépéséhez. A kellemes hangulatú délután emlékével búcsúztak régi munkatársaiktól a MÁV Kórház nyugdíjasai.

Jubileumi bélyegkiállítás a debreceni járműjavítóban

A hármas jubileumi évforduló tiszteletére 36 tablóból álló bélyegkiállítást rendezett az üzem művelődési otthonában a *debreceni járműjavító* két bélyeggyűjtő köre. A kiállított tablókat szakértő zsűri értékelte. Az első helyezést *Kiss Kálmán*, munkásmozgalmi tárgyú bélyegekből összeállított tablója nyerte el, a második helyre *Horváth Tibor*, űrhajós tablóját, a harmadikra *Balogh Ferenc* lengyel bélyeggyűjteményét és *Tóth Lajos* állatvilág gyűjteményét sorolták. A helyezést elért bélyeggyűjtőket az üzem szakszervezeti bizottsága, KISZ-bizottsága és a művelődési otthon vezetősége tárgyjutalomban részesítette. A kiállítás megrendezésében Tóth Gyula, Szabados Mátyás, Tóth Lajos, Balogh Ferenc és Kiss Kálmán bélyeggyűjtők tűntek ki társadalmi munkájukkal.

V. J.

Az olvasóhoz

Kedves Olvasó!

Most, amikor közeledik az év vége, ismét tollat ragadtunk, hogy Önhöz és mindazokhoz szóljunk, akik rendszeresen olvassák, terjesztik lapunkat a Magyar Vasutas-t. Nem titkoljuk: szeretnénk ha 1969-re még többen előfizetnék lapunkat. A szakszervezeti tisztségviselőket, aktivistákat ezért arra kérjük, hogy legyenek segítségünkre az olvasók számának növelésében, újabb előfizetők szervezésében.

A Magyar Vasutas, mint ismeretes, havonta kétszer jelenik meg. Évi előfizetési díja 9,60 Ft. A lapot a Népszava Lapkiadó — a többi szakszervezeti laphoz hasonlóan — előfizetésben terjeszti. A szakszervezeti bizottságok sajtófelelősei lehetőleg egész évre, ha ez nehézséget okoz, félévre szedjék össze és fizessék be az előfizetési díjat. Ezzel sok felesleges adminisztrációtól mentesítik a kiadót. Arra is szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy az előfizetési díjból 20 százalék kezelési költség címén a szakszervezeti bizottság sajtófelelősét illeti meg. Még valamit: amikor a sajtófelelősök a Népszava Lapkiadónak befizetik az előfizetési díjakat, pontosan közöljék azt is, hogy milyen címre kérik az újságot. A kiadótól kapott tájékoztatás szerint ugyanis gyakran előfordul, hogy a megrendelők hiányos címet tüntetnek fel, s ezáltal megnehezítik a posta munkáját.

Kedves Olvasó! Az év utolsó hónapjában keresse fel bizalmiját, vagy a szakszervezeti bizottság sajtófelelősét és fizessen elő 1969-re is a Magyar Vasutasra, az Ön lapjára, amely nélkülözhetetlen segítséget ad az ismeretek bővítéséhez, a szakszervezeti szervező, nevelő, agitációs és propaganda munkához. Eligazít az érdekvédelemmel kapcsolatos kérdésekben, rendszeresen tájékoztat a vasúti munkában elért eredményekről. Mindezeken túl figyelemmel kísérjük a vasutasok érdeklődését és lehetőségeinkhez mérten igyekszünk kielégíteni.

Az előfizetők szervezésében a szakszervezeti aktivisták mellett számítunk a szocialista brigádok segítségére is.

A szerkesztőség

FELHÍVÁS!

A Tanácsköztársaság kikiáltásának 50. évfordulójával a jubileumhoz méltóan szeretnénk lapunkban foglalkozni. Cikksorozat közlését tervezzük január 1-től, folyamatosan, minden számban. Ismertetni kívánjuk azoknak a vasutasoknak a tevékenységét, akik 50 évvel ezelőtt jelentős szerepet játszottak a Magyar Tanácsköztársaság kikiáltását megelőző hetekben, hónapokban, majd később a fiatal proletár állam védelmében.

Kérjük mindazokat, akik az 50 évvel ezelőtti eseményekről írásos dokumentumokkal, korabeli újságokkal — Magyar Vasutas, Vörös Újság, stb. — fotókkal rendelkeznek, juttassák el szerkesztőségünkhöz. A tervezett cikksorozatok megírásához szerkesztőségünknek nagy segítséget nyújtanának ezek a dokumentumok. Cím: Magyar Vasutas Szerkesztősége, Budapest VI. ker. Benczúr utca 41.

Hámán Kató születésének 84. évfordulójára

December 4-én lenne 84 éves a magyar munkásmozgalom, közelebbről a vasutas munkásmozgalom mártírja: *Hámán Kató*. Születése évfordulójára annál is inkább helyénvaló az emlékezés, mert csak néhány nap választ el bennünket a *Kommunisták Magyarországi Pártja* megalakulásának 50. évfordulójától, amelynek illegális munkájában kiemelkedő szerepet vitt Hámán Kató.

1884. december 4-én született a Heves megyei *Kompolt* községben. *Édesapja vasúti pályaőr volt.* Hámán Kató korán megismerte a kenyérkeresés gondjait. 1908. november 1-én, amikor pénztárkezelőnek alkalmazták a hatvani állomáson, már nem élt az édesapja, s reá hárult testvérei eltartásának gondja.

Rövid idő alatt jól képzett, lelkiismeretesen dolgozó vasutas lett. Munkatársai becsülték szaktudásáért, szerették önzetlenségéért, szerénységéért. Önérzete, osztálytudata hamar kifejlődött. A háború gyűlölete, az emberek iránti szeretete és békevágya vitte a munkásmozgalomba. Ahogy elértek hazánkba a Nagy Októberi Szocialista Forradalom diadalmas eszméi, úgy vált Hámán Kató a munkásmozgalom tevékeny harcosává.

1918-ban helyezték a *Nyugati pályaudvarra.* Mint kiváló szónok és lelkes agitátor, tevékenyen részt vett az 1918. júniusi általános sztrájk előkészítésében és irányításában. *Az elsők között lépett 1918 őszén a Kommunisták Magyarországi Pártjába, amelynek haláláig hűséges, megingathatatlan harcosa maradt.*

Közvetlen hangú, mély meggyőződéstől fűtött beszédei hamar népszerűvé, ismertté tették a vasutasok között. Az 1919-es tanácsválasztások idején munkatársainak bizalmából került a budapesti IX. kerületi munkás- és katonatanácsba.

A Tanácsköztársaság bukása után fegyelmi bíróság elé állították. Hámán Kató a fegyelmi tárgyaláson éppúgy, mint később a statáriális bíróság előtt, bátran jelentette ki: *„Meggyőződéses kommunista vagyok... nevelésem hozta magával, hogy hajlottam a szocialista, illetve kommunista tanok felé... módomban állott a szegénységet és a nyomort látni, s így érlelődött meg bennem lassanként a meggyőződés, hogy a kommunista elvek a legszebbek és csak azok boldogítják igazán az emberiséget".*

A Horthy-rendszer nyomozói, rendőrhatóságai is „felismerték" a Tanácsköztársaság idején végzett munkájának jelentőségét. Hosszú időre a toloncházba, a Markó utcába, a Gyűjtő-fogházba került.

A MÁV több mint 10 éves szolgálat után minden nyugdíjigény nélkül elbocsátotta. Szabadulása után mint varrónő, majd a Ruggyantaáru Gyárban dolgozott. Hamarosan a *Vegyipari Munkások Szakszervezetének* titkára lett. Nem sokáig. Peyerék hamar szabadulni igyekeztek az ilyen „veszélyes" kommunistától.

1925-ben számos kommunistával együtt letartóztatták. 1926 nyarán került a Horthy-vérbíróság elé. A főtárgyaláson az utolsó szó jogán elmondott szavaiból idézünk:

„Munkásasszonysorsom betetőzésének érzem és tudom, hogy a vádlottak padján szemben állok ezzel az egész rendszerrel, amely a proletárságot állati életre kényszeríti, s innen kérdem proletár nőtestvéreimet: meddig várnak és tűrnek még?"

A beszéd közben az elnök háromszor a csengőhöz nyúlt. S amikor hangosan megrázta, Hámán Kató ezekkel a szavakkal fejezte be megrendítő beszédét:

„A vádlottak padjáról fordulok hozzátok, Magyarország dolgozó asszonyai! Ha nem akarjátok, hogy gyermekeitek a kapitalista rabságban tönkremenjenek, gyertek velünk, harcoljatok velünk, a kommunista párttal. Abban a biztos tudatban várom és fogadom ítéletüket, hogy nem hiába küzdöttünk. *Éljen a Kommunisták Magyarországi Pártja! Éljen a proletárdiktatúra!"*

A vésztörvényszék hírhedt Szemák-tanácsa két év és négy hónapi fogházra ítélte. Kiszabadulása után tovább folytatta illegális munkáját. 1929-ben Vácott. *Lőwy Sándor* temetésén ismét elfogták és börtönbe került.

Évek során még tízszer ismétlődik meg életében a letartóztatás. Egyre kegyetlenebbül gyötörték, kínozták. Utoljára *Baku László* személyesen „foglalkozott" vele: *összezúzta máját, veséjét.* Kórházba került, de még ott sem hagyták nyugodni. Már haldoklott, de a detektív még ott ült a szobában. Utolsó szavaival ő utasította ki, hogy legalább szabadon halhasson meg.

Még nem volt 52 éves, amikor 1936. augusztus 31-én, meggyötört szervezettel a kórházi ágyon meghalt.

Az alapszervezetek további erősödését igérik a választások

(Folytatás az 1. oldalról)

lépéseként a vezetőségi tagok külön-külön elkészítik a reszortjukra vonatkozó értékelést és számot vetnek a jövő feladatival is. Ezek az értékelések lesznek az alapjai a vezetőségek kollektív beszámolójának. *Rendkívül fontos a bizalmi csoportértekezletek megfelelő előkészítése is.* A sablon, a formalitások elkerülése végett nem ragaszkodunk ahhoz, hogy a bizalmiak szó szerint előre leírják mondanivalójukat. Kötetlenebb lesz a beszélgetés, élénkebb a vita, ha a bizalmi feljegyzései és emlékezete alapján értékeli a végzett munkát, foglalkozik a problémákkal, melyek az utóbbi két évben csoportját foglalkoztatták.

Felhívás a szolgálati vezetőkhöz

A korábban bevált gyakorlatnak megfelelően *a pécsi területi bizottság az igazgatóság vezetőjével közösen felhívással fordult valamennyi szolgálati hely vezetőjéhez*, felkérve őket a szakszervezeti választások segítésére, a technikai feltételek biztosítására.

— Ezúton is szeretném felhívni alapszervezeteink figyelmét a *„befelé fordulás"* veszélyére. A választások idején is sokoldalú munkát kell végeznünk, hiszen azzal egyidőben kezdjük a jövő évi tervek végrehajtását, akkor kerül sor az új kollektív szerződés megtárgyalására, a szolgálati helyek, a szocialista brigádok végzett munkájának értékelésére. *Bízunk abban, hogy tervszerű munkával aktivistáink lelkes többora ezúttal is megoldja feladatait* — mondotta befejezésül Kinczli József.

Lőrincz János

Díjkiosztás a MÁV Nyugdíj Hivatalban

Mint arról már hírt adtunk, a *MÁV Nyugdíj Hivatal* társadalmi szervei a hármas jubileumi évforduló alkalmából kétfordulós pályázatot hirdettek a hivatal dolgozói körében. Az első forduló lezajlott, s a hivatal november 7-i ünnepségén vették át jutalmukat a legjobb pályamunkák készítői.

A feltett kérdésekre *dr. Németh Istvánné* adta a legtartalmasabb választ. Megérdemelte a dolgozók ünneplését, amikor *Csörgő Pál* osztálybizottsági titkártól átvette az első díjat. Szép pályamunkát készített a második díjas *Mamusich Tamás* és a harmadik helyezett *Liszka Márta* is.

Dr. Gál György

A vasutak jelene és jövője

I.

EGYRE GYAKRABBAN hallunk olyan megnyilatkozásokat, melyek világszerte a vasutak megszüntetését hangoztatják és a gépkocsi, illetve a repülőgép mind nagyobb szerepét emlegetik. Ezért érdekes és tanulságos a világ vasútjainak problémájával foglalkozni.

A vasút története az elmúlt csaknem 150 esztendőben állandó fejlődést mutat. Összehasonlítva azokat a körülményeket, amelyek mellett napjainkban a *„Mistral"* vagy *„Rheingold"* elnevezésű, modern európai expresszvonatokkal, vagy a japán *„Tokaido"* vasúton utazni lehet, a vasutak hőskorának utazási feltételeivel, óriási fejlődést állapithatunk meg. Elég ha arra gondolunk, hogy *az 1820-as évek utasai a lovas postakocsi külsejétől alig eltérő fűtetlen vagonokban, melegvizes palackokkal védekezve a hideg ellen, 20—30 km-es óránkénti sebességgel juthattak csak el utazási céljaik végpontjához.*

A vasút műszaki és gazdasági fejlődése — amíg monopolhelyzettel rendelkezett a szárazföldi közlekedésben — lassú volt. Az autónak és a repülőgépnek — mint szállítóeszköznek — a megjelenése, valamint gyors fejlődése azonban megváltoztatta a vasút helyzetét is. Mivel elvesztette egyeduralmát, műszaki fejlesztésének meggyorsítására kényszerült. *Az utóbbi 20 év alatt elért eredmények jobban megváltoztatták a vasút arculatát, mint létrejöttének pillanatától a második világháború időszakáig végbement fejlődés együttvéve.* A haladás azonban még gyorsabb tempót követel.

A konkurrens szállító eszközök műszakilag egyre gyorsabban tökéletesednek, és alkalmazkodnak a modern társadalom igéséhez. Az életszínvonal általános emelkedése, a társadalom növekvő követelményei, különösen az utazási sebességet, a biztonságot és a kényelmet igényliik. Ezért olyan vélemény alakult ki, hogy a vasútnak a szállítás más fajtái mellett nincs jövője. Az általánosan elterjedt álláspont azonban az, hogy *a jövő gazdaságában a legfontosabb szerepet még sokáig a vasút fogja játszani.* E szerep betöltésére azonban nem elég az állandó, egyenletes fejlődés, hanem forradalmi átalakulásra van szükség.

A VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSNÁL elsősorban arra az alapvető kérdésre várunk választ, hogy az igény csökken, nő vagy eltűnőben van? Sokan úgy vélik, hogy az életszínvonal állandó emelkedése —, amely lehetővé teszi egyre szélesebb társadalmi réteg számára a gépkocsi szolgáltatás igénybevételét —, lassan kiüríti a személyszállító vonatokat. Ilyen irányzat van az Amerikai Egyesült Államokban, ahol — noha a közutakon csaknem megoldhatatlan forgalmi problémák jelentkeznek —, *a lakosság egyre kevésbé veszi igénybe a vasutat. A vasutak ezért, felismerve az új műszaki megoldások jelentőségét, kénytelenek mind az elővárosi közlekedésben, mind a távolságiban 200, sőt 300 km/óra sebességű járatokkal összekötni a sűrűn lakott területek nagyvárosait.*

Európában más a helyzet. Itt a motorizáció foka még nem olyan magas, mint az Egyesült Államokban. Az autóutak száma azonban megnőtt. Az utak egyre szélesebbek, de egyre drágábbak és mindinkább zsúfoltak is. A tapasztalatok ugyanis azt mutatják, hogy az autóutak számának növekedése ellenére a követelményeket — sebesség, kényelem, biztonság — egyre nehezebb biztosítani a város és elővárosi forgalomban, de még a városközi távolsági forgalomban is. Az autóutak számának gyarapodásával arányosan a forgalmi nehézségek is napról-napra nőnek. A közúti hálózat fejlesztése olyan összegeket igényel, hogy az több európai országban a költségvetés egyensúlyát fenyegeti.

NAPJAINKBAN AZ EMBEREK különösen igényesek. A turistautakon kívül minden utazást időveszteségnek, fáradtságnak és veszélynek tekintenek. Az utas tehát olyan szállítóeszközt akar igénybevenni, amely gyors, kényelmes és biztonságos. Ilyen körülmények között kijelenthetjük: *ha vasút nem lenne, azt fel kellene találni.* A vasútnak ugyanakkor olyan kényelmet kell nyújtania az utazóközönség számára, amelyeket az autó nem adhat.

A vasúti utazáshoz fűződő követelmények a következők:

— nagy utazási sebesség nemcsak főútvonalakon és különleges vonatokon, hanem más útvonalakon és kis távolságon is;

— nagy kényelem nemcsak a járművekben, hanem mindenben, ami az utazáshoz hozzátartozik;

— olyan előnyök, hogy az utas széleskörű lehetőségek közül állithassa össze útitervét és azt kedve szerint változtathassa.

Ilyen feltételek biztosítása esetén a vasút és a gépkocsi-közlekedés nem versenytársak a közlekedésben, hanem egymás kiegészítői. Ez a kijelentés egymagában is forradalmat jelent.

Ha a légiforgalmat tekintjük, az a vasúti szállítással ellentétben kis teljesítményű, de előnye nagy sebessége és nagy hatósugara. A légi útvonalak és repülőterek azonban túlterheltek, így a légi utasok száma viszonylag csekély és nem befolyásolja lényegesen a vasút személyforgalmát.

A REPÜLŐGÉP FEJLŐDÉSE sem teszi tehát a vasutat feleslegessé, de rákényszeríti, hogy alkalmazkodjék korunk megváltozott követelményeihez. *Napjainkban olyan terveket látunk felvetődni, mint a függőpályán közlekedő, egysinű vasút, a légpárnásvonat, a rakétavonat stb.* Ezekben az új alakokban **pedig a szállítás főkövetelményeit** kell tekintetbe venni, vagyis a sebességet, a forgalomsűrűséget, a kényelmet és a biztonságot.

Az áruszállításban az egyes közlekedési ágazatok műszaki-gazdasági jellemzői alapján határozható meg azok gazdaságos, hatékony alkalmazási területe. *Mind a vasutak, mind pedig a többi szállítási mód számára az alapvető probléma az, hogy meg kell határozni a gazdasági életben elfoglalt valóságos helyzetüket, valamint azokat a feltételeket, amelyeket meg kell teremteni, hogy betölthessék szerepüket.* A közlekedési szükségletek legfontosabb meghatározó tényezője a társadalmi össztermék mennyiségének és összetételének alakulása. Az anyagi termelés szállítási szükségleteinek kielégítésénél a nagy távolságú tömegszállításokra leginkább a vasút és a hajózás, a kisebb távolságú, kevésbé nagy volumenű, esetleg értékesebb áruk szállítására általában a tehergépkocsi gazdaságos. Nagy távolságú, különlegesen gyors továbbítási igény kielégítésére a légi közlekedés a legalkalmasabb. A különleges közlekedési ágazatok — ideszámítva a csővezetékeket is — általában egy-egy meghatározott árufeléség szállításában, esetleg konkrét viszonylatban — bánya és gyártelep között — kapnak nagy szerepet.

Az áruszállítási szükségletek kielégítésében általában több közlekedési ágazat is részt vesz.

A KÖZLEKEDÉSI ÁGAZATOK közötti munkamegosztás alakulása világviszonylatban egyre inkább a hatékonyabb és gyorsabb szállítási módok előretörését tükrözi. A szárazföldi közlekedésben a csővezetékes szállítás és a gépkocsi, a transzkontinentális forgalomban pedig a légiközlekedés, valamint az óriáshajó kerül előtérbe.

A vasút tehát az áruszállítás területén is kényszerül műszaki fejlesztésének meggyorsítására, ami már el is kezdődött. Forradalmi változást jelent az elavult és gazdaságtalan gőzvontatás felváltása a villamos- és Dieselvontatással, valamint a négytengelyes nagyraksúlyú kocsik tömeges alkalmazása. Forradalmi változás például az, hogy *a szovjet vasutakon a vontatási teljesítmények mintegy 95%-át villamos- és Diesel-vontatással bonyolítják le.* A brit vasutak villamosításának az eredményeivel kapcsolatban is megállapították, hogy a villamosítás 1970-ben legalább évi 12%-os tőkehozamot fog jövedelmezni.

A szovjet vasutak kocsiparkjának több mint 92%-a négytengelyű kocsikból áll, és *az ipar ma már 6 tengelyű, 95 tonnás teherbírású kocsikat is gyárt.* Az 1970-es és 80-as évek járműveinek pedig már úgy kell megalkotva lenniök, hogy azok — mind a sebességet, mind a teljesítőképességet illetően — messze felülmúlják a manapság használtakat.

EGYRE GYORSABB ÜTEMBEN épülnek át a vasúti pályák olyanná, amelyek alkalmasak a nagyobb tengelynyomású járművek, több ezer tonnás, nagysebességű tehervonatok közlekedtetésére. *Világszerte folytatják a nyilt vonalak és állomások önműködő térközbiztosító berendezésekkel való ellátását, továbbfejlesztik az automatizálás és a kibernetikálás eddigi eredményeit.* A gépesített rakodásra berendezett körzeti pályaudvarok kialakítása, a kisforgalmú vasútvonalak forgalmának közútra terelése, az expressz tehervonatok bevezetése, a konténer szállítás általános elterjedése, majd a közeljövőben önműködő kapcsolóberendezések alkalmazása, mind egy-egy lépés a vasút újjászületéséhez.

Holló Lajos,
1. szakosztály vezetőhelyettese

(Folytatjuk).

Irányvonatok az ország minden részébe

Tudósítás Tatabánya-Felsőről

Tatabánya-Felső állomást füstölgő gyárkémények, óriási kőfejtő veszi körül. A vonatok szénnel, cementtel, alumíniummal, karbiddal, kővel, salakkal és mésszel megrakva indulnak innen az ország különböző tájai felé. Az irányvonatok ma már az induló szerelvények 70—80 százalékát képezik. Közel félezer ember dolgozik itt, hogy elszállítsák Tatabánya kincseit.

— Nehéz a munkánk ezen a rossz földrajzi fekvésű állomáson — mondja *Tolnai József* állomásfőnök —. *Különösen a munkaerőhiány okoz állandó gondot. A város üzemeiben a bányákban ugyanis lényegesen magasabb bért fizetnek nemcsak a szakmunkásoknak, hanem a segédmunkásoknak is.* A bányákban, vagy a műnél 2000—3000 forintot is megkeres egy csillés. Hiába csaljuk el Szabolcsból, Hajdú-Biharból az embereket itt összeakadnak valamelyik komájukkal és már kérik is a munkakönyvüket. *A bányának gyönyörű, modern munkásszállója van. Ezt nem is lehet egy napon említeni a mi laktanyáinkkal.* Ezenkívül a városban már minden munkahelyen bevezették a szabad szombatot. A vasúti munka itt ma is komoly áldozatvállalással jár.

Ám az állomás dolgozói a sok gond és nehézség ellenére élüzem szinten teljesítik feladataikat. *1968 szeptemberéig félmillió tonnával több árut szállítottak, mint az előző év hasonló időszakában.* Pedig a szabad szombatok itt is akadályozzák az egyenletes szállítást. Most azon fáradoznak, hogy áthidalják ezt a hétvégi pangást, hogy ne kelljen a drágább külföldi kocsikat igénybe venni.

— Az utóbbi években a személyforgalom is megnőtt az állomáson — folytatja az állomásfőnök. — Bár nem tartottunk még utasszámlálást, de bizonyos, hogy naponta 10 000—15 000 ember is megfordul felsőn. Az állomás előtti térről 35 távolsági autóbusz-járat indul. *A felvételi épületet ez a hihetetlen forgalom alaposan kinőtte.* Egy-egy zápor, havazás idején már nem férnek el az utasok a váróteremben. Kint áznak-fáznak az ereszek alatt. Ha a tervezett beruházások megvalósulnak, reméljük 1969-ben nálunk is elkezdik egy háromemeletes szociális épület munkálatait.

A szakszervezeti bizottság Tatabánya-Felső állomáson jól együttműködik a szolgálati vezetőkkel. Munkájukról az a vélemény alakult ki az állomáson, hogy megfelelően képviselik a dolgozók érdekeit.

Tatabánya-Felsőn vannak még megvalósítandó feladataik. Lakást kell biztosítani az új, megbízható vasutasoknak. A régi 30—40 lakásos MÁV kolónián ma már csak nyugdíjas vasutasok élnek. *Új lakások kellenének, hiszen csupán ebben az évben 110 ember — az állomás dolgozóinak 1/4 része — hagyta ott a vasutat.*

(molát)

Példamutató térközőr

A *Hámán Kató Vontatási Főnökség* gőzmozdony- és motorvezetői hosszú évek óta továbbítják a különböző vonatokat a budapest—nyíregyházi vonalon és mindig nyugodtan közelednek a *Kismicske* és *Újfehértó* közötti, 128-as őrhelyhez, ahol *Lovass Sándor*, a MÁV Debreceni Déli Pályafenntartási Főnökség VII. pályamesteri szakaszának dolgozója teljesít szolgálatot. A térközjelzőt az előjelzővel együtt mindig utasításszerűen kezeli és kiviláglitja, időben kint van a téren és katonás tisztelgéssel jelzi, hogy nyugodtan közlekedhetünk.

Bizony, nem egy forgalmista és térközőr példát vehetne Lovass Sándorról, főként azok, akik csak az utolsó pillanatban ugranak ki szolgálati helyiségükből, hogy fogadják a vonatot...

MEGJEGYEZZÜK

Nem lehetne udvariasabban?

Sok szó esik napjainkban az udvariasságról, türelemről, az egymás iránti tiszteletről és megbecsülésről. Ez érthető is, hiszen az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése nemcsak gazdasági életünk átalakulását, hanem egy műveltebb, tapintatosabb, a korszerűhöz rugalmasabban igazodni tudó embertípus kialakulását is igényli.

Ezért várjuk el joggal a kölcsönös etikettszabályok betartását az üzletek pultjainál, a hivatalokban és egyéb szervek irodáiban. *Sőt, az országutak, a vasút morálja is megköveteli az előzékeny, önzetlen, kiegyensúlyozott jellemet.*

Cáfolhatatlan negatívumok persze sajnos még előfordulnak. Az igaz, hogy nem általánosak, de éppen ezért kell szólni róluk, hiszen a hibák feltárása, megbírálása mindannyiunk joga és kötelessége. A kirívó, nemtetsző példák helyes megvilágításával lehet legjobban tudatosítani a társadalom alkotta normák szabályait.

Ezért tekinti kötelességének e sorok írója is egy olyan esetről szólni, amelyet egy jegyvizsgáló erősen kifogásolnivaló viselkedése okozott, méltán keltve vele bosszankodó ingerültséget a *Vámosgyörk—Gyöngyös* között közlekedő személyvonat utasaiban.

Október 29-én, a kora reggeli órákban a szerelvény — zsúfolva munkába igyekvő emberekkel — elindult Gyöngyös állomás felé. Az éjszaka után még álomtól mámoros emberek békésen szunyókáltak a kocsikban. Néhány perc múlva azonban a szerelvény első szakaszában utazók munkakezdés előtti csendes perceit egy nem éppen kedvesnek mondható hang törte darabokra. A *„jó reggelt kívánok, kérem a jegyeket kezelésre!"* — felszólítás helyett a következőket hallottuk:

— Szedjék elő már a jegyeket, meddig várjak! Sohasem tanulnak már meg utazni! Nagyságos asszonyom, magára is vonatkozik!...

És ez a trivol, inzultáló hangnem — különb jelzőkkel is gyarapodva — folytatódott mindaddig, amíg az utolsó megdöbbent utas is eleget nem tett természetes kötelességének. Csak abban nem voltunk biztosak, hogy ez az éjszakai álom folytatása-e, avagy élő valóság. Sajnos, valóság volt.

Mint kiderült, *Kodilla Ferenc* jegyvizsgáló — megfeledkezve a szolgálati komolyságról — kezelte ily agressziós tendenciával a jegyeket, szerezve vele sok kellemetlen percet munkába induló embertársainak.

Kaszala Sándor

GARAI GÁBOR:

A Vasút ifjúsága

Első kenyeradó gazdám volt a Vasút; 1950 februárjában, huszonegyévesen kerültem kötelékébe, egy közönséges érettségi bizonyítvánnyal és három-féléves közgazdasági egyetemi kollokviumokkal a tarsolyomban. Nagyon kicsiny fogaskerék voltam a hatalmas — már akkor csaknem százötvenezer embert foglalkoztató — országos gépezetben. A nekem szánt szerepnek megfelelő szigorú összhangban volt államvasúti rendfokozatom: a „különszerződéses hadnagy" talányos rangját viselhettem; vagyis, ha egyenruhába bújtattak volna, alighanem a szárnyvonalak váltóőreinek is előre kellett volna tisztelegnem...

Mégis, úgy esett, hogy egyszeriben belecsöppentem a világ — a vasúti világ (külön világ!) — közepébe. Akkoriban nagy változások voltak napirenden mínálunk. Szakított a MÁV a régi, merev államháztartási rovatos pénzgazdálkodási rendszerével, és áttért a szocialista vállalati gazdálkodásra (bankhitel, forgóalap, egyszámlarend — régi vasutasoknak csupa képtelen, érthetetlen fogalom!); akkoriban alkották meg az egész országot átfogó hosszútávú vonalvillamosítási terveket, akkor kezdtek beton-aljat használni a pályafelújításoknál; és fölsejlett már a dieselesítés távlati programja is. A néhány évvel azelőtt kelt jelszó: „Arccal a Vasút felé!" — megtette a magáét: ment a vonat, elfuvarozták az árut, az embert, ahová kellett — de ez már nem elégítette ki a kor követelményeit. Még kevésbé az a korábbi, plakátokon talán sohasem szereplő, de a szakmában tovább élő és olykor lankasztó jelmondat, hogy: „Az a fő, hogy a vonat menjen!" Ekkor már nemcsak ez volt a fő, de sokkal inkább az, hogy a vonat gazdaságosan menjen, hasznosan, célszerűen, ésszerűen.

Nagy újrakezdések tanúja lehettem tehát a Vasút újoncaként. De hát újonc volt ott jóformán mindenki körülöttem. Akadtak bizony válságos pillanatok, amikor némely tapasztalt kollégáim, igazi öreg rókák, csupán keresztbe-hosszába rovátkolt kimutatásokat vonalzásra bizonyultak alkalmasnak, miközben én, félszegen és szorongva, milliárdos tételű pénzügyi terv-tárgyalásokon képviseltem a „céget", s utána éjszakákon át álmatlanul vergődtem, hiába nyugtatgatott a főnök: én vagyok a „tárgyalóképes" ember, mert engem legalább nem nyúgözne a régi ismeretek és a régi babonák...

Mondom, nagy változások, nagy kezdetek kora volt az a Vasútnál. S mert annak tanúja és részese lehettem, talán azért figyeltem oda fokozottan most is az országgyűlés legutóbbi ülésszakának a közlekedést érintő témáira. Mert az ember nemigen feledkezhetik meg első kenyeradó gazdájáról, még ha jót s rosszat vegyesen kapott is tőle. Meghökkentő volt, amikor dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter a parlamentben a többi között elmondta, hogy „átfogó közlekedéspolitikai koncepciót" utoljára százhúsz évvel ezelőtt — vagyis 1948-ban — tárgyalt a képviselők testülete. Úgy vélem, a forradalmi dátum méltán szimbolizálja a miniszter által előterjesztett, a napokban megvitatott s az ország színe előtt elfogadott új koncepciót. Valóban forradalmi fejlődés tanúi vagyunk. Kezdetben volt az az első és egyetlen vasútvonal; azután a vasút behálózta az országot; majd a vasutas közösség arra törekedett, hogy ne csupán nélkülözhetetlen intézménnyé, de célszerűen gazdálkodó vállalattá váljék; most pedig az úgynevezett „körzeti állomásrendszer" kiépítésével tudomásul veszi és megvalósítja törvényszerű és korszerű kooperációját más közlekedési ágazatokkal: az autó-, teherautó-, autóbusz-, s maholnap talán a légiközlekedéssel.

Tudom, hogy lesz ezzel még gond bőven. Nem biztos, hogy zökkenőmentesen kapcsolódnak be majd az ország átszerveződ ő vérkeringésébe azok a helységek, amelyeknek tegnap még volt vasútállomásuk — de holnap már nem lesz. Valószínű, hogy az újnak — mint minden újnak — átmenetileg kárvallottjai is lesznek. De azt tudom, érzem, hogy akik ezt a koncepciót megalkották, pontos diagnózist készítettek, miközben az ország útjerén tartották az ujjuk hegyét. Megeshetik, hogy néhány bevidegzett, értékes, gyakorlott embert félzaklat vagy megtorpanásra késztet az új feladat; s az is megeshetik, hogy rangjelzés nélküli újoncok lendülete támasztja meg majd a régiek tudását és tapasztalatát. Akárhogy lesz is, a fölismert szükségszerűség fölszabadító energiája, hiszem sikerre viszi a reformot.

Dehát örülök-e annak, hogy föladta közlekedési hegemoniáját régi gazdám, a Vasút?

Ha föladta volna, önként tette volna — hiszen maga hívta segítségül az ország gazdasági életének korszerű fejlesztése érdekében a többi közlekedési ágakat — de nem adta föl, mert nem tehette. Még — vagy egyelőre — nem. „A személy — s főként az áruszállításban belátható ideig tehát a legnagyobb terhelést továbbra is a Vasút vállalja magára" — modotta dr. Csanádi György a parlamentben.

Én pedig — habár gyermekkoromban a roller és a kerékpár lekesitett, utóbb megkedveltem a gépkocsit, a repülőgépet, az űrhajót, a békés célokat szolgáló rakétát, a gyöngéd fantasztikummal ringó műholdakat — most hadd sóhajtsak fel, hogy: legjobban mégis, mégis a vasutat szeretem. Bevallom, titkon féltettem a végleges elöregedéstől, de most úgy látom, nemigen volt okom rá, mert ő (hadd használjak ezúttal személyes névmást), ő azok közé a szívós öregek közé tartozik, akik dologidőben sohasem hagynak cserben bennünket.

Varázslat nélkül — csupán a változó idők szavára figyelve — a Vasút ismét megfiatalodott.

Megjelent az Élet és Irodalom október 26-i számában.

Tapasztalatok a téli felkészülésről

Új téli forgalmi utasítást adott ki a budapesti igazgatóság

Lapunk legutóbbi számában megjelent KÜSZÖBÖN A TÉL című cikkünkben a sok éves tapasztalatoknak megfelelően néhány fontosabb problémára hívtuk fel a vezető szervek és dolgozók figyelmét. Természetesen nem törekedhettünk teljességre, a tennivalók sokasága és helyenként más-más jellege miatt. Az intelem nem kötelességszerű szokványos felhívás volt csupán, hanem napjainkban is fennálló és adott helyzetben súlyos nehézségeket okozó problémák sürgős felszámolását kívánta szolgálni.

Mi jelenleg a helyzet? Hogyan készült fel a télre a budapesti igazgatóság? Mint *Császár Géza*, az igazgatóság II. osztályának vezetője elmondotta, minden szakszolgálatot érintő általános, az egész igazgatóságra kiterjedő és konkrét intézkedések végrehajtásának a befejező szakaszában vannak. Szükségesnek tartotta azonban megjegyezni, hogy *a pályafenntartási szakszolgálat ereje adott helyzetben már előre láthatóan is kevésnek bizonyul*, még közepesen nehéz hóviszonyok között is.

Összvasúti feladat

A forgalom zavartalan lebonyolítása nem lehet csupán egyik vagy másik szakszolgálat ügye, hanem összvasúti feladatot kell, hogy képezzen. Erre utal az igazgatóság azon elhatározása, hogy *szükség esetén szakszolgálati hovatartozásra, beosztásra, sőt, ha a helyzet úgy kívánja, rangfokozatra való tekintet nélkül, minden vasutas dolgozó feladatát képezi az akadály elhárítása.*

— A vonóerőparkban, a biztosítóberendezések korszerűsítésében tapasztalt fokozódó ütemű minőségi fejlődés, számos, a téli felkészülést új módon befolyásoló tényező figyelembe vételét tette szükségessé — hangsúlyozta az osztályvezető. — *A korszerű járművek és berendezések sokkal érzékenyebben reagálnak az időjárási viszonyokra. Erősíteni kellett a hófigyelőszolgálatot, hiszen adott esetben gyakrabban válhat szükségessé hótörő menetek közlekedtetése. Ez sok embert lekötött, s már emiatt is kevesebb erő jut az intenzív munkára.* Az igazgatóság figyelemmel volt a pálya korszerűsítésekből, ipartelepítésekből származó új helyzetre is. Jelentős mértékben változott az utasterek állapota. Az aszfaltburkolatú peronok területe megnövekedett. Mindez és egyéb körülmények új téli forgalmi utasítás kiadását tették szükségessé.

— A korábbi évekhez viszonyítva jobb helyzet alakult ki az üzemi és szociális létesítmények fűtésének biztosítása tekintetében. Ez annak tudható, hogy főnökségünk idejében tudott a problémákról és jobb feltételek mellett végezhette el az igények szerint felmerült munkálatokat — tájékoztatott *Szabó István*, a Szak- és Szerelőipari Főnökség vezetője.

Csak indokolt esetben

A felkészülésről szerzett tapasztalatok biztatóak. Számos, *a vasúti adminisztrációban még élő bürokratikus vonás azonban időnként akadályozza a gyors és hatékony intézkedést.* A társadalmi tulajdon védelmét mi is fontos és szükséges feladatnak tekintjük. Helytelenítjük azonban, hogy az előírt jegyzőkönyvi húzavonák miatt az ívegezés néha késik, esetleg meg sem történik.

Az az intézkedés kétségkívül helyes, hogy a pályafenntartási szakszolgálat dolgozóit csak indokolt esetben mozgósítják az elhárítás érdekében. *A megrendelőlevél-rendszer mégis elavultnak látszik.* Mint a végrehajtó szolgálat vezetői mondják ennél célravezetőbb módszer bevezetésére lenne szükség. A baj okát felelősségvállalás hiánya is tetőzi. Az állomás adott helyzetben még nem mer megrendelőlevelet adni, a pályafenntartás ennek hiánya miatt a dolgozók visszatartását nem meri elrendelni.

Akad még javítanivaló

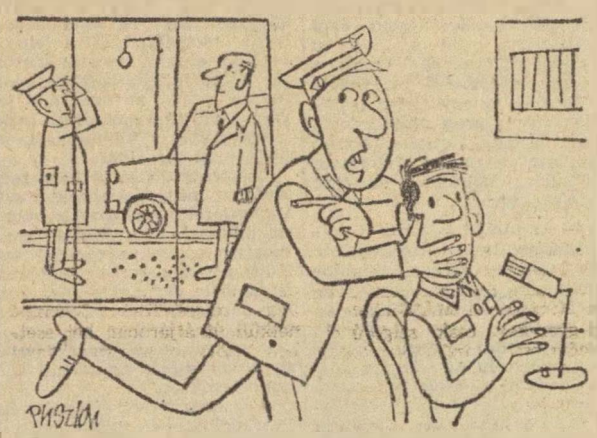
A felkészülés során tett intézkedések csak akkor vezethetnek eredményre, ha időben történnek. *Csajág* állomás hófúvás-veszélyessége minden illetékes előtt ismert. Az is tudott, hogy mindig egy teljes munkacsapat szükséges a forgalom biztosításához. Mégis igen vontatottan halad a melegedőkocsik kiállítása, egyéb melegedési lehetőség pedig nincs.

Az integra-dominó rendszerű biztosítóberendezések érzékenysége fokozott gondot követel. Alig 1 cm-es hósés már akadályokat teremthet. *Miskolc—Tiszai pályaudvaron* is nehézségeket okozott a november 14-i próba. Sajnos, nem jól vizsgáztak szervezési készségből az illetékesek, pedig eszközeik egészen a szuperszónikus hóolvasztóig rendelkezésre álltak. A *Nyugati pályaudvar* ponkjainak körzetében fennálló talajegyenetlenségen és tetőbeázáson is időben kellett volna változtatni nemcsak áruvédelmi, de biztonságtechnikai szempontok miatt is. *Elkésettnek látszik a ferencvárosi vontatási főnökség kocsijavító röptetőjének felújítása is*, hiszen e területen évek óta fennáll a vízelvezetés megoldatlansága, mely időnként súlyos baleseti veszélyt képező probléma. Megítélésünk szerint a felújítás sem hoz kielégítő eredményt mindaddig, míg a vízelvezetésről nem történik gondoskodás.

A kedvező ősz igen sok, eddig el nem végzett munkához adott lehetőséget, éljenek tehát ezzel az illetékesek, hogy a próbánál sokkal jobban sikerüljön az igazi próbatétel.

Hegedüs Károly

HANGOS BEMONDÓ



— Maga szerencsétlen! Ne kürtöljön ki a késéseket! Legalább addig várjon, amíg az igazgató elvtárs elmegy.

(Pusztai Pál rajza.)

Elöször megfelelő lakások biztosítása — utána jogvita

Előfordul még, hogy egyes vállalatok gyors megoldást igénylő kérdésekben hosszadalmas vitákat folytatnak egymással és az ügy érdemi elintézését a vita eldöntéséig késleltetik. A MÁV Ózdon, az Akácos u. 1. számú épület lakóinak elhelyezése ügyében nem így cselekedett, hanem *az Ózdi Kohászati Üzemekkel keletkező jogvitájának végleges lezárása előtt érdemben intézkedett.*

A kérdéses épületet az Államvasutak kezeli, közvetlenül mellette húzódik az Ózdi Kohászati Üzemek iparvágánya, amelyen izzó kohósalak szállítása is történik. Ez a tolatás és általában a kialakult helyzet *a lakók egészségét, épségét, fenyegető tűz, gáz, füstártalmakkal jár.* Az épületben lakó 11 család elhelyezésének mielőbbi megoldására a tanácsi szervek részére a *Vasúti Főosztály* közel két és fél millió forintot biztosított.

Ezt követően a nagy összegnek az Ózdi Kohászati Üzemek terhére egészben vagy részben való áthárítására a *MÁV Jogügyi Hivatal* most teszi meg a szükséges joglépéseket. Ezeknek alapjául az szolgál, hogy a kérdéses épületet már évtizedekkel korábban lakások céljára használták, mint ahogy az Ózdi Kohászati Üzemek az épület mellé építette iparvágányát, és hogy általában az egész ártalmas helyzet a kohászat üzemkörében állott elő.

dr. Tóth Lajos
MÁV jogtanácsos

SZABADKIGYÓS — TISZTA ÁLLOMÁS

Alig nyolc kilométerre fekszik Békéscsabától *Szabadkígyós*, az ötezer lakosú termelőszövetkezeti község. Gazdasági vasút köti össze a megyeszékhellyel. Kis állomásának felvételi épületén fémtáblán olvasható a faluhelyen oly jól ismert szöveg: *„Tiszta udvar — rendes ház”.*

Valóban illik ez a jelző az egész állomásra. Több mint tíz éve dolgozik itt *Ilyés Gergely* forgalmi szolgálattevő. Ő tartja rendben a fényezett bútorokkal berendezett várótermet és az egész állomást. Fáradozásait, úgy látszik, megbecsüli az itt naponta megforduló félezer utas.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Jelentés a vasúti szerencsétlenségről

Sebességtúllépés okozta a szombathelyi gyors kisiklását

November 26-án éjjel 1 óra 02 perckor Nagytétény—Diósd állomáson kisiklott az 1810. sz. Budapest—Szombathely között közlekedő gyorsvonat. A gyorsvonat 34 tengellyel 408 tonna összterheléssel, 87 kilométeres sebességgel járt a kitérőbe. Az állomáson jól üzemelő vonóvezetékes vágányutas biztosító berendezés van felszerelve. A gyorsvonat motorvezetője figyelmen kívül hagyta a *„Főjelzőn csökkentett, legfeljebb 40 km/óra sebességgel továbbhaladást, engedélyező jelzés várható”* állású egy zöld és egy sárga fénnyel kivilágított előjelzőt és a *„Szabad csökkentett sebességgel”* — két zöld fénnyel kivilágított bejárati főjelzőt is. A vonat a 12. és 16. számú váltókon kitérőirányba a szabad V. vágányra előzetes fékezés nélkül haladt be, majd a 16. sz. váltó után kisiklott és a VI. vágányon álló teherkocsikba ütközött.

Eddig a baleset hivatalos leírása. Pontosan nem tudjuk, mi történhetett a motorkocsi vezetőállásán a baleset előtti percekben. Ezt valószínűleg nem is tudjuk meg soha, mert

akik ott tartózkodtak, már nem élnek. Biztos, hogy a motorvezető elmulasztotta legfőbb kötelességét: a figyelést.

Hiába a jelző, hiába a figyelmeztető tábla minden vezetőálláson *„Szemed a pályán legyen!”*, ha nem eszerint cselekszünk szolgálat közben. A baleset könnyen megelőzhető lett volna, hiszen jó látási viszonyok mellett következett be, és mégcsak azt sem lehet mondani, hogy nem láthatta volna a vonatszemélyzet a jelzők állását.

A baleset következtében mindkét motorkocsi a vágányokon keresztbe fordult, futószerkezetük leszakadt és az első motorkocsi az oldalára dőlt. A motorkocsik után sorozott első postakocsi és másodiknak egy Ba-kocsi szintén oldalára dőlt, a harmadikként besorozott Aav-kocsi négy tengellyel kisiklott. A VI. vágányon álló teherkocsisorból 5 kocsi siklott ki és torlódott össze olyan mértékben, hogy közülük kettőt teljesen újjá kellí építeni, hármat pedig nagyjavításra küldeni. Mindkét motorkocsit teljesen újjá kell építeni, a többi kisiklott járművet nagyjavításra küldeni. Hozzátartozik az is,

hogy a kisiklott járművek az állomás IV. és V. vágányait mintegy 80 m hosszban megrongálták. A népgazdaságot ért kár több millió forint nagyságrendű.

Mint ismeretes, *Kohlmann Lajos*, Szombathely állomás létszámába tartozó vonatvezető, *Csizmadia Károly*, a szombathelyi vontatási főnökség létszámába tartozó segédkezelő-fűtő a helyszínen, *Bene József*, a szombathelyi vontatási főnökség létszámába tartozó motorvezető a kórházba szállítás után meghalt. *Kis Imre*, a szombathelyi vontatási főnökség létszámába tartozó segédkezelő súlyosan megsérült.

A vonat utasai közül négy személy súlyos, de nem életveszélyes, 6 személy pedig könnyebb sérülést szenvedett.

A baleset körülményeihez tartozik, hogy az állomás IV. sz. átmenő fővágányán a baleset időpontjában tartózkodott az 1064/II. sz. áthaladó tehervonat, amely a forgalmi szolgálattevő menesztése és a kijárati főjelző továbbhaladást engedélyező jelzése ellenére megállt, mert

a mozdonyvezető vonalismeret hiányában csak pilótával lett volna hajtandó továbbközlekedni.

Ezért az utána közlekedő 1810 sz. gyorsvonatnak Nagytétény—Diósd állomáson amúgyis meg kellett volna állnia, hogy írásos rendelkezést adhassanak a továbbhaladásáról, miután annak *„Megállj!”* állású kijárati jelző mellett kellett volna az állomásból kijárni. *Érthető, hogy ilyen körülmények között a gyorsvonat csak 40 kilométeres sebességgel haladhatott volna be amúgyis az állomásra.*

Az állomás személyzete közül senkit sem terhel a baleseteért felelősség. A baleset után rövidesen megkezdődött a mentési munkálat, két daruszerelvény érkezett a helyszínre *Budapest—Kelenföldről* és *Rákosrendező* állomásról. A vonal déli 12 órára felszabadult. Az állomás I. vágányán folyamatosan bonyolították le a forgalmat.

A súlyos kimenetelű baleset tanulságát vonja le minden vasutas, s legyen élő gyakorlat a figyelmeztetés: *„Szemed a pályán legyen!”*

B. L.

Megkezdődött a kollektív szerződés-tervezet vitája

AZ ALSÓ ÉS KÖZÉPIRÁNYÍTÓ szervek által összegyűjtött javaslatok mérlegelésével készült el a *MÁV 1969. 70. évi kollektív szerződés tervezete*, mely a törvény rendelkezésének (Mt 10.§. 2 bek.) *megfelelően lett szélesköru vitára bocsátva.* A 44-es sz. *MÁV Hivatalos Lap* mellékleteként kiadott szerződés-tervezet anynyi példányban jelent meg, hogy a dolgozók kisebb csoportonként is megismerhessék, áttekinthessék rendelkezéseit.

A kollektív szerződés tervezetének *széles körű, nyilvános* vitáját nemcsak azért szerveztük meg, mert a törvény kötelez, s hogy a törvény rendelkezéseinek eleget tegyünk. *Ahhoz, hogy jó kollektív szerződést köthessünk, szakszervezetünknek, — mint a vasutas dolgozók érdekképviseleti szervének — meg kell ismernie a képviselt dolgozók véleményét, esetleg újabb javaslatait, észrevételeit.* Elsősorban azért kell megkérdezni a dolgozókat, kikérni véleményüket a tervezet rendelkezéseiről, s csakis ezután és csak így — a javaslatok, észrevételek ismeretében — lehetséges, hogy a kollektív szerződést a dolgozók nevében kössük meg.

A dolgozók véleményének megismeréséről a szakszervezet mellett a vállalat, a MÁV sem mondhat le. A munkáltatónak is érdeke, hogy ismerje; *hogyan fogadják a dolgozók az alkalmazni kívánt szabályokat.* Ugyanis azok a szabályok, amelyek alkotásánál a dolgozók érdekeit, véleményét is figyelembe vették megértésre találnak, ha pedig figyelmen kívül hagyják azokat, a szabályok kiváltják a dolgozók kritikáját, elégedetlenségét, tiltakozását, *mely végső soron* abban is kifejezésre juthat, hogy a dolgozók nagy számban lépnek ki a vállalattól.

A LEGSZÉLESEBB KÖRŰ és a legdemokratikusabb vitákból sem következik azonban, hogy minden elhangzott javaslatot és észrevételt fel kell venni a kollektív szerződésbe. *Nem lehet a kollektív szerződésbe felvenni azokat a javaslatokat, amelyek felsőbb jogszabályokban, már valamilyen formában — esetleg a javaslattól eltérően is — szabályozást nyertek. Az a javaslat sem kerülhet a kollektív szerződésbe, amely más jogszabály, például miniszteri utasítás szabályozást körébe tartozik.* A kollektív szerződésbe csak olyan szabályokat lehet felvenni, amelyek érvényesítésére az anyagi fedezet biztosítható. Nyilván több olyan javaslat jelentkezik majd, mely komoly anyagi, pénzügyi kihatást vonna maga után. Az ilyen javaslatokat alaposan, nagy felelősséggel kell majd mérlegelni, s csak akkor szabad felvenni a végleges szerződésbe, ha megvan az előfeltétele, pénzügyi, anyagi fedezete biztosított, vagy legalább is biztosíthatónak látszik.

Az anyagi kihatással járó javaslatoknál azt is mérlegelni kell, hogy nem okoz-e indokolatlan és nem kívánatos feszültséget azokra a dolgozókra nézve, akikre az adott javaslatok nem térnek ki. Az egyéni, vagy a szűkkörű helyi érdekre alapított javaslatokat ilyen szempontból is felül kell majd vizsgálni.

A KÖZÉPSZINTŰ — a vitavezetők részére szervezett — viták befejeződtek. Ezeken a tanácskozásokon is sok észrevétel, javaslat hangzott már el, és számos kérdés merült fel az egyes szakaszok értelmezésével kapcsolatban. A javaslatok túlnyomó része olyan természetű volt, hogy azok sorsáról nyomban nem lehetett dönteni, de voltak olyan javaslatok is, amelyekre már a tanácskozás során választ lehetett adni. Ilyen volt többek között az a kezdeményezés, hogy *a dolgozót megkérdezése nélkül lehessen áthelyezni, vagy hogy meghallgatása, és a szakszervezeti bizottság véleményének kikérése nélkül is, más beosztási helyen lehessen foglalkoztatni.* Az ilyen javaslatokra válaszolni lehetett, mivel az áthelyezésre az Mt. ad megfelelő szabályt, hogy az áthelyezéshez a dolgozó egyetértése szükséges. A beosztási hely megváltoztatását pedig azért kell megbeszélni a dolgozóval, *mert az embert, nem lehet csak mint egy tárgyat áttenni egyik helyről a másikra, más helységbe a megkérdezése nélkül.* Azt is meg lehetett és kellett mondani, hogy a szakszervezet ilyen kezdeményezéshez nem nyújt támogatást.

Más természetű javaslatokat viszont állásfoglalás nélkül vettek tudomásul és jegyeztek elő. Ilyen volt többek között az az igény, hogy *az utazó személyzet túlmunkájáért az ipari dolgozókhoz hasonlóan kapjon százalékos pótlékkal felemelt díjazást, az éjszakai munka pótlékát emeljék duplájára, vagy növeljék a lakásépítkezés vállalati támogatásának mértékét.* E javaslatokra nem lehetett nyomban választ adni, mert meg kell vizsgálni anyagi kihatását, megkeresni ezek pénzügyi fedezetét, s csak alapos mérlegelés után lehet a kérdést eldönteni. A döntés pedig a legfelsőbb vezetőszervek jogköre.

A KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS tervezetének vitája a külszolgálati helyeken ezekben a napokban folyik. Jelentős részükre csak e sorok megjelenése után kerül sor. A már megtartott tanácskozásokon mindenki elmondhatta és a soron következő vitákon is elmondhatja véleményét, javaslatát. Azokat mind fel kell jegyezni, s összegyűjtve mérlegelni, majd döntés végett a vezető szervek elé terjeszteni. Végül pedig minden javaslatot meg kell válaszolni, s közölni kell, hogy azt elfogadták-e, vagy pedig hogy milyen indokok alapján nem lett felvéve a kollektív szerződés rendelkezései közé.

Színes diafilmek a baleset megelőzés szolgálatában

A *miskolci igazgatóság* forgalmi, személyzeti és munkaügyi, valamint vasútüzembiztonsági osztályainak munkatársaiból alakult egy kis csoport balesetelhárítási szemléltetőanyagok készítésére.

Fényképezőgéppel és magnetofonnal felszerelve járják a vonalhálózatot, hogy megörökítsék az utasításszerű szolgálatot, vagy a munka közben tapasztalt hibákat. A színes diaképekből kerek történetet alakítanak ki. A kísérőszöveg a képpel szinkronban hallatszik a magnetofonról, így a dia a nézők számára szinte a mozgókép hatását kelti.

Program szerint dolgozik a felvételező csoport. A második negyedévben a váltóellenőrzésekről, a harmadikban a tolatási és munkavédelmi szabályokról állítottak össze oktató diafilmet. Jelenleg a járműsérülésekről szóló diafilmen dolgoznak. A csoport munkájának eredményeit jól segítik az oktatások tartalmasabbá tételét.

Halas György
Miskolc

Ahol nyugodt öregségüket biztosítják

Nyolcvanhatezer nyugdíjas ügyét intézik a MÁV Nyugdíjhivatalban

Ha azt számolnánk, hogy a hivatal valamennyi dolgozóját figyelembe véve — egy személynek hány nyugdíjas vasutas ügyes-bajos dolgaival kell foglalkoznia; a kerek ezrest írhatnánk le. Persze, ez a szám csalóka, hiszen az 1969-ben tizenötödik születésnapját ünneplő MÁV Nyugdíjhivatalban nem mindenki foglalkozik közvetlenül a nyugdíjasok ügyeivel.

— Jelenleg nyolcvanhatezer nyugdíjas vasutas van — tájékoztatott *Borbély Sándor*, hivatalvezető —, *1968-ban, az év utolsó napjait is számításba véve, tízezren vonultak, illetve vonulnak nyugdíjba. Havonta 67 millió, 357 ezer forint nyugdíjat fizetünk ki...*

Naponta 5—600 levél

Munkájuk összetett. Az egyetlen nyugdíjhivatal, amely nemcsak megállapítja, hanem közvetlenül folyósítja is a nyugdíjat. Ha egy idős ember élete java részében másutt dolgozott, s nyugdíjazása előtt akár egy napig állt csupán a MÁV szolgálatában — akkor is a vasutasok nyugdíjhivatalától kapja a nyugodt öregséget biztosító forintokat. S a hivatal másik feladata — az üzemi balesetek elbírálása, munkaképesség-csökkenés esetén a járadék megállapítása és folyósítása. *(Hadd említsük meg: ha egy vasutas járásképtelenné válik, de munkaviszonyban marad, a nyugdíjhivatal javaslatára olyan összeget kap a MÁV-tól, amelyből — csekély hozzájárulással — rokkantkocsit vásárolhat!)*

S ami a munkájukat még bonyolultabbá teszi: csupán 1952 óta három nyugdíjtörvény jelent meg, s több olyan vasutas van, akikre még korábbi rendeletek vonatkoznak. Még 1912-ben megjelent törvényrendeletet is végrehajtanak — s a rendeleteket általában kívülről ismerik.

— Naponta átlagosan ötszázhatszáz levelet kapunk, az ország minden részéből megkeresnek minket — mondotta *Várnai Andor*, a megállapítási osztály vezetője. — *A levelek részben a nyugdíjazás iránti igény bejelentését tartalmazzák, részben nyugdíjemelést, vagy valamilyen felvilágosítást kérnek.* Olyan kérdésekre kell válaszolnunk, hogy az egyenruha értéke benne van-e a nyugdíjban, ha valaki elválik, halála esetén melyik feleségnek jár az özvegyi nyugdíj, mikor jár házastársi, családi pótlék, miért csak annyi a nyugdíj, mint amennyit megállapítottak és legutóbb miért jött egy nappal később a postás?... A levelekre igyekszünk válaszolni. *Törekvésünk, hogy a nyugdíj-átfutási időt csökkentsük.* Négy éve még, ha a nyugdíjazás iránti igény beérkezett, az első összeget csak 36 nap múlva kaphatták meg a legújabb nyugdíjasok. Ez egyeseknek gondot okozott, hiszen lehet, hogy nem volt „tartalékpénzük"... *Ma 20 napig tart az átfutási idő.*

Tanulnak, képezik magukat

— Hogyan sikerült ezt az időt majdnem a felére csökkenteni?

Borbély Sándor, hivatalvezető válaszolt:

— *Részben egyszerűsítéssel, de még inkább a vasutasszakszervezet segítségével, a szocialista brigádok megalakításával.* 1965-ben kettő, 1966-ban pedig három brigád alakult a hivatalban, s ennek ténylegesen hasznát láttuk. Azóta, ha valamelyik munkatársunk szabadságra megy, vagy beteg, nem tornyosulnak az íróasztalán az akták, hanem a brigádjának egyik tagja végzi el helyette a munkát.

Nincs arra lehetőségünk, hogy a MÁV Nyugdíjhivatal minden ténykedéséről szóljunk — talán ezzel a mondattal is jeleztük, milyen szerteágazó a feladatuk és a területük. Inkább szóljunk néhány, talán kevésbé ismert tettükről!

A közelmúltban meghalt egy középkorú férfiú, akinek — vándormadár lévén — nem volt kimutatható a tízéves munkaviszonya, de hét árvát hagyott maga után. *A nyugdíjhivatal dolgozói szinte az egész országot bejárták, hogy napokból-hetekből összeállítva, kiteljék az özvegyi nyugdíjhoz és az árvasági ellátáshoz szükséges tíz esztendő.* Olyan is előfordult, hogy bár valakinek nincs meg a tízéves munkaviszonya, a helyi tanács javaslatára, 150—400 forintos szociális ellátásban részesítették az egykori vasutast.

Több megértést kérnek

Akik a hivatalban, kicsiny, 5—8 személyes, zsúfolt szobákban dolgoznak, többségükben idősebb vasutasok. Egy ideig a forgalomban tevékenykedtek, majd onnan kerültek a Népköztársaság útján levő épületbe. *Hogy a mind nagyobb követelményeknek eleget tehessenek, állandóan képzik magukat, új ismeretekkel gyarapítják tudásukat.* A középiskolai végzettség ma már alapkövetelmény, s aki leérettségizett, elvégzi a tisztképző tanfolyamot is.

Vasutasok ők is, bár jelenleg nem állnak a sinek mellett. *S ezért nagyobb megértést kérnek a munkájuk iránt.* Azt, hogy ha valakinek sérelme van, ne csapkodja úgy az asztalt, hogy az még a harmadik szobában is hallatsszon, hogy egyes levélírók is tételezzék fel, hogy a hivatal dolgozói mindenkor az ő érdekükben tényked nek, s hogy a hivatalos idő is az ügyintézés érdekében van. Hogy hétfőn és szombaton azért nincs félfogadás, mert ekkor azokkal a kérvényekkel foglalkoznak, amelyek elbírálásához nyugodt légkör — és viszonylagos csend kell. *(A vidékieket eddig ezeken a napokon is fogadták, ám ezzel nem helyes visszaélni. A jövőben szeretnék a hétfőt és a szombati napot ténylegesen a zárt ajtók mögötti munkának szánni.)*

S ha már a leveleket említettük, szívesebben szólunk azokról az írásokról, amelyeket idős vasutasok és magukra maradt özvegyek írtak a hivatalnak — és őszintén köszönik azt a segítséget, azt az érezhetően lelkiismeretes ügyintézést, amelyet a MÁV Nyugdíjhivatal munkájában tapasztaltak.

F. T.

LEVELEZŐINK ÍRJÁK

A hatvani utazók két kérése

Elsősorban a létszámhiányból adódó problémákról tárgyaltak negyedik negyedévi termelési tanácskozásaikon *Hatvan* állomás dolgozói. A létszámhiány elsősorban az utazóknál mutatkozik, mert most a cukorrépa-kampány idején nincs lehetőség a közbeváltásra. *Az utazók létszámhiányát csak fokozza, hogy az igazgatóság a meglevő kevés létszámból is vezényel át dolgozókat Ferencvárosba és más fővárosi állomásokra,* ahol nyilván még nagyobb létszámgondok mutatkoznak.

A téli időszakban különösen veszélyes lesz egy plusz egy fővel közlekedtetni személyszállító vonatokat. Gyorsítaná a jegyvizsgálók munkáját, ha kész jegyekkel látnák el őket és nem kellene olyan sokat írniok. Miként már negyedik éve minden alkalommal, ezúttal is szóvá tették a vonatkísérők a Vácrátót állomási pihenőhely megoldatlan problémáját. Csodálkozhatunk-e ezek után, ha az utazó szolgálat Hatvanban nem tartozik a legnépszerűbb beosztások közé?

Szűcs Ferenc
Hatvan

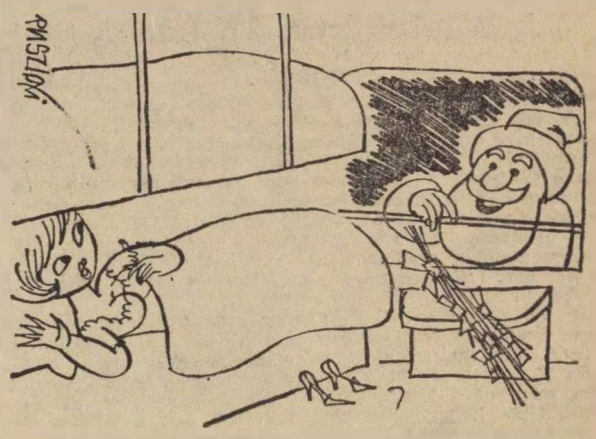
Lassan csatornáznak

Pusztaszabolcs állomáshoz vezető úton gyors iramban kezdte a csatornafektetési munkálatokat a *Szak- és Szerelőipari Főnökség.* A lendület hamar alábbhagyott, s a helyszínen ma már csak 4—5 ember tevékenykedik, viszont a kitermelt föld, a nagy munkagödrök gátolják a közlekedést.

Súlyos probléma, hogy a csöveket aláékelés nélkül, fektetve tárolják munkaidő után is. Hétvégén a MÁV-lakótelepi gyerekek csak szigorú ellenőrzéssel tarthatók vissza, hogy ne „gurigázzanak" ezekkel, mert könnyen baleset érné őket.

A feltúrt út gátolja az őszi szállítási munkát, ezért jó volna, ha a főnökség sürgősen intézkedne a csatornázás befejezéséről.

M. Á.



— Ne tessék megijedni, csak a Mikulás!
(Pusztai Pál rajza)

162 ezer kocsióra-megtakarítás

Hónapról hónapra teljesítették eddig az élüzem követelményeket *Nyékládháza* állomás dolgozói. A tehervonatok átlagos terhelésének bázisidőszakbeli 1516 tonnás eredményét az idén 1550 tonnára növelték. Az így továbbított árutöbblet 37 vonat megtakarítását jelenti. Az egy kocsira jutó tartózkodási idő 0,82 órával csökkent, s az ebből adódó összes időmegtakarítás meghaladja a 162 ezer kocsiórát. Ez az időmegtakarítás a kocsik átlagos „fuvardíj hozamát" figyelembe véve *közel 4 millió forint többletbevétel lehetőségét teremtette meg a vasút számára.*

A kocsihiány következtében nem sikerült teljesíteni a fuvaroztatók minden árutovábbítási igényét. De, ha az év végéig javul a kocsiellátásuk, Nyékládháza állomás dolgozói ígérik, hogy nem maradnak adósak a szállítási terv teljesítésével sem.

Uglyai Sándor
Nyékládháza

Huszonnégy sorompórongálás

A közúti gépjárművezetők az elmúlt *három hónap alatt 24 esetben rongálták meg a sorompókat,* a szegedi igazgatóság területén. A lezárt sorompónak ütközés következtében két ember életét vesztette, öten megsérültek. Sorompó nélküli út átjáróban hét esetben ütött el a vonat közúti járművet. Hat ember megsérült és jelentős anyagi kár keletkezett.

Csak a véletlennek köszönhető, hogy nem történt katasztrófális kimenetelű baleset, amikor az egyik távolról kezelt sorompónál közbezártak egy pótkocsis vontatót. A vontató vezetője nem vette figyelembe a csengő jelzését — a pótkocsit elütötte a gyorsvonat.

Sziládi Sándor
Szeged

Kiválóan dolgozik nyolc vontatási főnökség a miskolci igazgatóságnál

Jelentős túlteljesítést eredményezett ezidáig a szocialista munkaverseny a miskolci igazgatóság vontatási szakszolgálatánál. Az egy dolgozó mozdonyra eső 100 tkm tervet 110 százalékra teljesítették és az utazó személyzet egy szolgálati órájára jutó kilométer teljesítmény öt százalékkal haladta meg az előirányzatot. A fajlagos szén és villamosenergia felhasználás csökkentése révén *közel 15 millió forint megtakarítás írható a szakszolgálat javára.*

A szakszolgálathoz tartozó 11 szolgálati hely közül ezideig nyolc teljesítette a kiváló címért folyó verseny célkitűzéseit. Különösen dicséretes munkát végzett a *miskolci*, a *szerencsi*, a *jászapáti* és a *sárospataki* vontatási főnökség.

Fekete László
Miskolc

Naponta vizsgáznak emberségből

A debreceni nagyerdő II-es számú szociális otthonában, mintegy 15—20 nyugdíjas vasutas él. Valamennyien a legmesszebbmenőkig élvezik a szakszervezet, a debreceni területi bizottság gondoskodását. *Danka Máriát*, akit fiatalon ért baleset, különösen gyakran látogatják, gyógyszert, gyógycipőt és segélyt is kapott a közelmúltban a vasutas szakszervezettől. *Ecsedi János* nyugdíjas vasutas felesége részére járókocsit és fülhallgatót kapott.

Az elismerés hangján kell szólni *László Károly* önzetlen munkájáról. Ha kell, éjjel nappal a 460 gondozott rendelkezésére áll, hogy szükségleteik kielégítéséről gondoskodjon. *Ő és a szociális otthon ápolónői személyzete naponta vizsgáznak emberségből.* Külön említést érdemel *Nagy Sándor* főmozdonyvezető felesége, aki örök vidámságával, emberséges bánásmódjával, derűt, napsugarat varázsol az idős emberek életébe.

Ezúton is megköszönjük a szociális otthon vezetőinek, dolgozóinak fáradozását, a vasutas nyugdíjasok nevében pedig a vasutasszakszervezet gondoskodását, támogatását.

Vasvári Dezső
nyugdíjas

NE SZALASSZA EL A SZERENCSÉJÉT

- Bútorozott öröklakást
- Balatoni nyaralót
- Személygépkocsit
- Külföldi utazást
- Vásárlási utalványt nyerhet

4 FORINTÉRT

De már most vegyen Szerencse-sorsjegyet, mert a húzás ezúttal nem februárban lesz, hanem már december 29-én!

Szerencse-sorsjeggyel szerencséje lesz!

A Buzás család hármas jubileuma

Megajándékozták a 100 éves törökszentmiklósi nyugdíjas vasutast

Egy évvel a kiegyezés után született és mennyi mindent élt meg *Buzás Ferenc* az eltelt egy évszázad alatt. Nevét 1868. november 13-án jegyezték be az anyakönyvbe. Ha csak a közlekedést nézzük: *a rossz hatásfokkal dolgozó gőzmozdonyokat lassan felváltják a villany- és a Diesel-mozdonyok.* Buzás bácsi megélte a robbanómotorok, a telefon, a rádió és a televízió feltalálását és azt, hogy az ember kilépett a földről a világűrbe. Végigszenvedett két világégést. Amikor gyerek volt még élt Marx, Engels, Kossuth. Mindez egy életbe, egy évszázadba sűrítve.

1921-ben nyugdíjazták

Ma Buzás bácsi az ország legöregebb nyugdíjas vasutasa, Törökszentmiklós legidősebb lakosa.

Az 1890-es évek elején lépett a vasút szolgálatába, ahol 28 évig dolgozott. Csak az első világháború vihara árnyékolta be ezt a munkát, ezt a hivatást. Akkoriban nagyon sokat szenvedett a család. A három legidősebb fiút kivitték a frontra, a szülők minden nap remegve várták a postát. A háború után elköltöztek Aradról, és Törökszentmiklóson telepedtek le. 1921-ben Buzás Ferencet nyugdíjba helyezték. A kenyér kevés volt, az éhes száj annál több. Alkalmi munkákat vállalt itt-ott, ahol tudott. Majd ezek a nehéz évek is elmúltak, a gyerekek megnősültek, a lányok férjhezmentek, kiröppentek a szülői házból. Évenként egyszer-kétszer azonban azóta is összejönnek, hogy együtt töltsék a családi ünnepeket. *Tákos Lajos*, a törökszentmiklósi borbély mesélte:

— *Tavaly, amikor Feri bácsi 99 éves volt, korán elmentem, hogy megborotváljam a névnapján.* Az öreg azonban kiment a vasúthoz, várni a gyerekeket. Egyébként is, ha szerét ejtette, mindig kikopogott az állomásra a kollégákhoz, mert élvezi a vasutat. Később, pár óra múlva ő jött el a lakásomra, hogy megborotváljam. Kérdezem tőle: *Aztán Feri bátyám megjöttek-e a gyerekek? Hát hogyne jöttek volna Lajoskám, de olyan fáradtak, hogy szólni sem tudnak, ezért otthon hagytam őket, hadd pihenjenek* — válaszolta a kis öreg.

Szinte hihetetlen, hogy 100 év ülj már a vállát. A törökszentmiklósi munkásotthonban, ahol a város és a vasutasok szakszervezetének képviselői: *Kellner István*, a szervezési- és nevelési osztály vezetője, és *Lovász Imre*, a debreceni területi bizottság titkára üdvözölte, majd Kellner István átadta a szakszervezet elnökségének ajándékát. Az üdvözlések után az ünnepelt megköszönte a megemlékezést. Aztán megkérte a vendégeket, hadd énekelje el kedves nótáját. Az egykori ipartestület túlméretezett helyiségében vidáman szólt a dal a kapáról és a borról, a summás ember életéről.

S ott ült jobbján élete párja is, *a 90 éves galambősz Róza néni, aki két nappal később ünnepelte születésnapját.* Olvanok voltak az asztalfőn, mint a mesék jóságos öregjei. Hihetetlen magas korukkal, fehéren, kipirultan, egyszerű sötét ruhában.

Bene Lajos állomásfőnök beszélget a 100 esztendős Buzás Ferenccel és feleségével, a 90 esztendős Róza nénivel.

Kaposvárról, Zalaegerszegről, Sopronból, Budapestről eljöttek a gyerekek is, akik egy-kettő kivételével szintén nyugdíjasok már. Sokan közülük gazdasági vezetők. Buzás Ferenc bácsinak 8 unokája és 10 dédunokája van. A legidősebb dédunoka a középiskolás 17 éves Péter, már ugyancsak legényembernek számít. Az ünnep forgatagában *Buzás Mihály*, a második legidősebb fiú, *a Zalaegerszegi Állami Gazdaság főkönyvelője*, odacsúsztatott a kezembe egy papirost. Megnézem: *a Buzás familia (szülők és a gyerekek) összesen 518 évesek, és ebből 190 évet az idős házaspár mondhat magáénak.*

Hosszú volt az út

Ezen a napon tulajdonképpen hármas ünnepet ültek. A két születésnap mellett házasságuk 75 éves évfordulóját is. S ez a gyémántlakodalom egy nagyon becsületes és dolgos munkáséletet tud maga mögött.

— Hosszú volt ez az út, akár a sínek, amelyek elfutnak állomásunk portája előtt. De megérte a sok munkát és küzdelmet. Boldog öregkor jutott számunkra. S ezt a szép öregséget nemcsak szerete.t gyermekeink, unokáink teremtették meg, hanem a nagyobb család, a vasutasok, a törökszentmiklósi emberek is. Ezt is írja meg gyermekem — mondotta Buzás bácsi a tiszteletére rendezett ünnepségen. Megírtam.

Molát Ferenc

Miért esett ki az NB I B-ből a BVSC?

Kétszer is az NB I kapujában — A fiatalokból hiányzott a rutin

A Székesfehérvári MÁV Előre egy osztállyal feljebb lépett

Kecskemét, november 24, délután 1/4 4 óra. *Szilvási* játékvezető az *Ózdi Kohász—Kecskeméti Dózsa* mérkőzésen hármat fújt a sípjába és ezzel a mérkőzés végét jelezte. Az eredmény 2:2. A kecskeméti döntetlennel eldőlt az 1968. évi labdarúgó NB I B egyik legizgalmasabb kérdése, hogy a két nagy múltú egyesület, a BVSC és az Ózdi Kohász közül melyik kerül az NB II-be? *Ezen a november végi vasárnapon a BVSC ugyan 2:0-ra győzött Miskolcon, az MVSC ellen, sorsa mégis megpecsételődött.* Azzal, hogy az ózdiaknak sikerült egy pontot szerezniök, elkerülték a kiesést, a BVSC viszont kiesett.

Valóban az Ózd kecskeméti pontszerzése volt a BVSC kiesésének a fő okozója? Valóban a finálé legvégső perceiben történtek okozták a vasutas csapat lejjebb csúszását a labdarúgósport lépcsőfokain?

Szó sincs róla!

A szakvezetés „rendet csinált"

Labdarúgóberkekben — a sportág szakemberei között is évek óta „téma" a BVSC szereplése. Emlékezzünk csak: *két éven keresztül már szinte „utcahosszal" vezetett a BVSC az NB I B-ben és az egész sportközvélemény biztosra vette az NB I-be feljutását.* Zugló, a XIV. kerület, már készült a nagy eseményre, hogy a Szőnyi úton ismét NB I-es csapatokat láthatnak. És mindkét évben szinte megmagyarázhatatlan körülmények között úszott el a bajnokság, elképesztő eredmények nyomán tépődtek rongyfoszlányokká az NB I-es remények. Így, ilyen körülmények között köszöntött be az 1968. évi labdarúgó-bajnokság.

— *Most aztán rendet csinálunk a szakosztályban* — jelentették ki a szakvezetők. És valóban — tessék csak visszaemlékezni — megkezdődött a „rendcsinálás".

Mint valami nagy árverésen, úgy kerültek szanaszét a BVSC játékosok. Kikkel beszélte meg *Bódogh László* akkori szakosztályvezető és *Gyarmati János* edző, hogy melyik játékostól váljanak meg? Ki tudja? Kétségtelen, hogy *Varga* kapus Dunaújvárosba, *Simon* az Egyetértéshez, a gólerős *Horváth* Győrbe — mindhárman NB I-es csapathoz! — *Arató* a Bp. Előréhez, *Murár* a BEAC-hoz került. *Fekete*, a védelem egyik oszlopa — talán érezve a nagy vérveszteség következményeit — bejelentette visszavonulását, több tehetséges fiatal bevonult katonai szolgálatra, s ráadásul *Ubrankovics*, majd *Fabró* sérülése is tovább gyengítette az alaposan megfiatalított gárdát.

Senki nem látta, hogy mi történik a BVSC labdarúgószakosztályában? Senki nem akart beleszólni a szakvezetés furcsa „koncepciójába"? És még valami: *csak azok a játékosok — akiket különböző NB I-es és más csapatoknak átadtak, eltanácsoltak — voltak a két elherdált bajnokság fő bűnösei?*

A fiatalokat nem érheti vád

Az 1967. évi bajnokság után a BVSC-től megvált játékosok zöme, hosszú éveken keresztül, mind sportemberként, mind a vasút dolgozójaként példásan helytállt. *Sem a pályán, sem a magánéletben, sem a munkahelyükön nem viselkedtek úgy, hogy ez a tömeges menesztés indokolt lett volna.* Mondjuk ki nyiltan: gyanusítgatások hangzottak el velük kapcsolatban, főként a presszók félhomályában és a söröskorsókkal, fröccsös és féldecis poharakkal zsúfolt bádogpultok környékén.

Az új, a teljesen átszervezett BVSC csapatát nem érheti különösebb szemrehányás. *Rutintalan játékosai annyi gólhelyzetet hagytak ki, amenynyinek hacsak a 25—30 százalékát értékesítik, úgy nem a kiesők között, de a bajnoki táblázat jó közepetáján találhatnánk ma őket.* Bódogh László szakosztályvezetőt az őszi idényben felváltó *Soós Béla* Gyarmati János edzővel mindent megtett, hogy a végső bukást elkerülje a csapat. Ekkor azonban már a balszerencse is közbeszólt. A többit tudjuk, ezzel kezdtük: *a BVSC kiesett az NB I B-ből.* Az NB I-es álmoknak már a nyomuk sem maradt meg és elérhetetlennek tűnő az az idő, amikor ezeknek az álmoknak újjáéledéséről szó lehet...

Öröm az ürömben

Valahogy nincs szerencséjük a vasutas csapatoknak az NB I B-ben, bár ehhez nyomban hozzá kell tenni, hogy a jó, a jobb szereplés nem csupán szerencse kérdése. *A legutóbbi időben kiesett MÁV DAC és a DVSC után most a BVSC mondott búcsút csapataink közül az NB I B-nek,* az MVSC-nek is csak a táblázat alsó felében sikerült a megkapaszkodás. Öröm az ürömben, hogy mégiscsak lesz két vasutas csapat az 1969. évi NB I B küzdelmeiben, *hiszen az NB II Középcsoportjában a Székesfehérvári MÁV Előre bajnokságot nyert, így fennállásának 60 éves jubileuma a magyar labdarúgósport második vonalában találja már a rokonszenves, nagy múltú vasutas csapatot.* Sőt: nem sok hiányzott, hogy a MÁV DAC is visszakerüljön az NB I B-be, az NB II Nyugati csoportjában csak gólaránnyal szorult a 2. helyre. Ugyancsak a 2. helyen végzett az NB II Keleti csoportjában a Szolnoki MÁV is.

Ha mérlegre tennénk az NB I B-s és az NB II-es csapataink 1968. évi szereplését, a mérleg serpenyője feltétlenül a „fejlődés" oldalára billenne.

Mindez azonban nem mentesíti a BVSC elnökségét az alól a kötelesség alól, *hogy végre rendet teremtsenek a labdarúgó-szakosztály házatáján.* Mert talán nem is az a legfájóbb, hogy a Szőnyi útiak kiestek az NB I B-ből. Inkább a körülmények — amelyek a két bajnokság elúszását is okozták — szorulnak alapos elemzésre, amelyet most már tényleges rendcsinálásnak kell követnie!

Vedres József

Eszperantista vasutasok tanácskozása

Svedic Gvozden üdvözli a magyar vasutas eszperantistákat
(Kristek Pál felvétele)

Az eszperantista vasutasok november 24-én Budapesten a Vasutasok Szakszervezetének székházában jöttek össze, hogy beszámoljanak az eszperantó mozgalomban elért eredményeikről és megbeszéljék: hogyan tehetik a béke érdekében kifejtett munkájukat még eredményesebbé.

A 21 vasutas eszperantó szakcsoport küldöttein kívül megjelent a tanácskozáson *dr. Pethes Imre*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, *Tóth Géza*, a 3. szakosztály helyettes vezetője és *Pipa Béla*, a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságának képviseletében. Külföldi vendégei is voltak a tanácskozásnak.

Dr. Bácskai István, a vasutas eszperantó szakosztály elnöke köszöntötte a részvevőket, majd *Svedic Gvozden*, a Nemzetközi Vasútas Eszperantó Szövetség *jugoszláv* alelnöke adta át a jugoszláv vasutas eszperantisták baráti üdvözletét. A szakosztály munkájáról *dr. Szegedi Mihály*, titkár számolt be.

A beszámolót követő vitában több értékes javaslat hangzott el az előterjesztett munkaterv kiegészítésére, majd a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség magyar tagozata megválasztotta vezetőségét az 1969—70. évi időszakra.

Kristek Pál

Eredményes munkával köszöntötték a jubileumi évfordulót

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 51., a Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának 50. évfordulóját eredményes munkával köszöntötték a *Vasutasok Jótékonysági Országos Biztosító és Segélyző Egyesületében.* A jubileumi évforduló tiszteletére tett felajánlásukat a szolgáltatások színvonalának emelését és a taglétszám növelését határidő előtt teljesítették.

A november 7-e alkalmából megtartott házi ünnepségen — amelyen megjelent *Tóth Géza*, az I/3. szakosztály helyettes vezetője — *Rábai Ferenc* ügyvezető elnök számolt be a végzett munkáról. Elmondotta többek között, hogy *míg 1963-ban a tagdijbevétel 33,96 százalékát juttatták vissza az egyesület tagjainak, addig ez évben már a tagdíjbevétel 44,01 százaléka került vissza különböző segélyek és juttatások formájában a tagokhoz.* Az ügyvezető elnök megemlítette azt is, hogy miután elérték a 100 ezres taglétszámot, újabb szolgáltatásokat vezetnek be. Ezek szerint a 15 évi tagsággal rendelkező 60 éven felüli tagok és a kétéves tagsággal rendelkező nászutasok teljesen ingyen üdülhetnek majd az egyesület most épülő balatonfüredi üdülőjében.

Az ünnepi megemlékezés és a beszámoló után az egyesület elnöke, *dr. Földesi József*, a Vasúti Főosztály gazdasági hivatalának vezetője Kiváló dolgozó kitüntetést és jutalmakat adott át.

Sz. J.

Miről tárgyalt a Tapolcai Vasutas Sportkör közgyűlése?

November 10-én tartotta meg ez évi közgyűlését a *Tapolcai Vasutas Sportkör. Kapronczai János* sportköri elnök számolt be az elmúlt tíz hónap eredményeiről és kihangsúlyozta, hogy a sportkör eddig deficit nélkül működött és az év végéig megtakarításra is számítani lehet.

A jövő tavaszra edzőpálya létesítését tervezik, hogy a jelenlegi labdarúgópályát füvesíteni lehessen. A szükséges anyagi fedezet részben a sportkör rendelkezésére áll és nagyszabású társadalmi munka szervezésére is készülnek.

Bírálta a beszámoló az NB III-as labdarúgó-csapatot gyenge szereplése miatt. Ennek okát abban jelölte meg, hogy *a játékosok egy része rendszertelenül látogatja az edzéseket.* Dicséretet érdemel az ifjúsági csapat, amelyik csoportjában első lett. A 42 sportolóval működő atlétikai szakosztály kielégítő eredményeket ért el. Külön elismeréssel szólt a beszámoló *Horváth Mária* és *Lelkes Magdolna* atlétanők szerepléséről. Eredményesen működött az asztalitenisz szakosztály, ami a vívókról — a sportköri elnökség véleménye szerint — már nem mondható el. Jövőre újra megszervezik a tekeszakosztályt.

Tanulságos vita követte a beszámolót, melynek során több hasznos javaslat is elhangzott. *Többen kérték az edzések szinvonalának javítását.*

Dancs József
Tapolca

Két aranyérem

Jóska nemcsak az edzőm, hanem a legjobb barátom is... nagyon sokat köszönhetek neki — mondta *Zsivótzky Gyula*, olimpiai aranyérmes kalapácsvetőnk, amikor Mexikóból megérkezett a Ferihegyi repülőtérre.

A minap pedig ugyanerről a témáról azt mondta *Csermák József*, Zsivótzky edzője:

— *Több ez, mint barátság. Mind a ketten rajongásig szeretjük a sportot...*

Rajongásig — de más és másképpen!

Zsivótzky Gyula már-már idegességbe átcsapó türelmetlenséggel. Csermák József nagy-nagy nyugalommal párosult szenvedéllyel. Hiszen ma sem mond le a kalapácsvetésről, bár mint versenyző már nem veheti kezébe a kalapácsot, nem léphet a dobókörbe.

A tanítvány Budapesten — az edző Tapolcán él és rendszeresen találkoznak. Együtt edzenek — a fővárosban.

Mexikóban is együtt indultak.

Csermák József egy aranyéremmel, amit még a helsinki olimpián szerzett, amikor a világon elsőnek dobta túl a bűvös hatvan méteres határt. Zsivótzky pedig csupa reménykedéssel szállt fel a repülőgépre: *talán Mexikóban sikerül majd visszavágni a szovjet Klimnek.*

— *Kemény edzéssel indult a munka* — emlékezik vissza azokra a napokra Csermák József. — *Arra nem is igen volt időnk, hogy városnézésre induljunk.* Hiszen legalább egy órát kellett autóbuszozni s erre mi nem vállalkozhattunk. Zsivótzkyt erős versenyláz gyötörte most is. A feszültség éppen a verseny előtti edzéseken engedett fel amikor érezte, hogy ezúttal jobb eredményre képes, mint versenytársa.

A szovjet Klim és edzője — az ugyancsak híres kalapácsvető Krivonoszov — közös edzéseket szorgalmazott a magyarokkal.

A cél világos volt:

— *Idegileg akarták kifárasztani Zsivótzkyt. Én viszont nem engedhettem meg ezt.* Azért volt közös edzésünk, de csak akkor, amikor én jónak láttam. Három alkalommal is találkozott a két nagy versenyző. Zsivótzky 74—75 métert dobott az edzéseken. Néhány, jól sikerült dobás után szedtük a szerelésünket és elmentünk. *Ráijesztettünk Klimre. Ő lett most az idegesebb és ez önbizalmat adott Zsivótzkynak.*

Krivonoszov szovjet edző — még a verseny előtt felkereste Csermák Józsefet:

— *Ha Zsivótzky győz, én fizetek neked egy liter pálinkát. Ha viszont Klimé lesz az aranyérem, akkor te jössz nekem egy butéliával* — ajánlotta.

Kezet ráztak...

Krivonoszov azóta sem jelentkezett a mexikói tartozásával...

Ezután már gyorsan peregtek az események: Dobogón áll Zsivótzky Gyula és lent fogadja a gratulációkat Csermák József, a tapolcai vontatási főnökség helyettes vezetője. Valaki azt mondja neki: *Megvan a második arany is, Jóska!* Második? Hát persze. Helsinkiben ő, most pedig a tanítványa állt a dobogó legmagasabb fokára.

Többször is kerestem Csermák Józsefet szolgálati helyén. Még szabadságon van — mondták először. — Másodszor sem találtam, mert akkor meg a kitüntetését vette át Budapesten. Zsivótzky Gyula a *Munka Érdemrend arany fokozatát* kapta. Csermák József kiváló edzőnek pedig a *Sport Érdemérem arany fokozatát* nyújtották át.

És most?

— *Folytatjuk tovább az edzéseket* — válaszolta.

Csermák József nagyon tud lelkesedni a kalapácsvetésért, a sportért. Magába szívta a dobókör izgalommal fűtött hangulatát és nem tud megszabadulni tőle. Még a fűtőház sipoló-füstölő mozdonyai között sem....

Gáldonyi Béla

Az ország összes pályaudvari pavilonjaiban

UTASELLÁTÓ

MIKULÁS-AJÁNDÉK, CSOKOLÁ ÉS CUKORKA bő választékban kapható

HÍREK

— *DEBRECENBEN a nagyerdei szociális otthon lakóival együtt ünnepelték a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 51. évfordulóját az állomás szocialista brigádjai. Sok nyugdíjas vasutasnak ajándékkal kedveskedtek, a kultúrcsoport műsorával szórakoztatta az öregeket.*

— **Ünnepélyes külsőségek között búcsúztatták** nyugalomba vonuló munkatársaikat Békéscsaba állomáson. Kalcsó Imre, a szakszervezeti bizottság titkára kedves szavakkal méltatta a 18 nyugalomba vonuló több évtizedes áldozatkész munkáját. Majd ajándéktárgyakat adott át részükre.

— *KETSZÁZ NYUGDÍJAS vasutast köszöntöttek november 9-én, a szombathelyi Ady Endre Kultúrotthonban. Megtekintették az irodalmi szinpad ünnepi műsorát, majd megvendégelték a nyugdijasokat.*

— **Százötven nyugdíjas emlékezett november 22-én,** a békéscsabai vasutas kultúrotthonban a KMP jubileumára. A MÁV Nevelőintézet fiataljai műsorral kedveskedtek az öregeknek, akik a KISZ-fiataloktól ajándékcsomagot kaptak, majd uzsonnával vendégelték meg őket.

— **Ritkán fordul elő,** hogy gyors- és gépírónőt Kiváló dolgozó kitüntetésben részesítenek. Pálinkás Pálné 14 évi szolgálat után kapta meg ezt a kitüntetést a ferencvárosi pályafenntartási főnökségnél november 7 alkalmából.

A Hivatalos Lapból

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

46. számból: 110 823/1968. 6. B. A vasút külön engedélyével fuvarozható — rendkívüli — küldemények továbbításának szabályozására vonatkozó H. 6. számú Utasítás életbeléptetése.

122 827/1968. 6. B. A MÁV területén levő föld- és fűbérletek, valamint gyümölcsfák használatba adásának szabályozásáról szóló rendelet módosítása.

47. számból: 124 357/1968. 2. B. Az év végére eső heti pihenőnapok áthelyezése.

113 316/1968. 3. A. Az irószerellátás újabb szabályozása.

A szerkesztőség üzeni

Dancs József, Tapolca; Molnár Árpád, Felvégi István, dr. Gál György, Budapest; dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Várfalvy Gyula, Gyékényes; Kaszala Sándor, Gyöngyös; Uglyai Sándor, Nyékládháza; Fekete László, Budavári Sándor, Miskolc; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Volosinovszki János, Marosán Pál, Czeglédi Sándor, Oláh József, Bánszegi József, Debrecen; Szilas Ferenc, Hatvan; Kiss Lajos, Alsóőrs: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

László Mihály, Zalaegerszeg; Bősze György, Tolnanémedi. Márton Andor Szombathely: Leveleiket 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—873
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 324—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.913.001—48.
Szikra Lapnyomda

LAKÁSCSERE

Elcserélném krisztinavárosi világos, gázboyleres, cserépkályhás, II. emeleti garzon lakásomat 2 szoba személyzetis, vagy 2 szoba hallosra, esetleg 3 szobásra. Érdeklődni lehet minden este 8—9 óra között, vasárnap reggel 8 órától. Telefon: 359—465.

Utazásainál vegye igénybe az IBUSZ szolgáltatásait

Útlevél, vízumintézés. Valutavétel-eladás
Szobafoglalás bel- és külföldi szállodákban és fizetővendéglátó-helyeken

1969-ben a tengerparti nyaralástól kezdve a legszebb városok megismerésén át a hegyvidéki üdülésig ismét csaknem százféle társasút-program között válogathat.

Az IBUSZ—TIT országjáró autóbusz különjárataival eljuthat az ország legszebb tájaira

Disznótoros kirándulások

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM. Ára 40 fillér 1968. DECEMBER 16.

Nagy erőpróba előtt a személyszállítás

Mintegy 400 többletvonat közlekedik az év végi ünnepi csúcsforgalomban

A múlt évi karácsonyi és újévi ünnepi forgalomban a menetrendben meghirdetett vonatokon kívül 315 többlet személyvonat közlekedett. *Az idei csúcsforgalomban 400—420 többletvonat tervezése vált szükségessé* ahhoz, hogy a jelentkező igényeket megfelelően kielégíthessük.

A feladat nagyságára jellemző, hogy december 23-án egy nap alatt mintegy 70 többlet személyvonatot kell közlekedtetni. Ez 33 többlet szerelvény — kb. 300 db személykocsi — és a vonatok továbbításához mintegy 20-szal több mozdony felhasználását teszi szükségessé. A vasútnak

e napokon sem áll rendelkezésre több ember, vonóerő, személykocsi és vágány, tehát az adott lehetőségekkel és eszközökkel kell megoldani a feladatokat.

Ezt pedig csak úgy lehet, ha a szolgálati ágak a legteljesebb összhangban minden erőt és lehetőséget latbavetve összefognak.

Melyek a legfontosabb feladatok?

A forgalmi szakszolgálatnak *a hagyományos szerelvényfordulók megbontásával olyan éles fordulókat kell kidolgozni, amelyek lehetővé teszik a többletvonatok szerelvényeinek maradéktalan kiállítását.* A csúcsforgalom idején a közlekedésre tervezett többletvonatok figyelembevételével új technológiákat kell elkészíteni, oktatni. Különösen fontos előre elkészíteni a vonatfelállítási rendet, s ezt az utasok tájékoztatása végett az abban résztvevő dolgozóknak előre meg kell tanulni. A tervezett új technológiában levő szoros fordulók feltétlen megkövetelik a vonatok menetrendszerű közlekedését. *Nagy gondot kell fordítani a mellékvonali csatlakozások biztosítására.* A legnagyobb fokú éberségre lesz szükség, mert

ilyen nagymennyiségű vonat közlekedése idején a legkisebb baleset is kihatással lehet a menetrendszerű közlekedésre.

Nagy szerepe van az utasok pontos tájékoztatásának. A csúcsforgalom alkalmával *nemcsak az „ünnepi" utasok igénylik a pontos tájékoztatást, hanem a hivatásforgalomban utazók is,* mert az induló vonatok nem a mindennapi megszokott vágányról indulnak. Az utastájékoztatásban az utasirányító személyzeten és a kapúsokon kívül a jegyvizsgálók is közreműködnek, ezért őket is el kell látni vonatfelállítási jegyzékkel.

Az induló vonatokat, tehát a mentesítő vonatokat is el kell látni irányításokkal. A szerelvények időbeni beállítása, a vonatkísérő szakasz előírt időben történő jelentkezése, a jegyvizsgálók segítőkészsége az arra rászorulóknak, a személypénztárak megfelelő számban történő nyitvatartása, szükség szerint kisegítő pénztárak beállítása, a pénztárak előtt várakozók irányítása a torlódások elkerülése végett, mind olyan feladat, amelynek jelentősége az ünnepi csúcsforgalom idején hatványozottan kerül előtérbe. Külön gondot kell fordítani a várótermek és utasterek tisztaságára, azok megfelelő világítására és fűtésére.

A feladatok elvégzése érdekében *az állomási és az utazószemélyzet bizonyos mérvű átcsoportosítására van szükség.* A szolgálati és a mozgalmi szervek vezetői arra is hívják fel a figyelmet, hogy

a dolgozók tiszta egyenruhában, megfelelő megjelenéssel, figyelmes, türelmes és megértő magatartással lássák el a szolgálatot,

mert e napokon számolni lehet az utasok egy részének türelmetlenségével és a ritkán utazók tapasztalatlanságával.

A műszaki szolgálat is nagymértékben növelheti az ünnepi forgalom sikerét, lelkiismeretes, jó munkájával. *A többletvonatokhoz megfelelő műszaki állapotú gépek kiállítását és fordulóját minden körülmények között biztosítani kell.* A tervezetten felül közlekedtetendő mentesítő vonatok részére a vonatindító fejpályaudvarokon megfelelő mozdonyokat kell tartalékolni. Az ünnepi forgalom idején a gőzmozdonyok részére jó minőségű szénkeveréket kell biztosítani. Minden fűtőkazánkocsit üzemképessé kell tenni.

Az éles szerelvényfordulók miatt

a szerelvények takarítási technológiáját is szükséges megváltoztatni,

gondoskodni kell a tároló vágányokon történő fokozott vonatelőkészítéshez szükséges személyzet átcsoportosításáról.

Meggyőződésünk, hogy vasutas dolgozóink a karácsonyi és újévi ünnepi csúcsforgalomban is helytállnak, s fegyelmezett, figyelmes szolgálatukkal járulnak hozzá az ünnepi forgalom sikeres megoldásához.

Vaskor István,
a személyszállítási osztály vezetője

Vasútorvosi napok

A legújabb kutatások eredményeit is hasznosítják a vasutasok gyógyításában

Dr. Rimóczi László, a 3. szakosztály vezetője megnyitja a vasútorvosi napokat

(Lantos Géza felvétele)

A vasutas orvosok második országos tanácskozására november 28—30 között került sor a *Vasúti Főosztályon.* A részvevők között ott voltak a gyógyítással foglalkozó kórházi specialisták, az üzemorvosok és mindazok, akik a vasutas dolgozók egészségügyi helyzetének javításán fáradoznak.

Az előadások ismertették a gyógyító munka legújabb tapasztalatait, különösen a vasutas dolgozók munkakörülményeiből adódó megbetegedések, foglalkozási betegségek leghatásosabb gyógyítási módjait. *Fontos kérdésként kezelték a részvevők az üzemi balesetek és a foglalkozási megbetegedésekből orvosilag gyógyult dolgozók rehabilitációját.* A „vasutas betegségben" szenvedőket, üzemi baleseteseket nem elég orvosilag meggyógyítani, hanem biztosítani kell számukra olyan beosztást, melyben egészségük veszélyeztetése nélkül csökkent munkaképességüknek megfelelően, a lehető leghasznosabb munka elvégzésére legyenek képesek anélkül, hogy anyagi és erkölcsi hátrányt szenvednének.

A rehabilitációs bizottságok, az üzemorvosok a szolgálati vezetőkkel karöltve végzik törvényben előírt kötelezettségüket. A rehabilitációs munkának ezentúl is — huzamosabb időn keresztül — figyelemmel kell kísérni a gyógyultak sorsát.

A Vasútorvosi napok zárszavában *dr. Leszkay György* főorvos, a vasútegészségügyi szolgálat vezetője mondotta: *„a legújabb kutatások eredményeit hasznosítjuk a vasutas dolgozók gyógyításában".* Ez biztosíték arra, hogy a magas szintű gyógyító és megelőző munka eredményeképpen egyre kevesebb vasutas dolgozó lesz beteg.

Meglepetésként hallgattuk a vasutasok fogászati helyzetéről tartott beszámolókat. Ezek nagyon szomorú helyzetet tártak fel. A *Győr* és *Komárom* állomásokon történt felmérések alapján megállapították, hogy *minden 35. életévét betöltő dolgozó átlagban 14 lyukas foggal rendelkezik.* A felmérés azt is kimutatta, hogy sokan csak erős fogfájás alkalmával mennek orvoshoz, akkor, amikor már a rossz fogat megmenteni nem lehet.

Fokozottabb felvilágosító munkát kell végezni és minden dolgozó figyelmét fel kell hívni a fogápolás fontosságára, mert egy rossz fog a szervezetben súlyos elváltozásokat, üzleti megbetegedéseket okozhat. *Javaslatként hangzott el, hogy az újfelvételes dolgozók orvosi vizsgálatát terjesszék ki a fogakra is. Ezt a kezdeményezést csak üdvözölni lehet.*

(Lantos)

LAPZÁRTA UTÁN:

Ülést tartott a központi vezetőség

A szakszervezet központi vezetősége december 13-án — lapunk zárta után — ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *Gyócsi Jenő* elnök, *Szabó Antal* főtitkár és *Gulyás János* titkár.

Az ülést *Gyócsi Jenő* nyitotta meg. Ismertette a napirendet, majd annak elfogadtatása után átadta a szót *Gulyás János* titkárnak, aki *a szakszervezet nevelőtevékenységéről, az agitációs és propaganda munka fejlesztésében előttünk álló feladatokról* tájékoztatta a központi vezetőséget. Ezután *Szabó Antal* főtitkár terjesztette a központi vezetőség elé a szakszervezet VII. kongresszusa óta végzett munkájáról készült írásos jelentést. A harmadik napirendi pont keretében a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap 1969. évi költségvetését vitatták meg.

(A központi vezetőség üléséről lapunk következő számában részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)

Két évtized a vasút magasépítésének szolgálatában

Kiállítással egybekötött országos vasutas—építész találkozóra került sor december 10-én a *vasúti főosztály* kulturtermében. A rendezvény alapötlete és megvalósítása, amely mind a Közlekedéstudományi Egyesület Vasúti Magasépítési Szakosztályánál, mind pedig a 6. szakosztálynál a legteljesebb támogatásra talált, a MÁV Magasépítési Főnökségtől származik.

Az építésztalálkozó, s vele együtt a bemutató kiállítás célja, hogy az elmúlt két évtized tapasztalatait felhasználva keresse a MÁV egyedi jellegű munkáinak legjobb, s leggazdaságosabb tervezési és kivitelezési formáit. Így foglalta össze megnyitójában *Csanádi József,* a 6. szakosztály helyettes vezetője azt a tiszta és nemes szándékot, amely a vasút építészeit — tervezőket és kivitelezőket — e tanácskozásra egybehozta. De ezt a szándékot tükrözi a tanácskozás programja is, amely magában foglalja az építészi munka valamennyi jelentős fázisát, kezdve az önálló vasúti magasépítés kialakulásától az építészet gépesítésének fejlődésén keresztül a kivitelezés gazdasági kérdéseinek részletes elemzéséig, különös tekintettel az új gazdaságirányítás követelményeire.

A kétnapos tanácskozáson mind az előadók, mind pedig a felkért hozzászólók a vasúti magasépítés legkiválóbb szakértői köréből kerültek ki. A Magasépítési Főnökség részéről *dr. Pálmai István,* a főnökség vezetője, *Pődör Sándor,* a főnökség főmérnöke, *Papp Ernő,* a műszaki főcsoport vezetője, s *Ónodi Sándor* mérnök, főépítésvezető tartott előadást. Az előadások anyagához a főnökség ötletes, nagyméretű tablókat is készíttetett.

A tanácskozással együtt bemutatott *építészkiállítás mind anyagának válogatásában, mind pedig összeállításában nagy hozzáértésről tesz tanúságot.* Több mint 100 nagyméretű képen és perspektivikus rajzon mutatja be az elmúlt két évtized legjelentősebb létesítményeit. Több létesítmény megfelelően kicsinyített modellen is bemutatásra kerül.

Új létesítményekkel, korszerű gépekkel gazdagodik az Északi Járműjavító. A képen látható főtengelycsiszoló gépet, amely alkalmas Diesel-mozdonyok főtengelyeinek, nagyteljesítményű Diesel-hajtómotorok főtengelyeinek megmunkálására, az év első negyedében helyezték üzembe.

(MTI Fotó — Mező Sándor felv.)

A vasút novemberi teljesítménye:

9 millió 963 ezer tonna áru és 34 millió 200 ezer utas

Előzetes adatok szerint a vasút *novemberben 34 millió 200 ezer utast és 9 millió 963 ezer tonna árut szállított.* Ez a mennyiség az előirányzottnál 214 ezer tonnával kevesebb, a bázisnál 35 ezer tonnával több. Az elmaradásból mintegy 80 ezer tonna az országunkba belépő import és tranzit küldemények csökkenéséből adódik.

A kocsiigényes áruszállítás előirányzotthoz viszonyított 3,1 százalékos elmaradásának oka többek között az is, *hogy a szállító felek novemberben 8632 kocsit lemondtak.* Ez a kocsimennyiség

20,25 tonnás átlagos kocsiklhasználással számolva több mint 174 ezer tonna kiesést jelent.

Ennyivel csökkenhetett volna azon áruk mennyisége, melyet a vasút kocsihiány miatt nem vehetett fel fuvarozásra. *A ki nem állított kocsik száma 8325 volt,* tehát csaknem megegyezik a lemondott kocsik számával. Ezek a számok azt mutatják, hogy a szállító felekkel való együttműködés további javítására van szükség.

Novemberben egyetlen vasárnap sem sikerült az előirányzott árumennyiséget a felekkel berakatni, a fuvaroztatóknak ezekre a napokra nyújtott rakodási kedvezmény és anyagi ösztönzők még mindig nem érték el a kívánt eredményt.

Az áruszállítási előirányzatnál mutatkozó bevételkiesést minőségi munkával sikerült ellensúlyozni. A teherkocsik kihasználásával elért

20,25 tonnás eredmény őszi forgalmi csúcsnak számít.

Devizaszerzési, illetve devizakímélési intézkedéseikkel elértük, hogy novemberben a bázishoz képest *csökkent a hálózaton levő idegen kocsik mennyisége és növekedett a külföldön levő MÁV-kocsik száma.* A ködös, párás idő ellenére az előző évhez viszonyítva javult a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedése. *A tehervonatoknál — bár novemberben, októberhez képest 3,2 százalékos a javulás — még mindig nem sikerült a bázist elérni.* A vonatokat indító és a vonatok futása közbeni állomások operatív irányító, végrehajtó dolgozóinak kell javítania minőségi munkáját ahhoz, hogy a tehervonatok menetrendszerűsége, ezzel a tervszerű közlekedés, a mozdony- és személyzetfordulók is javuljanak.

Novemberben — októberhez képest *0,5 százalékkal emelkedett a nagyteljesítményű Diesel-mozdonyok napi hasznoskilométer teljesítménye, ugyanakkor 7,4 százalékkal csökkent a villanygépek km teljesítménye a miskolci vonalon.* Az egy gépre eső km csökkenés jelentős oka volt a hónap közepén váratlanul beállt havazás és a vonalon foglalkoztatott gépek számának növelése.

Az év utolsó hónapjában számítania kell arra, hogy

a 9 millió 427 ezer tonna áruból jelentős mennyiség lesz az év végi export, melynek szállítását határidőre kell lebonyolítani.

Számolva az időjárás további romlásával és nem utolsósorban a három, illetve kétnapos munkaszünettel, amikor a rakodási készség nagyarányú növekedésére kell felkészülni. *A forgalmat ezekben a napokban is zökkenőmentesen kell lebonyolítani.* Annál is inkább szükséges ez, mert a vasúton kívül állók nagy része elsősorban a személyszállítás minőségén, pontosságán és kulturáltságán keresztül értékeli majd a vasút munkáját.

A VÁLASZTÁSOK GONDOS ELŐKÉSZÍTÉSÉN MUNKÁLKODIK A BUDAPESTI TERÜLETI BIZOTTSÁG

A budapesti területi bizottság területén közel öt és félezer szakszervezeti bizalmi, több mint 2 ezer műhely, iroda és osztálybizottsági és csaknem másfélezer szakszervezeti bizottsági tag újjává-lasztására kerül sor 181 alapszervezetben. A választások politikai, szervezeti előkészítése, az elmúlt két esztendő munkájáról, a tisztségviselők tevékenységéről való beszámolás sok és felelősségteljes mérlegelést kíván mindazoktól, akik a tagság bizalmából, a tagságért, szocialista fejlődésünkért munkálkodtak.

A sokrétű és felelősségteljes munka elvégzésére a területi bizottság vezető testülete intézkedési tervben határozta meg a területi bizottság és a szakszervezeti bizottságok, valamint a választást előkészítő tisztségviselők feladatait. Bár a választást segítő előmunkálatokat, a káderhelyzet és szervezeti kérdések elemzését, valamint a tartalmi munka értékelését már korábban elvégeztük, most mégis jelentős munka vár ránk.

Segítik az alapszervezeteket

A választással kapcsolatos politikai, érdekvédelmi és szervezeti tennivalókat szb-titkári értekezleten ismertettük. Ezt követően *december 10-ig elkészültek a szakszervezeti bizottságok választási intézkedési tervei.* Még novemberben megszerveztük, hogy valamennyi szakszervezeti bizottságnál a választás előkészítése, lebonyolítása és az új tisztségviselők munkába állítása, segítése céljából november 25 és 1969 június 1 között állandó, a szakszervezeti munka elveiben és vezetési gyakorlatában jártas aktivista képviselje a területi bizottságot, segítse a tisztségviselők munkáját, ellenőrizze a választási programok teljesítését, azok sikeres megvalósítását.

A szakszervezeti bizottságok a helyi pártszervekkel, gazdasági vezetőkkel és KISZ-szervekkel egyeztetett, gondos ütemezést készítettek a végzendő munkára. *December 16-ig minden alapszervezetben megválasztják a műhely, osztály, iroda és szakszervezeti bizottságot jelölő bizottságokat.* Több mint ezer szakszervezeti tag kap e napokban megbízást, hogy tanácskozzék a tagság minden rétegével.

December 20 és január 20 között a műhelybizottságok, szakszervezeti bizottságok vezetőségi ülésein, ahol a területi bizottság képviselője és a jelölő bizottság tagjai is részt vesznek, *sor kerül minden szakszervezeti bizottsági, műhelybizottsági tag személyes, 2 éves tevékenységének értékelésére.* Ugyanakkor legkésőbb január 10-ig műhelybizottsági és szakszervezeti bizottsági vezetőségi értekezleteken értékelik a szakszervezeti bizalmiak tevékenységét. Az intézkedési tervek, a gondosan szervezett munka eredménye együttes hatásaként *február 5-ig minden szakszervezeti csoport megtartja ülését, ahol a bizalmi beszámol a végzett munkájáról.*

Tervszerűen folyik az előkészítő munka

A választás nem öncélú munka. Közben a szakszervezeti bizottságoknak még nagyon sok feladatot kell megoldani. A szakszervezeti bizottságok, a termelési bizottságok a szolgálati főnökökkel *közösen január 5-ig értékelik az 1968. évi szocialista brigádszerződéseket, és a termelési tanácskozásra előkészítik, előterjesztik az 1969. évi szerződéseket is.* E napokban kialakítják, megvitatják és végleges formába öntik a vezetőségek az 1969. I. félévi szakszervezeti bizottsági munkatervet is.

E sokirányú munka feltételei megteremtésében, megoldásában tengernyi a feladat. *A tisztségviselők többsége érti, tudja mit kell tenni.* Több százan pedig e napokban kapnak megbízást és lesz ismert előttük az a felelősségteljes feladat, amelynek megoldása érdekében munkálkodniok kell. Nyugodt, szervezett körülmények között folyik az előkészítő munka.

A területi bizottság munkatársai, képviselői a 181 szakszervezeti bizottságnál találkoznak közvetlenül a tagsággal. Meghallgatják véleményüket, javaslataikat, bírálataikat, s azok ismeretében a választási irányelvek és a kongresszus valamint a vezető szervek határozatai végrehajtásához nyújtanak segítséget. A területi bizottság a helyszíni segítségadás mellett időben körvonalazta a jövő félév szakszervezeti célkitűzéseit is, segítve ezzel a szakszervezeti bizottságok együttes erőfeszítését, az aktivisták és vezető testületek erejének koncentrálását, szakszervezetünk VII. kongresszusa határozatai végrehajtásában, az élet- és munkakörülmények javításában, a munkaidő rövidítése, a szociális ellátottság javítása érdekében.

Módszertani vázlat a beszámolókhoz

A választási munkát segíti a területi bizottság azzal is, hogy *írásban kiadta a vezetőségek, a bizalmiak beszámolóinak elkészítéséhez a tartalmi, módszertani vázlatot.* Minden szakszervezeti bizottság megkapja a taggyűlés forgatókönyvét, a szavazatszedő bizottság jegyzőkönyv nyomtatványát.

Indokoltabb, mint bármikor, hogy a két év munkája, eredmények és mulasztások őszintén kerüljenek értékelésre. E feltételek megteremtésén, gyakorlati megvalósításán *munkálkodik a területi bizottság vezető testülete, apparátusa és a megbízott társadalmi munkatársak széles hálózata az alapszerveknél.* Érthető, ha most a választás előkészítésének első szakaszában a területi bizottság a munka gondos, szervezett irányítása a feladatok végrehajtása közben már a választás utáni időre is gondol és megfelelő előkészületeket tesz. Januárra például már elkészül az április, májusban induló tisztségviselők oktatásának részletes programja.

Kovács János

Aranykoszorús jelvényt kapott

Veszprém-külső állomáson méleg szeretettel búcsúztak munkatársai *Atányi Mátyás* vonatvezető, szocialista brigádvezetőtől, aki 37 évi szolgálat után vonult nyugdíjba. Az idős vasutas ez alkalommal vette át az aranykoszorús szocialista brigádjelvényt, a kiváló dolgozó jelvényt és munkatársai kedves ajándékát is. Érdemeit *Szabó János* állomásfőnök, majd *Horváth Béla*, a szakszervezeti bizottság titkára méltatták. Szóba került az is, hogy Mátyás bácsi, mint birkózó, ifjú korában sok dicsőséget szerzett a vasutas sportnak.

K. L.

Épületfenntartók, takarítónők a szocialista brigádmozgalomban

Sok régi, műemléknek is beillő központi igazgatási, hivatali épület fenntartását végzi a *Házkezelési Főnökség.* A régi épületek gépészeti berendezéseit, a bennük elhelyezett vezetékeket, csöveket alaposan kikezdte már az idő vasfoga. Állandó javításra szorulnak.

Ilyen körülmények között különös jelentősége van a fenntartási dolgozók szervezett összefogásának. A karbantartó villanyszerelők, lakatosok, asztalosok és a többi szakmunkás az eredményesebb munka érdekében alakította meg 1967-ben a *Baross Gábor* brigádot és indított versenyt a szocialista cím elnyeréséért. A különböző szakmákat képviselő dolgozók azóta segítik egymás munkáját, betegség miatt, vagy más okból hiányzó munkatársaikat helyettesítik és gondoskodnak arról, hogy a sürgős munkák ne szenvedjenek késedelmet. *Növeli a brigád felelősségét, hogy a fenntartási munkálatokat rendszerint úgy kell végrehajtaniok, hogy közben az épületben dolgozók is zavartalanul végezhessék hivatali teendőiket.* A brigád az első „nekifutásra" elnyerte a szocialista címet, s az idén már annak megtartásáért versenyeznek. Munkájuk sikerét, elismerését pénzjutalmak is jelzik és ez jutott kifejezésre abban, hogy nyáron *a brigád egyik tagja jutalomüdülésre az NDK-ba utazhatott.*

A BVKH-ban dolgozó takarítónők nem azért alakították meg a *Béke* szocialista brigádot, hogy napról napra kifogástalanul elvégezzék fáradságos munkájukat, *hiszen a rend és a tisztaság biztosítását alapvető feladatuknak tekintik.* Magasabb igények sarkallták őket a szocialista szellemű összefogásra. Más szocialista brigádok példáját követve ők is szocialista módon akartak művelődni és élni is. *Bár többségük vidéki és a bejárás naponta órákat vesz el a szabad idejükből, mégis gyakran járnak színházba, moziba, kiállításokra.* Nevük felkerült a könyvtári olvasójegyekre. Kulturális élményeiket azután megbeszélik, mint ahogy megvitatják a napi politikai eseményekkel kapcsolatos véleményüket is.

A Házkezelési Főnökség 22 brigádja közül *az idén 16 már a szocialista cím elnyerésére vagy megtartására tett vállalását teljesíti.* A főnökség irodai dolgozói mint a brigádok patronálói vesznek részt a nemes mozgalomban. Legtöbben a napló vezetésével és szervező munkával segítik a brigádokat. Ösztönzően hat a versenyre, hogy a részlegek szintjén negyedévenként, főnökségi viszonylatban pedig félévenként értékelik a brigádok eredményeit. Az eddigi sikerek alapján határozták el a főnökség dolgozói, hogy jövőre már a *„Szocialista munkahely"* cím elnyerésére tesznek felajánlást.

Zsoldos János

A munkaverseny irányelveiről tárgyalt az elnökség

Az elnökség december 6-i ülésén értékelte a szocialista munkaverseny 1968. évi tapasztalatait, s megtárgyalta a verseny 1969—1970. évekre vonatkozó irányelveit. Vita után hozzájárult a Magyar Államvasutak területén folyó szocialista munkaverseny 1969—1970. évi irányelvei, a kiváló vállalat (csomópont, főnökség) 1969—1970. évi célkitűzései és a vasútigazgatóságok teljesítményei értékelésének 1969. évi szabályozása című utasításoknak a *Hivatalos Lapban* való közzétételéhez.

Elfogadta az elnökség a szakszervezet 1969. évi költségvetését az *1/2 százalékos Önkéntes Támogatási Alap* szabályzatának módosítására vonatkozó előterjesztést és az alap jövő évi költségvetését.

Tudomásul vette a vasutas társadalombiztosítás 1969. évi költségvetésének fő tervszámait, valamint a számvizsgáló bizottságnak a jövő évi költségvetések felülvizsgálatáról szóló jelentését..

A vezetőszervek munkatervének jóváhagyása után az elnökség helyt adott a közérdekű bejelentéseknek, majd napi kérdések tárgyalására tért át.

Szocialista brigádok a verseny élvonalában

Több szolgálati helyen tanácskoztak az elmúlt napokban a vasutas szocialista brigádok vezetői. A tanácskozások alkalmával értékelték az eddig elért eredményeket és megvitatták a mozgalom további fejlődésével kapcsolatos problémákat.

Debrecen állomás

A szocialista brigádmozgalom hármas jelszava alapján *Kiss János*, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse értékelte a szocialista brigádok eredményeit a Debrecen állomáson tartott tanácskozáson. Elmondotta, *hogy az állomáson 96 szocialista brigád működik 614 taggal.* A szocialista brigádok munkája jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy Debrecen állomás és a többi szolgálati helyek közül például *Hajdúböszörmény és Debrecen-Vásártér* állomások élüzem szinten dolgoznak. Több ésszerű javaslattal segítették a szocialista brigádok a kocsigyorsítását, a kocsitartózkodási idő csökkentését.

Több mint 70 pártmunkás és tömegszervezeti aktivista található a szocialista brigádok tagjai között. *E kollektívák kulturális felajánlásai tagjaik szocialista szellemű nevelését, fejlődését szolgálják.* Nemes áldozatkészségre valló felajánlásokat is teljesítenek. Debrecen állomáson például a személyzetpénztári szocialista üzemrész egy állami gondozott gyermeket patronál.

Tizenöt brigádvezető szólalt fel a tanácskozás vitájában. Élénk eszmecsere alakult ki azokról a módszerekről, amelyek célravezetőek az emberek nevelésében. Többen bírálták a formális munkaversenyt, a tartalom nélküli vállalásokat. Végezetül a tanácskozás résztvevői megválasztották küldötteiket a szocialista brigádvezetők megyei tanácskozására. — Írta *Czeglédi Sándor*, debreceni tudósítónk.

Dunakeszi járműjavító

Az üzem 106 szocialista brigádvezetőjén kívül — tájékoztat *Szőnyi Lajos* tudósítónk — a pártszervezetek és a műhelybizottságok titkárait, a szakszervezeti bizottság tagjait is meghívták a dunakeszi járműjavító szocialista brigádvezetőinek tanácskozására.

Bakó Károly üzemigazgató megnyitója után *Révay Sándor*, a szakszervezeti bizottság titkára értékelte a jubileumi versenyben eddig elért eredményeket. Elmondotta, hogy *az éves terv teljesítéséhez az utolsó két hónapban többek között még 26 Bah kocsi, hét fűtőkocsi és 22 főjavításos kocsi munkálatait kell befejezni, továbbá 204 kocsi fővizsgájának elvégzése hárul az üzem dolgozóira.* E feladatok teljesítéséhez kérte a szocialista brigádok fokozott segítségét.

A szolnokiak által kezdeményezett szellemi vetélkedő élénk visszhangra talált a dunakeszi járműjavítóban. Az üzem 79 szocialista brigádja 1316 fővel nevezett a vetélkedőre.

Debreceni járműjavító

A szocialista brigádok kiváló eredményeiről számolt be a debreceni járműjavítóban 171 brigádvezető előtt *Volosinovszki János*, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse.

A debreceni járműjavítóban ma már *171 szocialista brigád 2079 taggal küzd a cím különböző fokozatainak elnyeréséért.* Az üzem dolgozóinak 77 százaléka szocialista brigádok tagja. A beszámoló részletesen elemezte a brigádok termelő munkáját, kollektív együttműködését, a tanulásban, művelődésben elért eredményeiket.

A KMP jubileumára kibontakozott munkaverseny kezdeményezői a szocialista brigádok, üzemrészek voltak, akiknek nagy részük van a heti 44 órás munkaidő sikeres bevezetésében. Példát mutatnak az újítómozgalomban. Az idén 37 brigád ajánlotta fel újítások kidolgozását, s többségük már sikerrel tett eleget ez irányú vállalásának. Az idén 33 dolgozó lakásépítését segítették a szocialista kollektívák. Az elmúlt oktatási évben 1361 szocialista brigádtag foglalt helyet a politikai iskolák hallgatói között és 55-en végeztek propagandista munkát. A tömegszervezetekben és a tanácsoknál 1024 szocialista brigádtag végez aktív társadalmi munkát.

Területi küldöttértekezlet Szombathelyen

A szombathelyi területi bizottság november 28-án küldöttértekezleten számolt be másféléves munkájáról az alapszervezetek képviselői előtt.

Auguszt János, a területi bizottság titkára a beszámolóban kitért a választott testület minden jelentősebb tevékenységére. Mérleget vont a szakszervezeti munka és az igazgatóság jelzett időben elért eredményei és hibái tükrében. Helyesen taglalta azokat a lehetőségeket, amelyekkel élve az alapszervezetek munkáját előrehaladás jellemzi. *A bérpolitikai intézkedések, a munkaidőcsökkentés, a szociális létesítmények számának és az ellátás színvonalának emelése, a versenymozgalom eredményei, a lakásépítésben történt előrelépés mind azt tükrözik, hogy a területi bizottság és az igazgatóság együttműködve — vagy vitája — meghozta az eredményt.*

Nem fukarkodott a beszámoló azólni azokról a problémákról sem, amelyek objektív vagy szubjektív tényezők miatt visszatartói voltak a fejlődésnek. *Ma sem megnyugtató még például a szabadságok és pihenőidők kiadása, rossz a baleseti helyzet, a prémiumtényezők sem egy irányban hatnak valamennyi szolgálati ágnál.* Többet és megnyugtatóbban kell foglalkozni a csökkent munkaképességűekkel, a korkedvezményes munkakörből kiválók problémáival, a tehervonatok menetrend szerinti közlekedésének javításával.

A vita során is a fenti kérdések álltak az érdeklődés középpontjában. Többen szóltak a vezényleseknél tapasztalható hibákról, a munkaverseny negatívumairól, a közbeváltós rendszer továbbszélesítésének akadályairól. Szó esett a kollektív szerződés nem realizált pontjairól, a bérfeszültség feloldásának szükségességéről.

A szombathelyi területi bizottság küldöttértekezlete időpontot tekintve a legkésőbbi volt. Az időelcsúszás viszont azzal az előnnyel kárpótolhatja a küldötteket, hogy a közelgő alapszervezeti választásokon a beszámolóhoz hatékonyan felhasználhatják az egész igazgatóság területére vonatkozó, átfogó értékelést.

Karácsonyi „TEEM"-vonat

— A mennyország és a többi ország között közlekedő nemzetközi expressz tehervonat vonatvezetője, jelentkezem.

(Pusztai Pál rajza.)

Lassú ügyintézés

Nem hinném, hogy az egészségeseket különösebben érdekelné, hogyan lehet mankóhoz jutni. Bevallom, magam is csak akkor kezdtem érdeklődni ezirántamikor begipszelt lábbal feküdtem a tapolcai kórházban.

Az SZTK-hoz tartozó sorstársaim elmondották, hogy a mankó megszerzése roppant egyszerű. A receptet valaki elviszi a helybeli SZTK-rendelőbe, befizeti a térítési összeget, aláír és már viheti is a járást segítő alkalmatosságot. Mindez legfeljebb 40 perc alatt lebonyolítható.

Ezzel szemben az én esetemben így történt: *feleségem szeptember 7-én vitte el a receptet Tapolca állomás segédhivatalába. Az állomási értesítő szeptember 24-én hozott egy csekket, hogy fizessük be a pénzt a mankóra. Miután ezt nyomban megtettük, október 16-án kaptam meg a mankót, tehát a recept beadását követő negyvenedik napon.*

Még szerencse, hogy erre az időre sikerült egy ismerőstől mankót kölcsönöznöm. Nem tudom, a negyven nap alatt merre járt, hány kézen fordult meg a receptem, *de nem örültem az ilyen, mankóval járó ügyintézésnek.*

Vigasztaljon, hogy — amint hallottam — más gyógyászati eszközök megszerzése sem könnyebb nálunk, vasutasoknál?

Bognár Károly
Tapolca

Kocsijavító asztalosok

Figyelemre méltó eredményeket értek el a debreceni vontatási főnökség szocialista brigádjai a jubileumi munkaversenyben. Különösen kitűnt Varga István kocsijavító asztalos és Leontesz Zoltán villanyszerelő ezüstkoszorús szocialista brigádja. Képünkön Varga István brigádvezető és Mogyorós István brigádtag látható munka közben

Év végi látogatás Békés állomáson

Békés, Közép-Európa második legnagyobb községe. Ez az alföldi mamutfalu még az *Árpád-korból* való. Igazi jelentőséget azonban hosszú évszázadok után mégiscsak korunkban kapott. Minderről nagy-nagy helytörténeti tudással beszélt *Bánfi György* állomásfőnök. E helyismereti tudás onnan származik, hogy immár 28 éve dolgozik itt, ebben a beosztásban.

Nem hiszem, hogy van még az országban olyan állomás, amely ennyire kettős képet mutatna, mint Békés. A község első számú ipari kincsei a különleges fűzfavesszőkből font kosarak, kerti bútorok, használati tárgyak. *A feladott küldemények Norvégiától Spanyolországig, Amerikától Ausztráliáig a Föld mintegy félszáz országába jutnak el*, sok-sok értékes valutát hozva az államnak. A pemetefűcukor és a mézeskalács üzem termékeit jórészt az NSZK vásárolja. A nemrég alapított *Mezőgazdasági Gépgyár* pedig Jugoszláviával bonyolít le fontos kooperációt. Jelentősek a leadási küldemények is. A *Szeged—Debrecen* közötti műút, a Kőrösi Duzzasztómű építkezései tonnaszámra emésztették, és fogyasztják ma is az építőanyagokat. És sok áru érkezik ide azért is, mert a Kettős-Körös csak Békésig hajózható. A nagy község mindemellett jelentős forgalmat bonyolít le mezőgazdasági terményekből is. *Főként a cukorrépa és a gabonaszállítás a döntő, de igen nagy mennyiségű az élőállatszállítmány is.* A fejlődő mezőgazdasági nagyüzemek a község várossá alakulásának legfontosabb zálogai. Ilyen módon tehát az állomás kinőtte már mai szűkreszabott keretelt.

Ugyanakkor 1960 őszén, amikor a személyforgalmat az AKÖV vette át, s ezzel egy csapásra megszűnt a helyi érdekességnek számító, s nagyon kedvelt kisvasút, *megcsappant a személyszállítás.* Az embereket, s különösen a VIII. kerületi kisfizetésű lakosait érzékenyen érintette ez a változás. Az utasforgalom csökkenése azzal járt, hogy csökkenteni kellett az állomás létszámát, s megszűnt a pályamesteri szakasz is. A szakszervezeti bizottság is beolvadt Békéscsaba állomás szakszervezeti bizottságába.

(Molát)

Újítási verseny

A szegedi igazgatóság és a területi bizottság újítási versenyt hirdetett. A versenytől, amelynek értékelésére 1969. március 20. után kerül sor, az újítómozgalom fellendülését várják. A versenyben az újítók mellett a szakvéleményezők és az újítási előadók is részt vesznek.

A szegedi igazgatóság legjobb újítóit, akik fokozott segítséget nyújtanak a szállítási, építési, vontatási, anyaggazdálkodási és más feladatok elvégzéséhez, a Tanácsköztársaság kikiáltásának 50. évfordulója alkalmából megjutalmazzák majd. A versenyfelhívás *két első díjat tűzött ki, egyenként ezer forinttal, ezt követi három, egyenként 800 forintos második díj, továbbá öt harmadik díj, egyenként hatszáz forint összeggel.* A szakvéleményezők versenyének első helyezettje ötszáz forint jutalmat, míg a versenyben legjobb eredményt elérő szolgálati hely újítási ügyintézője hatszáz forint jutalmat kap. Az igazgatóság osztályaiban működő újítási előadók versenyének győztese nyolcszáz forint jutalomban részesül.

Sziládi Sándor

Gizi néni nyugdíjba ment

Sok vasutas dolgozó ismerte, aki volt már Hévizen, a MÁV Gyógyházban. Éveken át *özv. Varga Dénesné*, közismertebb nevén Gizi néni összeállítása nyomán került a sok jó falat a beutaltak asztalára.

Nyugdíjba vonulása alkalmából a gyógyházi dolgozók nevében *Horváth Mária*, gondnoknő búcsúztatta a kitűnő szakácsnőt, majd a dolgozók ajándékkal kedveskedtek Gizi néninek, a konyha művészének.

A vasutak jelene és jövője

II.

A JÖVŐ VASÚTJÁNAK kialakítása alól a Magyar Államvasutak sem vonhatják ki magukat. A mi vasútunk is kettős forradalmat él át. Az egyiknek már a vége felé közeledünk. Jelentős állomása e szakasznak a III. ötéves tervtörvény, amely előírja, hogy *1970-ig a vasút összes vontatási teljesítményének 75—80 százaléka Diesel- és villamos üzemű legyen*, a vasúti törzshálózat teljes hosszában 23 tonna tengelynyomásra alkalmas sínrendszerrel legyen ellátva, és a villamosvasút-vonalak hossza közel 400 kilométerrel növekedjék. Előírja még a tervtörvény a járműállomány további korszerűsítését, a záhonyi átrakókörzet és a szolnoki gócpont fejlesztését is.

A harmadik ötéves terv eddigi eredményei és a még hátralevő két év várható teljesítése azt mutatja, hogy a tervtörvény előírásait általában teljesíteni tudtuk, sőt az időközben mintegy 500 kilométerrel megnövelt törzshálózat átépítésére vonatkozó előírást is teljesítjük.

A vasúti járműpark korszerűsítésére *a tervidőszakban mintegy 9,5 milliárd forintot*, a záhonyi átrakókörzet fejlesztésére félmilliárd forintot, Szolnok-állomás rekonstrukciójára pedig 650 millió forintot fordítunk.

A vonalvillamosítási program keretében 1966-ban elkészült a *Szerencs—Nyíregyháza* vonal villamosítása 50 kilométer, 1967-ben a *Nyíregyháza—Záhony*-vonal 66 kilométer hosszban, és folyamatban van a *Budapest—Nyugati pályaudvar—Nyíregyháza* vonal villamosítása 272 kilométer hosszban, amelyet 1970-ben kívánunk teljes hosszában üzembe helyezni.

UGYANABBAN A TERVIDŐSZAKBAN tervezzük villamosítani a *Miskolc—Sajóecseg* állomások közötti vonalat is, mintegy 11 kilométer hosszban. Megtörténtek az előkészületek *Budapest—Szob* közötti fő vonal villamosítására, és a gazdasági-műszaki előkészítésen felül jelenleg már a pályakorszerűsítési munkák is folyamatban vannak.

A vasút állóeszköz-fejlesztésének III. ötéves terve biztosítja az említett tervtörvényben előírt célkitűzések további megvalósítását, és megteremti a feltételeit az egyes szakszolgálati ágak arányos fejlesztésének. Említésre méltó továbbá, hogy *a harmadik ötéves tervidőszakban szociális és munkavédelmi létesítményekre több mint 200 millió forintot fordítunk, és 100 millió forintnál nagyobb értékben építünk lakásokat a vasutasok részére.*

A vasút további rekonstrukciós terveinek kidolgozásánál a rendelkezésre álló forrásokat koncentráltan kívánjuk felhasználni. Helyes utat mutat ehhez az Országgyűlés által a közelmúltban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció is. *Vonalainkat forgalomsűrűségi szempont szerint A, B, C kategóriába soroljuk.* Az A kategóriájú vonalakon — a teljes hálózat mintegy 31—32 százalékát kitevő törzshálózaton — fokozatosan el akarjuk érni, hogy azok műszaki fejlettsége és üzemi jellemzőinek színvonala elérje a fejlett vasutak színvonalát.

A B kategóriájú vonalakon, a teljes hálózat 42—44 százalékát kitevő fő- és mellékvonalakon, az egyszerűsített üzemviteli követelmények szem előtt tartásával műszaki-gazdasági szinttartást kívánunk biztosítani.

A C kategóriájú vonalakra, amelyek a teljes hálózat 25—26 százalékát kitevő kisforgalmú rendes- és keskenynyomközű vonalakból tevődnek ki, felszámolási ütemtervet készítettünk, s ha a forgalom közútra terelésének hatékonysági vizsgálata indokolttá teszi — és az előfeltételeket megteremtettük — intézkedéseket teszünk e vonalak fokozatos felszámolására.

A KÖZLEKEDÉSI ÁGAZATOK kooperációjának fejlődése előtérbe hozza a közlekedési munkamegosztás helyes kialakítását is. Ennek érdekében foglalkozunk a kocsirakományú áruforgalom körzetesítésével, s a körzeti és forgalomfelvevő állomások kialakításával, valamint azok korszerű rakodóberendezésekkel való felszerelésével, a rakodások gépesítésével.

A IV. ötéves tervidőszakban — mintegy 460 darab különböző teljesítményű villamos- és Diesel-mozdony beszerzésével — a villamos- és Diesel-vontatás részesedését 85 százalékra kívánjuk emelni. *E modern vontatás arányát 1980-ban — a gőzmozdony kiszorításával — csaknem 100 százalékos lesz.*

A vasúti teherkocsipark korszerűsítése terén el akarjuk érni, hogy a IV. ötéves tervidőszak végére a raksúly/önsúly viszony tovább javuljon, a négytengelyes teherkocsik részesedése 7 százalékkal emelkedjék, *a görgőcsapágyas kocsik jelenlegi 45 százalékos részaránya 80 százalékra növekedjék*, és gyakorlatilag a teljes kocsipark légfékes legyen.

A személyszállításnál fokozni kívánjuk a négytengelyes, nagy sebességű, görgőscsapágyas kocsik részesedését, *és az ülőhelyszám szaporítását, mintegy 37 000 ülőhellyel.* A személyszállító járművek és műszaki kocsiszolgálati telepek fejlesztése mellett figyelmet kívánunk fordítani a kultúrált utazás feltételeinek biztosítására. Az állomásépületek korszerűsítését a városrendezési és regionális fejlesztési tervek messzemenő szem előtt tartásával kívánjuk megoldani. Utalhatunk ezzel kapcsolatban a *Budapest—Keleti pályaudvaron* folyamatban levő átalakítási munkálatokra, vagy a *Miskolc—Tiszai pályaudvar* átépítésére, több más állomáson az utaskiszolgáló-helyiségek és üzemrészek korszerűsítésére, aluljárók, utas- és poggyászperonok építésére. Utaskiszolgáló jegyautomaták, korszerű audiovizuális utastájékoztató berendezések létesítésével, a személyszállító vonatok utazási sebességének növelésével, a járatsűrűség fokozásával, étkező- és büfékocsik fokozottabb mérvű üzembe állításával, az utasellátó szolgálat tökéletesítésével, valamint az utastájékoztató propagandaszolgálat fejlesztésével kívánjuk általában megteremteni azokat a feltételeket, amelyeket növekvő idegenforgalmunk követelményei a vasúttal szemben is támasztanak.

A VONALAK ÁTBOCSÁTÓKÉPESSÉGÉNEK növelése, az állomások elegyfeldolgozó-képességének fokozása és a biztonságos közlekedés érdekében *a törzshálózaton erőteljesebb ütemben tervezzük korszerűsíteni a távközlő- és biztosítóberendezéseket.* Az állomásokon egyközpontos váltó- és vágányfoglaltságot ellenőrző jelfogófüggéses biztosítóberendezéseket kívánunk létesíteni. Folytatjuk a nyíltvonalak önműködő térközbiztosító-berendezésekkel való ellátását, a megmaradó vasúti és közúti pályaszinti keresztezéseknél nagyobb ütemben végezzük a félsorompók, illetve a fénysorompók építését.

Erőteljesebb ütemben kívánjuk fejleszteni a vasúti automatizálásban és kibernetikában eddig elért eredményeinket. A központi fuvardíjleszámolás, ellenőrzés és számlázás, valamint a vasúti statisztikai adatfeldolgozás és nyugdíjszámfejtés már eddig megvalósított gépesítésen túlmenően *folynak az előkészületek a kocsiáramlásnak, az üres kocsik elosztásának, a menetrendszerkesztésnek, valamint a vasúti anyaggazdálkodás számos munkafolyamatának széles körű gépesítésére.* E célra folyamatban van nagy teljesítményű, korszerű számítógéppark beszerzése. Az új gépek üzembe helyezése a magyar vasutakat is nagy lépéssel viszi majd előre a vasútüzem komplex gépesítéséhez vezető úton.

Közeledik az az idő — korunk technikai forradalmának második szakasza —, amikor a vasútüzemi munkafolyamatok gazdaságos és biztonságos lebonyolításának a követelményei nálunk is elérik azt a szintet, amelynél elengedhetetlenné válik a teljes automatizálás, tehát az, hogy a korszerű biztosítóberendezési technika, a távolsági információközlő-berendezések, központi irányítórendszerek és automatizált munkafolyamatok révén a vasút egész üzeme komplex kibernetikai rendszert alkosson.

GAZDASÁGI ADOTTSÁGAINK és a szocialista tervgazdálkodás lehetőségei a magyar vasutak számára is megteremtették annak feltételeit, hogy lépést tartson korunk fejlődő követelményeivel, mind a technikai felszerelés tökéletesítését, mind pedig a technológiai folyamatok racionalizálását illetően. A folyamatban levő fejlesztési intézkedések együttes eredménye lesz *a munka termelékenységének fokozatos növekedése, ami a vasútnál is lehetővé teszi a munkaidő csökkentését, dolgozóinknak a nehéz fizikai munkától való mentesítését, és a balesetek kockázatának szinte teljes kiküszöbölését.* Így lesz a korszerű technika felhasználásával tökéletesített és racionalizált vasútüzem — jobban mint valaha — a népgazdasági termelésnek nélkülözhetetlen, dinamikus tényezője. Csak így tudja majd a MÁV is betölteni a magyar közlekedéspolitikai koncepciókból reá háruló, azt a fontos szerepet, hogy a többi közlekedési ágakkal tervszerűen, koordináltan — azok egyenlő partnereként — vegyen részt az ország szállítási szükségleteinek kielégítésében.

Holló Lajos
1. szakosztály
vezetőhelyettese

Napi 400 mázsa darabáru

a Nyugati pályaudvar feladási raktárában

Áru — ha kimondjuk ezt a szót, képzeletben magunk előtt látjuk a boltok polcait: dobozban, üvegben vagy más módon előkészítve, de mindenképpen rendszerezetten sorakozik a vevőjére váró portéka. Ki gondolna az „áru" említésére élőgalambra és fehéregérre, vagy éppen ketrecbe zárt és szüntelenül nyüszítő, csaholó ebekre? A *Nyugati pályaudvar* nagyponkján, a darabáru raktárban ezer és ezer ilyen áru is megfordul évente.

Vásári hangulatot áraszt a nagy sürgés-forgás, pedig a rend, a szervezett munka irányítja az itt dolgozók minden lépését. Néhány raktári munkás ládákat rak fel az elektromos targoncára. A ládákban postagalambok indulnak hosszú útra. Néhány zsák burgonya és kartondobozba csomagolt élesztő is kerül melléjük a targoncára. Odább *Bartos Pál* egy motorkerékpárt mérlegel.

— *Most kissé enyhült a helyi áruforgalom és az átmenő áruforgalom is, de azért mindennap megvan a 350—400 új tételünk* — mondja *Kerekes József* főraktárnok, visszaforgatva a raktárkönyv lapjait. — *Ez a tételszám 550—600 árudarabot és legalább 400 mázsa árusúlyt jelent dolgozóinknak.*

Van itt bőven emelgetni való. *Szokola Pál* és *Major József* raktári munkások — mintha illusztrálni akarnák a főraktárnok szavait — éppen most raknak fel az egyik kocsira egy lőtt vadat.

A főraktárnok közben újabb árut vesz fel. Két német utas hozott három jókora bőröndöt. Ha nehezen is, de megérteti magát velük.

— *Itt néha még abesszinül is tudni kell...* — jegyzi meg fanyar humorral és tovább magyaráz a németeknek. Azok nehezen értik, *miért magasabb a díjtétel, ha nem utaznak az áruval és miért olcsóbb, ha ugyanazzal a vonattal érkezik a feladó is.* De azt sem értik, miért nekik maguknak kell elcipelniök a bőröndöket az állomás meglehetősen eldugott helyén levő vámraktárba.

Igazuk van. Talán lehetne egyszerűbb megoldást is találni erre, a feladókat a Nyugati pályaudvaron régóta csak bosszantó, fárasztó problémára?

Nyílik a pénztárhelyiség csapóablaka. A pénztárosnő, *dr. Körtvélyesi Gyuláné* szól ki rajta:

— Milyen súlyú a motorkerékpár?

— *Kétszázhatvanöt kiló* — feleli Bartos Pál, s a pénztárosnő bejegyzi az adatot.

— Amilyen érdekes ez a munka — mondja dr. Körtvélyesiné hozzánk fordulva — olyan nehéz is. *Nagyon kell itt ismerni a díjszabást, a kötelező forgalmat, az elszámolás minden csínját-binját.* A forinton kívül dollárral, svéd koronával, márkával és a többi között még drahmával is dolgoztam a nyáron. Különleges esemény volt a minap egy kétmázsás vadkan elszámolása. Szerencsés vadász volt, aki elejtette. A legértékesebb feladást a Szépművészeti Múzeum eszközölte a közelmúltban: Varsóba küldtek kiállításra egy klasszikus képgyűjteményt.

Az átmenesztő, *Antalic József* ellenőr. Neki is sok a dolga. Ügyel arra, hogy minden darabáru a megfelelő vonattal nyerjen továbbítást.

— *Sajnos, a forgalom nem mindig tartja az összhangot a kereskedelemmel. Mintha mellékes dolognak számítana, hogy van poggyászkocsi, vagy nincs.* Számtalanszor megtörténik, hogy a gyors továbbítást igénylő áru késve jut el rendeltetési helyére szolgálati- vagy poggyászkocsi hiánya miatt.

Közben megjött a teherautó, amelyik szükség szerint naponta többször is fordul a Nyugati, a Keleti és a Déli pályaudvarok között. Antalic József az autóhoz siet, hogy irányítsa a rakodást. Az áru pillanatok alatt felkerül a ponyvával takart teherautóra. A kocsikísérő átveszi a számadásokat és már indulnak is a Keletibe.

— *Sok mindent feljegyzett nálunk* — fordul hozzánk az egyik rakodómunkás —, *de egyet még biztosan nem...*

— *Munkánk bőven van, de öltözőnk, fürdőnk nincs. Írja meg ezt is. Hátha így meghallják, akik segíthetnének rajtunk...* — mondta és társaival rakodott tovább a nagytargoncára.

Gergely József

Folytatják a jubileumi versenyt a debreceni járműjavítóban

A dicsőséges Magyar Tanácsköztársaság kikiáltásának félévszázados évfordulója jegyében folytatják a jubileumi munkaversenyt a *debreceni járműjavító* dolgozói. Az üzemrészektől, a szocialista brigádoktól újabb felajánlások érkeznek a szakszervezeti bizottsághoz.

A 3-as KISZ-alapszervezet tagjai a műszaklak irányításával vállalták egy kisméretű gázkemence társadalmi munkában való elkészítését a rugólakatos műhely részére. A gázkemence üzembe helyezésével javítható lesz a rugólapok minősége és csökken a baleseti veszély.

A *Komarov* nevét viselő légfékalakatos szocialista üzemrész 56 dolgozója egyhavi keresetének egy százalékát ajánlotta fel a vietnami hazafiak megsegítésére. *Téli felkészülésüket szolgálja, hogy személyenként négy óra társadalmi munkával példás rendet és tisztaságot teremtenek műhelyükben és annak környékén.*

V. J.

A munkavédelem szerepe a forgalmi szakszolgálatnál

Írta: Tóth János igazgató, a 8. szakosztály vezetője

Népgazdaságunk állandó, tervszerű fejlődése jelentős szállítási feladatokat ró a vasútra. A feladott áru rendeltetési helyére történő gyors és biztonságos továbbítása a forgalmi szakszolgálat feladata. Az áruk célállomásra juttatása megköveteli a kocsik rendezését, ami azt jelenti, hogy mozgó tömeggel kell munkát végezni. Ennek következtében a forgalmi dolgozók munkájának végzése közvetlenül a veszélyzónában történik.

A termelési folyamatok lebonyolítása a dolgozó ember aktív részvétele nélkül nem képzelhető el. Nem választhatók el tehát a termelést szabályozó előírások a testi épségét védő előírásoktól, azaz *csak a két egymással összhangban levő rendelkezések biztosíthatják a gazdaságos és biztonságos üzemvitelt.* Ennek alapján került összevonásra — a vasútnál elsőként — a forgalmi utasítás és a forgalmi óvórendszabály.

A háromnegyedév gazdasági eredményeinek ismeretében az üzemi balesetek alakulását is elemezni kellett. Ez azért vált szükségessé, mert sokan vannak azon a helytelen véleményen, hogy a termelés növekedésével egyenes arányban emelkednek a balesetek.

Ennek cáfolatára szolgáljon az alábbi táblázat. (A táblázatban a bázisadatokat 100-nak vettük.)

Megnevezés	1967	1968
Összes baleset	100	82,76
Halálos baleset	100	100,00
Csonkulásos baleset	100	80.00
Kiesett munkanapok száma	100	85,98

A fenti adatokból is megállapítható, hogy lényegesen javult a forgalmi szakszolgálat baleseti helyzete. A sérüléseknél 17,24, a csonkulásos baleseteknél 20, a termelésből kiesett munkanapok számát illetően 14,02 százalékos csökkenést értünk el. *A halálos balesetek esetében sajnos nincs javulás.*

Természetesen az elért eredmények nem jelentik azt, hogy munkánkkal elégedettek lehetünk. *A súlyos kimenetelű balesetek okait vizsgálva megállapítható, hogy azok többsége a mozgó járművekkel végzett műveletek közben következett be.* A vasút térhódítása óta még nem sikerült kiküszöbölni a legveszélyesebb munkamozzanatot, a kocsik össze- és szétakasztását. E művelet veszélyességét részletesen indokolni nem szükséges.

A bekövetkezett balesetek vizsgálati eredményeiből megállapítható, hogy *egyrészt a beosztottak, másrészt a reszortvezetők az óvórendszabályok, utasítások, a dolgozók testi épségét védő előírásait nem tartják be. Vezet a mulasztások elkövetésében Kaposvár állomás, ahol ez évben két dolgozót ért halálos kimenetelű baleset az utasításellenes tevékenység miatt.* Feltételezhető, hogy az ellenőrzések lazák, formális jellegűek. Hasonló következtetést lehet levonni a *Szeged* és *Szekszárd* állomásokon bekövetkezett baleseteknél is.

Az oktatásokon foglalkoznak a vágányok közötti szabályos közlekedéssel, de nem hangsúlyozzák ki a probléma fontosságát, jelentőségét. Erre vezethetők vissza *Almásfüzitő, Vác, Hajdúszoboszló* állomásokon bekövetkezett halálos balesetek is.

Az újfelvételes dolgozók esetében is hasonló a helyzet. Az elméleti és gyakorlati képzés rendben megtörténik, *de a felügyelet alatti szolgálat ellátás során a fokozott ellenőrzés elmarad.* Nem minden esetben történik megfelelően azoknak a személyeknek a kiválasztása, akiknek felügyeletére nyugodtan rábízhatjuk az újfelvételes dolgozót. Gyakran előfordul, hogy egy újfelvételest beosztanak egy szakmailag jól képzett tolatásvezetőhöz, *de nem vizsgálják, hogy a kiválasztott dolgozó nevelésre alkalmas-e, munkáját az utasításokban, óvórendszabályokban rögzítettek szerint végzi-e.* E két fontos tényezőt nem szabad figyelmen kívül hagyni, mert ezen időszak nagymértékben determinálja a felügyelet alatt szolgálatot teljesítő későbbi magatartását, munkafegyelmét.

Az előbbiekben már említettem az ellenőrzések nem kielégítő voltát. A munkavédelmi előadókon kívül *az ellenőrzést végző dolgozók nem foglalkoznak balesetelhárítási problémákkal, vagy ha igen, munkájukat formálisan látják el* és ez nem kívánatos hangulatot vált ki a dolgozók között. A látszatellenőrzés azzal a veszéllyel is jár, hogy a hibák rejtve maradnak, ami a baleset bekövetkezését, esetleg a dolgozó életének elvesztését vonja maga után.

A vonatkísérők vonali munkáját a középállomások vezetői, rendelkező forgalmi szolgálattevői nem ellenőrzik. Pedig *a biztonságos munka alapvető feltétele a rendszeres ellenőrzés, a munkaterületek tisztántartása, a botlásveszélyek megszüntetése.* A talajegyenetlenségek felszámolásánál nem szükséges mindig a társszolgálati ágra várni. A kisebb hiányosságok saját erőből is megszüntethetők.

A biztonságos közlekedéshez a jó látási viszonyok megteremtése is szükséges. A jó látási viszonyok mellett mind az utasok, mind a forgalmi személyzet megfelelő tájékozódó képessége biztosított. Ezen kívül a távolságbecslés, mint a biztonságos, gyors és zavartalan közlekedés egyik követelménye, is lehetővé válik.

A világításnak olyannak kell lennie, amely a gyorsan mozgó szerelvények sebességét is figyelembe veszi. A személy és vagyonbiztonság igen nagy követelményekkel lép fel, annak megfelelően erős megvilágítás, nagyfokú egyenletesség és káprázatmentesség a fő szempontok.

Mindezekből következik, hogy az állomási üzemi tervek elkészítésének alapvető feltétele a meglévő világítási ellátottság felmérése, melynek ismeretében lehet az éjszakai munkát szabályozni. Ezt azonban az ellenőrzések során sehol sem tapasztaltuk. Ezzel szemben *megállapítottuk, hogy a meglévő berendezésekkel sem gazdálkodnak megfelelően. Az éjszakai rakodásokat nem szervezik meg kellően.* Kiállítanak olyan kocsit, amit nem lehet kirakni, azokat melyeket ki lehetne, nem állítják ki. Általában a lapátos áruk éjszaka is rakhatók, de ezeket a kocsikat sem állítják a lámpatest alá.

A világítási kapcsolók célszerű csoportosításának fontossága a takarékosságban nagy szerepet játszik, ennek érdekében az új építésű világítóberendezések üzembehelyezésekor erre nagy gondot kell fordítani.

A munkavédelem társadalmi ügy, nem a termelés kiegészítőjének, hanem szerves részének kell tekinteni. Ennek megfelelően a vasútigazgatóságok III. osztályának vezetői és dolgozói, a külszolgálat vezetői és reszortvezetői. minden tevékenységükben alkalmazzák a munkavédelmi szabályokat.

Öngyilkosjelölt a sineken

Különös kalandban volt része a közelmúltban *Kovács I. Gyula* motorvezetőnek és *Márton Sándor* vonatvezetőnek. A tapolcai vasutasok a 7526-os számú motorvonattal alig hogy elindultak *Gógánfa* állomásról, észrevették, hogy valaki előttük a sínre tette a nyakát, és várja, hogy a vonat odaérkezzen...

Gyorsfékkel megállították a vonatot, de az öngyilkosjelölt elszaladt, mire leszálltak a vezetőállásból. Mivel mást nem tehettek, folytatták útjukat. De alig gyorsult fel a motorvonat, a jelenet megismétlődött. Ezúttal közelebb voltak hozzá, gyorsan fékeztek, és sikerült elfogniuk. Kiderült, hogy az öngyilkosjelölt 18 éves, sümegi lakos, szerelmi bánatában szánta el magát a végzetes cselekedetre. Az éberen figyelő két vasutas megmentette az életét.

Bognár Károly
Tapolca

Munkavédelmi ellenőrzés

— Úgy látom, a melegedő rendben. Egyéb panaszuk van-e?

(Pusztai Pál rajza)

Computer a vasúti közlekedésben

A közlekedés fokozott arányú fejlődése, a mind nagyobb sebességű és mennyiségű szállítás szükségszerűvé teszi a hírközlő berendezések korszerűsítését is. Ez a fejlődés nem egyszerű mennyiségi, hanem lényeges minőségi változásokban jut kifejezésre.

A modern hírközlésben egyre nagyobb szerepet kap az adatátvitel. Az információk nagytömegű és a mainál jóval nagyobb sebességű továbbítása elképzelhetetlen adatátviteli rendszerek nélkül. Korábban a távközlés kizárólag embertől emberig terjedő információ áramlást jelentett. *A számítógépek — computerek — korában lehetőség nyílik az ember-gép, illetve gép-gép viszonylatú információ átadásra.* Adatátvitelről általában akkor beszélünk, ha a kevés redundanciát tartalmazó információt távközlési rendszereken keresztül kódolt formában továbbítjuk és gépi úton tároljuk, illetve dolgozzuk fel. Óriási előnye a hagyományos távközléssel szemben: *megbízhatósága, gyorsasága, automatikus hibakorrekciója.*

A MÁV jelenleg alkalmazott távgépíró hálózata 50 B távíratozási sebességgel üzemel. Az új adatátviteli rendszerrel, mely szintén dolgozhat írógép és lyukszalag típusú perifériákkal — 200 B sőt 1200 B sebesség is elérhető. Természetesen *az ilyen nagy sebességű információtovábbítás csak computerek alkalmazásával kifizetődő.* Radiális rendszerben például Budapesten működne egy nagy kapacitású számítógép és a vasúti szempontból determinált helyeken állnának az adatátviteli végberendezések, melyek a meglevő távbeszélő vonalakon csatlakozhatnak a központhoz.

Ez könnyen realizálható, hiszen *a MÁV már rendelkezik országos távválasztással.* A postánál éppen a távválasztás hiánya akadályozza az ilyen irányú fejlődést.

A MÁV kiválóan tudná jövedelmeztetni a nagy sebességű adatátvitelt az anyagellátásban, jegyigényléseknél, szállítási megrendeléseknél és általában a forgalomirányításban.

Tari István
villamosmérnök

FELHÍVÁS

a vasgyűjtés fokozására és folyamatos szervezésére

A gazdaságirányítás új rendszerében az ipar növekvő feladatainak teljesítése érdekében a kohászati termékek iránt ugrásszerűen megnőtt a kereslet. A felhasználók, de különösen a gépipar, a fokozott mennyiségű igényeken túlmenően, minőségben és választékban jobb hengerelt árut kér a kohászattól. Ezt megköveteli a világpiacon helytálló versenyképes export, de a fokozódó belföldi ipari verseny, a közlekedés gyors fejlesztésének igénye is.

Ezeknek a megnövekedett igényeknek a kohászat csak akkor tud eleget tenni, ha az acélgyártáshoz elengedhetetlenül szükséges betétanyag, a vashulladék kellő mennyiségben, folyamatosan rendelkezésre áll. Ezért a *Kohó és Gépipari Minisztérium*, valamint a *Vas-, Fém- és Villamosenergiaipari Dolgozók Szakszervezete* segítségünket kérte.

Megértve a kohászat jelenlegi helyzetét, a növekvő igényekből adódó ellátási gondokat, *felhívjuk a vasút gazdasági és műszaki vezetőit, a szakszervezeti bizottságokat, az alapszervezetek aktivistáit, a szocialista brigádokat, az ifjúmunkásokat és valamennyi dolgozót, tegyenek meg mindent a folyamatos vashulladékgyűjtés szervezéséért és annak sikeres végrehajtásáért.* A vashulladékgyűjtés anyagi ösztönzésének növelése érdekében a többletként begyűjtött és a Kohászati Alapanyagellátó Vállalat részére átadott mennyiségnek megfelelően, külön jutalomban részesítjük azokat a dolgozókat, akik a vasgyűjtési munkában eredményesen részt vettek, illetve közreműködtek.

A külön jutalom összege az Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság által kiadott éves begyűjtési keretszám túlteljesítése után tonnánként 100 forint, amivel vásárlási utalvány formájában a gyűjtést végző dolgozókat jutalmazzuk.

Rödönyi Károly
miniszterhelyettes,
a. MÁV vezérigazgatója

Szabó Antal
Vasutasok Szakszervezetének
főtitkára

Megjutalmazták Hajdú-Bihar megye vasutas önkéntes rendőreit

Lovász Imre, a debreceni területi bizottság titkára a társadalmi tulajdon védelmének fontosságáról beszélt az önkéntes rendőrök tanácskozásán

Hajdú-Bihar megye vasutas önkéntes rendőrei *Debrecen* állomás nagy oktatótermében tartották tanácskozásukat. *Ölveti László* rendőrőrnagy értékelte végzett munkájukat, megállapítva, hogy növekvő aktivitással tevékenykedtek. *A vasutas önkéntes rendőrök segítették a vasúti közlekedésrendészet munkáját* és különösen hatásos volt tevékenységük a pénteki és szombati napok csúcsforgalmában, amikor a bűnözők elvegyülnek az utasok között és a zsúfoltságot kihasználva garázdálkodnak, lopnak.

A megyében működő vasutas önkéntes rendőri csoportok az utóbbi esztendőben *624 esetben tettek különféle megelőző intézkedéseket.* 647 tehervonat-ellenőrzést végeztek. a darabáru szállításnál 196 esetben tartottak ellenőrzést. A fokozott ellenőrző munkával sikerült elérni a rongálások megszüntetését. Korábban ugyanis sokszor előfordult, hogy fiatalkorúak megdobálták a vonatokat és az ablakok betörésével kárt okoztak. Az önkéntes rendőrök tevékenysége kiterjedt a balesetmegelőzésre is. Intézkedéseik közrehatottak a vasút baleseti helyzetének javulásában. Számos megelőző intézkedést tettek, amikor megfutamodás ellen nem biztosított kocsit találtak, hőfutásos kocsi kisorozását kezdeményezték, vagy szabálytalan munkára hívták fel a figyelmet. Több bűncselekményt elkövető személyt fogtak el és adtak át a rendőrhatóságnak, de gyakran elfogtak fiatalkorúakat is, akik vagy kalandvágyból, vagy más ok miatt elszöktek szüleiktől.

Felszólalt a tanácskozáson *Lovász Imre*, szakszervezetünk debreceni területi bizottságának titkára is, aki *a társadalmi tulajdon fokozott védelmére és a kulturált utazás elősegítésére hívta fel az önkéntes rendőrök figyelmét.* A tanácskozás alkalmából tizenöt vasutas önkéntes rendőrnek pénzjutalmat, tizenkilencnek tárgyjutalmat nyújtottak át az eddigi jól végzett társadalmi munka elismeréseként.

Czeglédi Sándor
Debrecen

Lesz laktanya Vácrátót állomáson

Négy év óta Hatvan állomáson nem volt olyan szakszervezeti taggyűlés, termelési tanácskozás, amelyen a vonatkísérők nem panaszkodtak volna amiatt, *hogy Vácrátót állomáson nincs pihenőhely.*

Vonatkísérőink annál nagyobb örömmel fogadták a hírt, hogy Vácrátóton a napokban megkezdődött a laktanya kialakítása. Belső átalakításokkal lehetővé válik, hogy végre megoldódjon ez a régi probléma. Remélhetőleg, a nagy hideg beállta előtt már kényelmes, meleg pihenőhely fogadja a vonatkísérőket.

Hogyan is hangzik a közmondás? — Jobb későn, mint soha...

Szűcs Ferenc
Hatvan

Még egyszer az egyenruha viseléséről

A *Hivatalos Lapban* megjelent több rendelet, de a ruházati utasítás külön is előírja az egyenruha viselésének szabályait. Egyértelmű a rendelkezés: *az egyenruhát mindig tisztán és rendben tartva az előírt és jogosult rangjelzés használata mellett kell viselni.*

A rendelkezés betartását erősen „megkérdőjelezi" az immár krónikussá vált rangjelzéshiány. Ha ki is adnak rangjelzést, az rendszerint magasabb, vagy alacsonyabb fokozatú, mint az illető rangfokozata. Ebből azután a vasutas dolgozók a rangjelzések sajátos variációit alakítják ki. Ez a rangjelzés *„ki mit tud"-ja.*

Nézzünk csak körül a szolgálati helyünkön, csomópontunkon. Láthatunk főintézőt rangjelzésének széles, aranysújtásos mezőjében aranycsillaggal, de ezüstcsillaggal is. Van segédtiszt, aki egy széles aranyzsinórral, a másik egy ezüstcsillaggal jár.

Rendet kellene már teremteni a rangjelzések körül! Elsősorban úgy, hogy az egyenruhával egyidejűleg a szabályszerű rangjelzést is adják ki a vasutas dolgozóknak. Így gyorsan kiszorulna a gyakorlatból a sok egyéni variáció.

Szabó József
Miskolc

A Hivatalos Lapból

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

48. számból: 123 593/1968. 3. C. Vasúti Munkavédelmi Szabályzat módosítása.

49. számból: 43 348/1968. IV. Állomási pénztárak bevételeinek zsákos beszállítása.

Baseti krónika

November 14-én Pécs-Vasas állomáson halálos végű balesetet szenvedett Lőrencz József Pécs-felső állomás létszámába tartozó váltóőr. A balesetet az okozta, hogy nevezett a 6424. sz. vonat indulása után szándékozott felugrani a hátulról számított harmadik kocsira, miközben egyensúlyát vesztve a kocsik alá zuhant.

★

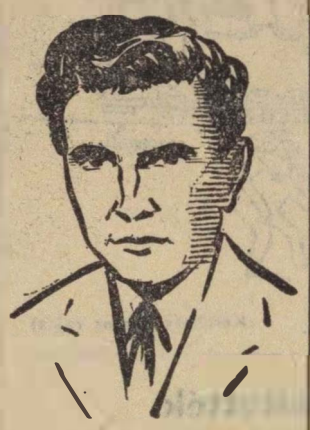
November 20-án Cegléd állomáson a 692. sz. vonattal végzett tolatásnál egy, a VII. számú vágányra gurított kocsi előtörte Szabó Mihály pályamunkást. Nevezett az előtörésnél elszenvedett sérülései következtében életét vesztette. Szabó Mihály balesetét az okozta, hogy utasítás alapján az előírásokkal ellentétben figyelőőri tevékenységét megszakítva munkát végzett az elgurított kocsi vágányútjában.

★

December 2-án Dombóvár állomáson tolatás közben előtörték Szabó II. László kocsirendezőt. Nevezett az előtörésnél elszenvedett sérülései következtében életét vesztette. A balesetet az okozta, hogy Szabó II. László váltók közötti vágányrészen szándékozott ráakasztást végezni. E tevékenysége közben a kocsik alá zuhant. Az eddigi vizsgálat szerint balesetéről senki nem tudott, annak megtörténtét senki nem látta, úgy következett be, hogy ismételt mozgás alkalmával mégegyszer átmentek felette.

A vasút és a dal szerelmese

Bemutatjuk Bojtor Imrét, a népszerű magyarnóta-énekest



Még 1942-ben történt, hogy egy magas, tizennyolc éves, barna, hullámoshajú fiatalember elindult a Hajdú-Bihar megyei *Sáp* község egyik nádfödeles házikójából a helyi vasútállomásra. Nem utaznivaló kedve támadt, inkább dolgozni akart. Háború volt, kellett a munkáskéz, így *Bojtor Imre*, fiatal parasztlegény könnyen elszegődhetett pályamunkásnak.

Két egész esztendeig forgatta az aláverő csákányt, a kőhányó villát, de közben tanult is, letette a váltókezelői vizsgát. Ezután a Szilágy megyei *Akos* község állomására helyezték. *1945-ben pedig ismét szülőfalujába került.*

Ebben az időben a sápi állomásra bedöcögő vonatok több alkalommal hoztak magukkal a fővárosból vagy máshonnan érkező földieket, akik élelmiszert akartak cserélni. Köztük volt *Csala János* hárfaművész is. Bojtor Imre vasutas kollégái javasolták, hogy hallgassa meg szaktársuk énekét, mert ők tehetségesnek tartják és szeretnék ösztönözni a továbbtanulásra. A meghallgatás meg is történt *és 1945 őszén az ifjú váltókezelő egy mozdony szeneskocsijának tetején némi hazaival zsákjában Budapestre utazott.* A Zeneakadémiára igyekezett, hogy az énekszakon felvételi vizsgát tegyen. Felfedezője nem hagyta cserben, szállást adott neki és elkalauzolta a főiskolára, ahol másnap fel is vették. Az első komoly siker azt is jelentette: búcsút kellett vennie a sápi állomástól. *Vas Elemér* személyzeti osztályvezető és a MÁV Szimfonikusok akkori karnagya támogatásával soron kívül áthelyezték a *Keleti pályaudvarra* raktárnokjelöltnek.

Ezután távírda, forgalmi és kereskedelmi szakvizsga, raktárnoki beosztás következett. Így telt el öt év, majd elvégezte a kétéves tisztképző tanfolyamot. Dolgozott a ferencvárosi, a Déli pályaudvaron és a BVKH-ban. *1962-ben a budapesti igazgatóság kereskedelmi osztályára került, azóta ott dolgozik, mint főelőadó. Itt ünnepelte nemrég vasutas pályafutásának huszonöt éves jubileumát.*

Ugyanilyen sikerrel haladt az énekesi pályán is. A zenekonzervatóriumban fejezte be tanulmányait. A növendékhangversenyen első díjat kapott és *még 1949-ben javasolták a Rádióhoz. Azóta rendszeresen énekel népdalokat és magyar nótákat a Rádió műsorában.* Vendéglőbe soha nem szerződött, de tagja az Országos Rendező Irodának. Segítségükkel jut el az országba színpadokra, rendezvényekre. Meghívást, levelet rengeteget kap, mert *szeretik művészetét, szívesen hallgatják modorosságtól mentes énekét.*

Az országos hírnév, a siker természetesen utat nyitott Bojtor Imrének a külföldi pódiumokra is. Énekelt *Londonban, Párizsban, Helsinkiben, Moszkvában, Leningrádban, Svédországban* és legutóbb négy hónapig a távoli *Ausztráliában.* Itt *Pécsi József* húsztagú cigányzenekarával operaházakban és színházakban lépett fel négy énekestársával együtt.

Kinttartózkodásuk alatt kollégái sokszor kiáltották: *„Imre, itt a vasutad, most megnézheted!"* És Bojtor Imre megvizsgált mindent. Megállapította, hogy az ausztráliai vasutak műszaki felszereltsége korszerű, de nem olyan sűrű a hálózata, mint Európában. Ott főleg gépkocsival és repülőgéppel szállítanak. S ahány vasúti társaság van, annyiféle a nyomtáv.

Élményei közül a bumeránggal való találkozást emelte még ki. Ez nagy kiflihez hasonló fa vadászeszköz. A ma már nagyrészt kiirtott abordzsin bennszülöttek főleg madarakra vadásztak vele. A bumeráng hálás fegyver volt, mert ha célt tévesztett, peregvesuhogva visszarepült a vadász kezébe.

Hazaérkezve a hosszú és távoli, újabb sikerekben bővelkedő útról, Bojtor Imre elfoglalta beosztását a budapesti igazgatóságon. *Csamangó Henrik* főigazgató mosolyogva mondotta, hogy ez a természetes, *mert Bojtor Imre elsősorban ma is vasutas. Nagyszerűen össze tudja egyeztetni a két hivatást.* Nem másodállásnak tekinti a vasúti munkát, hanem szereti ezt és példás igyekezettel el is végzi. Igaz, a MÁV, amely kezdettől segítette énekesi pályafutását, most is megad neki minden támogatást. Bojtor Imre pedig sohasem lesz hűtlen szeretett vasútjához.

Zámbó István

Az ország összes pályaudvari pavilonjaiban

UTASELLÁTÓ

karácsonyi ajándék, csokoládé, cukorka, és szaloncukorka bő választékban kapható

Aranykoszorús énekkar

A *dunakeszi járműjavító* munkásénekkara 42 éves eredményes múltra tekinthet vissza. Az 1926-ban alakult férfikart fennállása óta eddig kilenc karnagy vezényelte, tanította, köztük a televízióból közismert *Lukin László.*

A kórus 60 tagja sok forró siker érzését őrzi. A rendszeres próbák alkalmával, ez állandó beszédtémát is képez köztük, szívesen idézik fel ezeket az emlékeket. A nagysikerű szereplések közt emlegetik a felszabadulás után Debrecenben rendezett I. nemzetközi *„Bartók Béla"* kórusversenyt, ahol a „rangos mezőnyben" az ötödik helyen végeztek.

Több rádió- és televíziószereplés áll mögöttük. Az üzemben elvégzett napi feladatok után számukra felüdülést jelent az éneklés. A kórusművészet gyöngyszemeit szeretettel, lelkesedéssel és hozzáértéssel tanuló munkásénekkar a siker útján ismét jelentős állomáshoz érkezett.

A Népművelési Intézet rendezésében Miskolcon és Szombathelyen lebonyolított országos kórusminősítő verseny után most harmadízben Budapesten is a legmagasabb fokot jelentő *„aranykoszorús"* szintet érték el. **Szőnyi Lajos**

Fazekas Lajos:

Téli ég alatt

A gyerek-szánkók hánykódó futását
el-elnézem ma is a domb alatt.
— Versengtem én is, ha felnőttek látták,
büszke voltam rá: szánkóm hogy szalad! —

S aggódva nézem a sírásba borult
vig arcokat, s rejtve viszik haza
a biccentő fájást, torkukba szorult
panaszuk, hogy apjuk kemény szava

össze ne törje a holnap reményét,
— akkor nélkülük harsogna a nap.
— S míg eltűnődöm, szikrázó fehérség
tombol szememben téli ég alatt.

MÁV Szimfonikusok a Zeneakadémián

Évről évre meghirdetik műsorukat a *MÁV Szimfonikusok* a Zeneakadémián. Ez azonban korántsem jelenti a kiváló együttes kizárólagos programját. *Az elmúlt évadban megtartott 114 hangverseny és az idei mintegy 120, ténylegesen minden harmadik estén nyilvános koncertet jelent,* s ha ehhez hozzávesszük, hogy ebből 70 vidéken — mintegy 32 városban — kerül megtartásra, akkor hozzávetőleges fogalmat alkothatunk magunknak annak a kultúrmunkának dimenzióiról, amit a MÁV Szimfonikus zenekar az ország zenei életében betölt.

De ez munkájuknak még mindig csak egy része, hiszen ott vannak a külföldi szereplések, amelyek száma örvendetesen megszaporodott. *Míg a vidék zenei igényeinek csaknem kizárólagos kiszolgálása fontos kultúrmisszió, a főváros reprezentatív hangversenyein való közreműködés értékes megbecsülés.* Addig a külföldi fellépések az egyre emelkedő művészi színvonal és fejlődés biztos útja. *Szabadka, Belgrád, Nagybecskerek,* a *Pécsi Balettel Beirut és Damaszkusz,* majd a *Pro Musica* néven fellépő kamaraegyüttes két bécsi koncertje voltak ennek a felfelé ívelő útnak 1967/68. évi mérföldkövei. És jövőre *Linz, Halle* mellett további jónéhány európai nagyváros.

A MÁV Szimfonikusok fellépése a Magyar Rádióban, az Országos Filharmónia téli és tavaszi hangversenyein és az ifjúsági koncerteken való közreműködés, a nyári margitszigeti fellépések, mind-mind a magyar zenei élet áldozatkész szolgálata. S tegyük hozzá: *önzetlen szolgálata.*

Beethoven egyik levelében arról tesz említést, hogy kellene lennie a világon egy *„művészeti áruháznak"* ahová a művészeknek csak oda kellene adniuk munkájuk eredményét, alkotásaikat, hogy azt vegyenek érte, amire szükségük van. Így félig meddig üzletemberekké válnának, de — panaszolja Beethoven —, sohasem találnának bele ebbe a mesterségbe. Mi még nem panaszkodunk, hanem örülünk, hogy a mi társadalmi rendszerünk és a szocialista vasút közérdekű feladatainak ellátása mellett, fenn tudja tartani nekünk és rajtunk kívül millióknak az ország egyik legszínvonalasabb szimfonikus együttesét.

Azok a művészek pedig, akik ennek a kitűnő zenekarnak tagjaiként csupán a legutóbbi *Budapesti Nemzetközi Zenei Versenyen* való közreműködésükkel — a szó szoros értelmében — éjt nappallá téve dolgoztak, a Művelődésügyi Minisztérium már kifejezett elismerésén túlmenően, a mi hálánkra és köszönetünkre elsősorban — és joggal — tarthatnak igényt.

Dr. Csillag Ferenc

Könyvszemle

A Kossuth Könyvkiadó kiadványai

A magyar internacionalisták a Nagy Októberi Szocialista Forradalomban és a polgárháborúban

(Dokumentumgyűjtemény)

A kötet szerves folytatása a magyar hadifoglyok forradalmi mozgalmáról, az OK(b)P magyar csoportjának tevékenységéről 1967-ben napvilágot látott forráspublikációnak. Ezúttal a szerkesztők az internacionalista vörös katonák szervezésére, politikai és katonai kiképzésére, a polgárháború frontjain vívott harcaira vonatkozó iratokat gyűjtötték csokorba.

Szovjet és magyar történészek kollektív munkája volt szükséges ahhoz, hogy a Szovjetunió számos párt- és állami archívumában, a magyarországi, ausztriai és csehszlovákiai levéltárakban elszórtan található, eddig alig vagy egyáltalán nem ismert dokumentumok közkinccsé váljanak. Különösen érdekes a kötet második fejezete, amely az internacionalistáknak a Volga mentén, az Urálban, Szibériában és Turkesztánban vívott harcairól szóló dokumentumokat tartalmazza. Számos dokumentum tanúskodik *Kun Bélának, Münnich Ferencnek, Reiner Károlynak* a Keleti Front harcaiban való részvételéről, az illegális magyar pártszervezeteknek a *Kolcsak* ellen irányuló partizánmozgalomban betöltött szerepéről.

A kötet további fejezetei az internacionalistáknak *Dél-Oroszországban, Észak-Kaukázusban* és *Ukrajnában* vívott harcait mutatja be a hadműveleti iratok tükrében. Újságközlemények, parancsok, jelentések tanúskodnak az internacionalistáknak a forradalmi rend védelmében kifejtett tevékenységéről.

Tisztelet és megbecsülés övezte a polgárháború frontjain kiemelkedő internacionalistákat. Erről tanúskodnak a magyar parancsnokok és egyszerű harcosok kitüntetéséről szóló okmányok. Függelékként tartalmazza a kötet a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulója alkalmából kitüntetett több mint ezer magyar állampolgár névsorát.

HAJDÚ TIBOR:

Az 1918-as Magyarországi Polgári Demokratikus Forradalom

A könyv az *„őszirózsás"* forradalom és az első Népköztársaság történetének egyedülálló marxista feldolgozása s tulajdonképpen első tudományos összefoglalása is. Az 1918 októberi események és előzményeik leírása mellett *ez a kötet részletesen ismerteti a forradalom győzelme után előállott helyzetet is, egészen a polgári köztársaság bukásáig és a Tanácsköztársaság kikiáltásáig.* Részletesen foglalkozik a köztársaság és a függetlenség biztosítása körüli küzdelmekkel, a kommunista párt megalakulásával és az egész munkásmozgalom átformálódásával, a kormányválságokkal és politikai harcokkal, a *Károlyi-kormány* osztályjellegével és a „kettős hatalom" kérdésével. Elemzi a demokrácia problémáit és a kommunista párt szétverésére tett kísérletet, végül pedig a proletárforradalom békés győzelmének okait és körülményeit.

A levéltári anyag, a korabeli sajtó és a későbbi visszaemlékezések, résztanulmányok elemző felhasználása *lehetővé tette olyan kérdések átértékelését, mint a padovai fegyverszünet vagy a hírhedt Vyx-jegyzék megszületésének körülményei,* a jobboldali és baloldali szociáldemokraták viszonya, az ellenforradalmi erők befolyása a kormányra.

Előre, állomásfőnök pajtás!

Jubileum után a Széchenyi-hegyi Úttörővasúton

Az ország — talán a világ? — legifjabb vasutasa 134 centiméter magas. A haja szőke, tágranyílt szemek kandikálnak ki a piros tányérsapka alól. Valójában a mai naptól vasutas — ma van az utolsó, ötödik felügyelet alatti szolgálata. Legközelebb — néhányan alighanem irigylik a beosztását — tizenöt nap múlva, ha ismét magára ölti a *Széchenyi-hegyi Úttörővasút* egyenruháját, már egyenrangú félként rázhat kezet az „öreg rókákkal", a nála egy esztendővel idősebb 12 évesekkel.

500 úttörővasutas

S milyen változatos munkakör vár rá! Az egyik szolgálati napon jegyet kezel, indítja a vonatot, más alkalommal pénztárban ül és ő adja ki a jegyeket, a következő esetben váltókat állít — és olyan nap is lesz, amikor postásként dolgozik. A szolgálatmentes napokon pedig tanul, szorgalmasan a *Práter utcai* általános iskola V. osztályában, hogy az év végén ismét kitűnő bizonyítványt kapjon. Mert *Balkay Tamás* csak ilyen kettős eredménnyel méltó az úttörővasutas és úttörőpostás megtiszteltető rangra.

Langer Lajos, a Vörösmarty utcai általános iskola VIII. osztályos tanulója már komoly gondot okoz az Úttörővasútnak. A rossz nyelvek szerint kötéllel nyújtják. Tény, hogy 15 naponként kinő egy egyenruhát és a 178 centiméteres termetére — amely kitudja, mire ez a cikk megjelenik, milyen magasra nyúlik — lassan már a felnőtt vasutasok ruhatárából is nehéz lesz szolgálati öltözéket kiválasztani. De a rákoscsabai *Tisza Kiss Katalint* és a Mártírok útjai *Lantos Laurát* sem biztos, hogy felismerik azok az utasok, akiknek tavasszal kezelték a jegyüket. Hamarosan nyugdíjba mennek. Mint ahogy nyugdíjas már a 15 éves *Nemes Piroska* is — idén volt a nyugdíjas búcsúztatója —, de a szíve visszahúzta. Most, a kispesti III. számú szakközépiskola elektroműszerész tanulójaként, mint KISZ-es ifjú vezető segít a kicsinyeknek. A nyugdíjasok bölcsességével és türelmével.

Az Úttörővasúton jelenleg *500 úttörő teljesít szolgálatot,* 15 csoportban. Ötven középiskolás és egyetemista KISZ-es ifjú vezető irányítja őket. Van, aki 10—11 éve rendszeresen felölti a vasutas egyenruhát — *és 56 olyan vasutas van, aki MÁV-alkalmazottként a Széchenyi-hegy és Hűvösvölgy között teljesít szolgálatot.* Ők vezetik a vonatokat, a pályamesteri szakasz tagjai tartják karban a 11 és fél kilométeres pályát. a 2 viaduktot, az alagutat és a többi létesítményt A fűtőházban pedig 8 mozdonyt, 24 személykocsit és 3 teherkocsit tartanak karban javítanak télen-nyáron.

Ünnepnap hatvan vonat

S ha vasutas szemmel nézzük a gyermekeknek szórakozást és jutalmat jelentő hegyi vasutat, említsük meg, hogy *az elmúlt 1 esztendőben 653 ezer utast szállítottak,* egy-egy nyári vasárnapon hatvan vonat indult — de a téli ünnepnapokon is harminc vonat közlekedik. Ez pedig komoly forgalomnak számít. Az Úttörővasút komolyságát növeli az is, hogy a szerelvények 30 ezrelékes emelkedőn haladnak, s a két végállomás közötti szintkülönbség 240 méter!

A szerelvények óránként 20 kilométeres sebességgel közlekednek, a menetidő 55 perc. S a vasút bemutatásának a végére említsük még meg: *a Széchenyi-hegyi Úttörővasút a MÁV Budapesti Igazgatósága felügyelete alatt, vonalfőnökségi jelleggel működik.*

Pedagógus-vasutasok

— Milyen feladatot jelent az Úttörővasúton szolgálatot teljesíteni? — kérdezzük *Somogyi Imrétől,* az Úttörővasút helyettes vezetőjétől.

— Ahelyett, hogy azt felelném; könnyű, vagy nehéz, hadd mondjam azt: *nagyon szép feladat. Itt is vasutasok vagyunk, mi is a MÁV forgalmi utasításai szerint dolgozunk... ám egyben pedagógusi feladatot is ellátunk.* Hiszen a 10—14 éves gyerekemberek bennünk azokat a felnőtteket látják. akik nevelik, tanítják őket, s akik „kiérdemelték", hogy hivatásosan üzzék azt a mesterséget, amely nekik 15 naponként ismétlődő jutalom. S amelynek megtartásához az iskolában jól kell tanulniok! *Dolgozóink többsége komoly vasutas-múlttal rendelkezik,* s akit ide helyeznek, annál az is döntő szempont, hogy szereti-e a gyerekeket, hogy maga is édesapa, vagy édesanya-e.

Öröm, amikor a vérbeli vasutas azt látja, hogy a mellé beosztott úttörők komoly és lelkiismeretes munkát végeznek — a három és fél hónapos tanfolyam eredményeként nem kis szakértelemmel! —, ám öröm az is, ha arról hallanak, hogy a gyerekek egy életre kedvet kapnak a vasutas-hivatáshoz. A legutóbbi tanév végén 162 gyerek ment „nyugdíjba", s közülük ötvenketten (!) a szakmában maradtak — a Vasútforgalmi, a Vasútgépészeti, a Pályafenntartási Technikumban és a Vasúti Elektroműszerész Szakközépiskolában tanulnak tovább.

Ismeretes, hogy a Széchenyi-hegyi Úttörővasút idén nyáron ünnepelte 20. születésnapját. A jubileumi ünnepségen százötven régi úttörővasutas is ott volt az ünneplők között, többen lassan úttörővasutas-korú gyermekeiket is elhozták, s számosan vasutas egyenruhában jelentek meg.

Közülük jó néhány olyan nevet sorolhatnánk fel. akik a Széchenyi-hegy és Hűvösvölgy között jegyezték el magukat a vasúttal. s akiket a legjobb vasutasok között tartanak számon. Mert ennek a mindenki által szeretett. Európa-hírű piros vonatnak sok-sok erénye között az is érdeme, hogy a MÁV-nak is biztosít utánpótlást. Az itteni gyerekek egy része pajtásainál komolyabban gondolja: *„ha nagy leszek, vasutas leszek"*

Ők már tudják. hogy ha olykor nehéz is, mégis szép a vasutasélet...

Földes Tamás

Gyorsmérleg az 1968. évi labdarúgó NB vasutas csapatairól

„Hol van már az idei hó?”, idézhetnénk — kissé elferdítve — *Villont*. Hiszen az 1968. évi labdarúgó NB-ben szerepelt, vagy az 1969. évi NB mezőnyébe feljutott labdarúgó csapatok szakvezetői már régen azon töprengenek, azért utazzák be a fél országot — akadnak, akik az egészet... —, hogy az átigazolás lehetőségével éljenek. Új erők után néznek, meg szeretnék erősíteni azokat a csapatrészeket, amelyek — véleményük szerint — erősítésre szorulnak.

És mégis — lapunk egyik hagyománya — vissza kell térni néhány mondat erejéig az NB-osztályokban befejeződött bajnokságokra, a vasutas csapatok feletti amolyan — teljességet nem igénylő — seregszemlére. *Hozott-e fejlődést 1968? Hol sáfárkodtak jól a rendelkezésre álló játékosokkal, anyagi lehetőségekkel és hol siklottak holtvágányra az indulás egészséges törekvései?*

A Haladás jól hajrázott

Továbbra is van vasutas csapat az NB I-ben. A *Szombathelyi Haladás ugyanis biztosította bentmaradását.* Ismerve azokat a nehézségeket, amelyekkel *Tátrai Sándor* edzőnek és a csapat többi szakvezetőjének az év folyamán meg kellett küzdenie, a „megkapaszkodás” szerény eredményével is elégedettnek kell lenni. A szombathelyiek nagyon hullámzó teljesítményt nyújtottak, de amikor nagyon *„szorított a cipő”*, mindig a helyükön volt a szívük.

Ám tartósan, mérkőzéssorozatokra sem a védelem, sem a támadósor nem tudott megbízható teljesítményt nyújtani. Egy-egy bravúr, a legveszélyesebb időszakokban a lelkesedés — jövőre sem ígérhet mást, mint a kiesés elleni elkeseredett küzdelmet. *A szakvezetés dolga, hogy hosszabb távra, sorozatos jó eredményekre tudja felkészíteni a szombathelyi csapatot.*

Az NB I/B-ben szerepelt BVSC-ről legutóbbi számunkban bőségesen megemlékeztünk, az akkor elmondottakhoz csak annyi a hozzátenni valónk, hogy kíváncsian várjuk, a szakvezetésben bekövetkezett változások milyen eredményeket hoznak? Az NB I/B-ben bentmaradt *Miskolci VSC* szakvezetésének egyik legfontosabb feladata: *góllövő csatárok felkutatása.* Az 1968-ban, az NB I/B-ben lejátszott 34 mérkőzésen az MVSC csapatának eredményessége nem éri el a mérkőzésenkénti 1 gól átlagot(!).

Jubileumi ajándék

Nagyszerű jubileumi ajándékot tett az NB II. középcsoportjában a vasutascsalád nagy asztalára a *Székesfehérvári MÁV Előre* labdarúgó csapata. A 60 éves fennállását ünneplő egyesület labdarúgói bajnokságot nyertek és így feljutottak az NB I/B-be. Hosszú, türelmes, szorgalmas munka gyümölcse ez a bajnokság, amelyre tervszerűen, nyugodtan, kapkodás nélkül készülődött az egyesület 1963 óta, amióta a csapat visszakerült az NB II-be.

Az NB II-ben szerepelt vasutas csapatok teljesítményével általában elégedett lehet sportközvéleményünk. Ez alól a megállapítás alól csak a *Nagykanizsai VTE* jelent kivételt, amely kiesett az NB II-ből. A *Szegedi VSE-től* is joggal várt többet a szurkolótábora, mint az elért eredményt: *éppen hogy sikerült elkerülnie a kiesést.*

A Keleti csoportban a *Szolnoki MÁV* már kemény, egész éven át tartó küzdelmet folytatott a bajnoki címért és ez a versenyfutás csak az utolsó métereken dőlt el a *Békéscsabai Előre* javára. Ebben a csoportban kitűnően szerepelt, s a harmadik helyen végzett a *Ceglédi VSC.* Hihetetlenül izgalmas harc után szorult — sok kapott gólja miatti rosszabb gólaránnyal — a Nyugati csoport második helyére a *Győri MÁV DAC.* A *Pécsi VSK* ugyan a nem túlságosan hivalkodó 8. helyezéssel volt kénytelen megelégedni, szereplése mégis azt a benyomást keltette, hogy ez a nagymúltú vasutasszakosztály kezd ismét magára találni és megindult a felfelé vezető úton...

Nem okoztak meglepetést

Az NB III. vasutas csapatai nem okoztak különösebb meglepetést sem pozitív, sem negatív értelemben. A kilenc NB III-as csoportban szerepelt vasutas csapatok közül a legjobb eredményt a *Dombóvári VSE* érte el: a Délnyugati csoportban a 4. helyen végzett. Ez bizonyára sovány siker, figyelembe véve, hogy a többiek az ilyen eredménytől is messze elmaradtak. A *MÁV Tapolcai IAC* a Nyugati csoportban a 9., a *Soproni VSE* az Északnyugati csoportban a 10., a *Záhonyi VSC* az Északkeleti csoportban a 13. lett. Tapolca és Záhony szakvezetői, szurkolói talán nem is számítottak ennél sokkal jobb eredményre, noha érettebb védőjátékkal mindkét csapat több pontot is gyűjthetett volna és jobb helyezést érhetett volna el.

Más megítélés alá esik az ugyancsak nagymúltú *Soproni VSE, ahol a legkülönbözőbb kísérletek, „vegyítések” ellenére sem sikerült az egykori nagyság felé vezető utat megtalálni.* A 10. hely azt jelenti, hogy az SVSE a 30 mérkőzésen 29 pontot szerzett és 26 ponttal ki lehetett esni ebből a csoportból...

Pedig Sopron már nagyon várja egykori nagy egyesülete labdarúgóinak „feltámadását”, hiszen másik csapata, a Soproni Textiles tavaly az NB II-ből, idén az NB III-ból esett ki. A „Tűztorony” városa megérdemelne már egy jobb labdarúgócsapatot.

És miért ne lehetne ez éppen az SVSE?

Vedres József

Területi döntő a kispályás labdarúgásban

A debreceni igazgatóság területén is népszerű sport a kispályás labdarúgás. A területi döntőt november 7—8—9-én, a DVSC sporttelepen bonyolították le hat csapat részvételével.

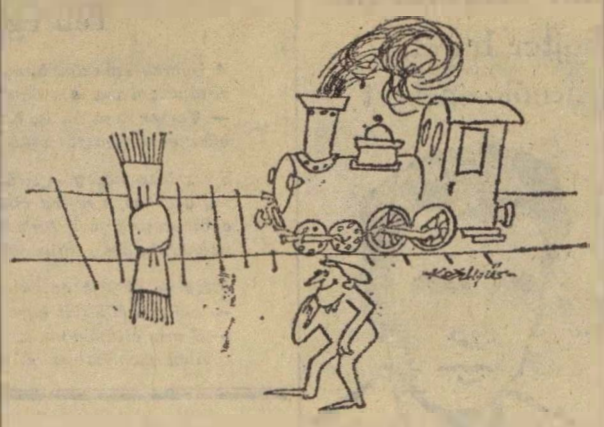
Minden mérkőzésen nagy volt a tét, mivel szakszervezetünk debreceni területi bizottsága ötezer, háromezer, illetve kétezer forint értékű felszerelést ajánlott fel az első három helyezett csapat részére.

A körmérkőzések végére így alakult a sorrend: *a bajnokságot a Debreceni MÁV Gépállomás kispályás labdarúgói nyerték.* A második helyre Püspökladány, a harmadikra Záhony csapata került. Nyíregyháza a negyedik, Kisújszállás az ötödik, Mátészalka a hatodik helyet szerezte meg.

A díjkiosztás alkalmával *Lovász Imre*, a területi bizottság titkára köszöntötte a kispályás labdarúgótorna részvevőit és sportszerűségből is jól vizsgázott győzteseit.

Oláh József

Forgalmi akadály



(Kesztyűs Ferenc rajza)

Túlteljesítették az anyagelküldési tervet

A *Központi Nyomtatványtár* dolgozói figyelemre méltó eredményt értek el a jubileumi versenyben. Túlteljesítették az anyagelküldési tervet, 1,1 százalékkal csökkentették önköltségüket és a gépkocsi kihasználás javításával fuvaróránként 7,90 forintot takarítottak meg.

A főnökség I. számadósága tovább szélesítette a rakodólapos anyagmozgatást és minőségi munkával csökkentette az elküldési reklamációt. A II. számadósság a konténeres szállításban ért el a tavalyinál 30 százalékkal jobb eredményt. Ezáltal tekintélyes mennyiségű csomagolóanyagot takaríthattak meg.

A főnökségnél dolgozó 3 szocialista brigád sok társadalmi munkaórát teljesítve gondoskodott raktáraik jobb fenntartásáról, valamint a tetőcsatorna tisztításától az ablak festéséig sok fontos munka elvégzéséről.

Kihasználatlan segítségnyújtás

Az őszi forgalom időszakában mindenki természetesnek vette, hogy a személypályaudvari vonatkísérők segítsenek a teherpályaudvariaknak.

De az már más lapra tartozik, hogyan éltek a teherpályaudvariak a kapott segítséggel. Akadtak ebben problémák. Két példára szeretnék hivatkozni.

Fábián Sándor — honállomása Bp. *Déli pályaudvar* — október 17—18-án *Ferencváros* rendelkezésére állt. Valóban állt, mert a náluk töltött 15 távolléti órájából csak 4,26 óra volt a produktív idő. Ugyancsak Ferencvárosban teljesített szolgálatot ezen a napon *Ördögh László* is. Neki 16 távolléti órából 5,04 órát sikerült produktív munkával tölteni.

Sok ilyen, vagy ezekhez hasonló eset történt. Helyes volna, ha az illetékesek a következő csúcsforgalmi időszakra jobban szerveznék a munkát, élnének a segítséggel.

Foki István

Nyugdíjba ment a motorvezetés egyik zalai mestere

Több mint másfélmillió kilométert utazott a zalai dombok között *Lendvai József* motorvezető, aki november végén, 37 évi szolgálat után nyugdíjba vonult. Az idős vasutas a zalaegerszegi vontatási főnökség dolgozója volt. Fűtőházi munkásként kezdte pályafutását, volt mozdonyfűtő, mozdonyvezető tanuló és Tapolcán kezdte a mozdonyvezetést. Később Zalaegerszegre helyezték át, de mivel ezután is Tapolcán lakott, minden szolgálat alkalmával 140 kilométert kellett utaznia.

Szorgalmas, jó vasutas volt Lendvai József, aki nagy türelemmel tanította a fiatalokat, és nem rejtette véka alá a kismotor vezetésében szerzett tapasztalatait. Régi munkatársai szeretettel búcsúztatták, és nyugalomba vonulása alkalmával hosszú életet és sok boldogságot kívántak neki.

Markos József

Diósgyőri panaszok

Még mindig megoldatlan *Diósgyőr-Vasgyár* állomás vízellátása. A víz iszapossá válik, mert hét végén mindig leáll a szivattyút működtető aggregátor. Megoldásra volna lehetőség, ha a meglevő kábellel a hálózatra kapcsolnák át a szivattyú motorját.

Az állomás dolgozóinak másik panasza, hogy tavaly óta még mindig nem készült el az ebédlő. Jelenleg is egyetlen kőműves „dolgozgat” rajta. *Nincs megoldva az ötlözési és mosdási lehetőség —, s a tél újra beköszöntött...*

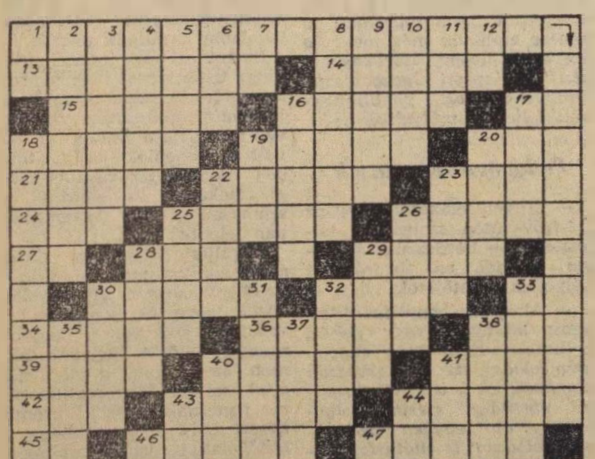
Két éve nem kapott az állomás tisztviselői rangjelzéseket. Az egyenruha előírásszerű viselését ez nagyon megnehezíti.

Zs. Molnár Dezső

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A közlekedéspolitikai koncepció egyik irányelve. 13. Görög nomosz. Főváros: Spanyolország. 14. Francia város. 15. Padlót tisztít. 16. Ujjatja kávémárka. 17. Igeidő. 18. Ügyiratom. 19. Híres hegedűkészítő család Cremonában. 20. A hegy leve. 21. Csukott (ékhiány). 22. Az Üttörővasút egyik állomása. 23 A legelső magyar gőzmozdonyok egyike 24. Betűpótlással tengeri ragadozó. 25. Háziszárnyas, névelővel. 26. A mondában frigiai király, akinek kezében minden aranyrá változott. 27. Rövid úton. 28. Vajon ír? 29. Alkan Afrikában. 30. Mohamedán hittudós. 32. Spanyol folyó. 33. Szám. 34. A bükk növénytani neve. 36. Ruhadísz. 38. L-el a végén női név. 39. Nagytudású. 40. Hindu isten. 41. Ilyen megjegyzés is van. 42. Híres német iparvidék, fonetikusan. 43. ... dae, minden hónap első napja, amelyet a rómaiak megültek. 44. Vajon from? 45. Gát szélei. 46. Lóra mondhatjuk, ha megbokrosodik. 47. Rugó, a pamlagban. 48. Indiából származó növény. (Első kockába kettős betű.) 49. A hon. 51. Írásmű letisztázása. 53. Adás-vétel. 54. Egyszerű gép.

Függőleges: 1. Rangjelző. 2. Szoros az Al-Dunán. 3. Idejár a korsó. 4. A betűk glédáját. 5. Nem kedvelem. 6. Tilalom kezdete. 7. Szamárhang. 8. Spanyol tartomány. 9. Kiválasztott, francia szóval. 10. Leveskocka. 11. Híres szovjet mágus. 12. Latin csont. 16. Egysejtű állat. 17. Hideg, száraz szél a dalmát tengerparton. 18. A közlekedéspolitikai koncepció másik irányelve. 19. Török név. 20. Bedaux rendszer. 22. Alapanyag, amely kémiai úton nem bontható. 23. Talajjavításra használt föld. 25. Zeus és Hera fia, a harc istene. 26. Görög összetételekben egy, egyetlen. 28. Becézett női név. 29. Afrikai nomád nép. 30. Ilyen nép a magyar, a vogul, az osztják. 31. Görög menedékhely a régi időkben. 32. Ember, németül. 33. Vizenyő, vízkor. 35. Nem heveny. 37. Visszanézzi 38. Lábnélküli állatok (görög). 40. Nomád foglalkozásnak hódol. 41. A fák levelein látható. 43. Nógrád megyei község. 44. Nem mezőgazdasági. 46. Ütő. 47. Korog a gyomra (ék. hiny). 48. Sós talaj az Alföldön. 49. Alsógi Sport Egyesület. 50. Mezőgazdasági szerszám. 52. Kimondott betű. 53. Hangtalan cet. 54. Kötőszó.



Beküldendő: vízszintes 1., függőleges 18. Beküldési határidő: 1969. január 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A közlekedéspolitikai koncepcióról. A vasutakról.

Könyvet nyertek: Varga Ferenc, Tokaj, Tarcali út 35. Bedő Kornél, Máza-Szászvár állomás. Sárvári Erzsébet, Hidasnémeti, Petőfi út 10. Fábián István, Celldömölk állomás. Krasznai Jánosné, Komló, Vörösmarty u. 5.

Lapunk 22. számában megjelent keresztrejtvényünk hibás rajz miatt zavart okozott a megfejtésnél, azonban a beküldendő sorok megfejtését ez nem befolyásolta, bár nehezítette. A hibáért utólag elnézést kérünk. Azoknak a megfejtőknek pedig, akik a hibára felhívták figyelmünket, köszönettel mondunk.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Foki István, Bp.; Bognár Károly, Dancs József, Tapolca; Volosinovszki János, Czeglédi Sándor, Bánszegi József, Debrecen; Szücs Ferenc, Hatvan; Markos József, Zalaegerszeg; Sziládi Sándor, Szeged; Kiss Lajos, Alsóörs; Káprai László, Keszthely; Szabó József, Miskolc, Gömöri pu.; Németh Pál Szerencs; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Várnai László, Pécs; Móri László, Bp. Ferencváros: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Ft., XX. pályamesteri szakasz dolgozói Székesfehérvár; Káprai László, Keszthely; Császi Imre, Kecel; Jandek János, Siklós: Leveleiket 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—677
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: 73.915.001—46.
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— **Miskolc—Gömöri állomás** 16 szocialista brigádjának 357 tagja van. Az idén eddig valamennyi szocialista kollektíva túlteljesítette felajánlásait.

— **Száz éves a murakeresztúr-barcs-pécsi** vonal, amely sokáig az egykori Déli Vasúthoz tartozott és 1932-ben került a MÁV kezelésébe.

— **Tanulnak a debreceni fiatalok.** A debreceni igazgatóság területén dolgozó fiatal vasutasok közül 191-en tanulnak tovább az idén az állami oktatás különböző formái keretében. A KISZ politikai oktatásnak 847 hallgatója van és mintegy 300 fiatal jár a párt és a szakszervezet politikai iskoláira.

— **Nyírlak megállóhelyre bevezették a villanyt.** A jegykiadóór végre „nyugdíjba” helyezhette petróleumlámpáját.

— **Negyven éve vasutas Mihályi Elek felügyelő,** Békéscsabai állomás kereskedelmi hivatalának dolgozója. Molnár Gábor állomásfőnök ünnepélyes keretek között adta át részére a jubileumi jutalmat.

— **Hatvan állomás November 7 vonatkísérő szocialista brigádja** évek óta párosversenyben áll a kassaiak ugyancsak November 7 szocialista vonatkísérő brigádjával. A vetélkedés eredményeit december 21-én Hatvanban értékelik ünnepélyes keretek között.

— **Első lett a területi munkaversenyben** Békéscsaba állomás MÁV—AKÖV komplex-brigádja. Az okleveleket és a pénzjutalmakat november 15-én adták át a 66 tagú komplex-brigádnak.

— **Öregek-fiatalok találkozóját rendezték** meg a debreceni csomóponton. A 70 idős és fiatal vasutas találkozása maradandó élményt adott mindkét korosztály tagjainak.

— **Ünnepélyesen emlékeztek** meg a KMP ötvenedik születésnapjáról a tapolcai vontatási főnökségnél. A főnökség vezetői ez alkalommal jelentették be, hogy valamennyi szocialista brigád teljesítette jubileumi munkafelajánlásait.

— **Régi problémát oldott meg Zalaegerszegen** a szolgálati vezetés azzal, hogy három nyugdíjas vasutast szerződtetett a kerékpárok megőrzésére.

— **Két váróterem található Devecser állomáson,** de egyikben sincs óra. Még nagyobb baj, hogy egyik váróterem fűtéséről sem gondoskodnak.

— KONTÉNER pályaudvar épül *Lipcsében.* A *Lipcse—Stötteritz* pályaudvaron épülő új konténer átrakodóhelyen hamarosan megindulhat a forgalom. Ez azt jelenti, hogy *Lipcse* és környéke is bekapcsolódik az év elején megindult *Drezda—Berlin—Rostock* konténer vonal forgalmába.

Helyreigazítás. Téves tájékoztatáson alapult az a közlésünk, hogy Szücs Pál mérnök-tanácsos a szegedi igazgatóság tervosztályának vezetője lett. Valójában a tervosporthoz nyert áthelyezést.

Fotósnak ajándékosson filmet!