VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM. Ára 40 fillér 1969. JANUÁR 2.

Sikerekben gazdag, békés, boldog új esztendőt kívánunk minden kedves olvasónknak!

A szakszervezet agitációs, propaganda és kulturális nevelőmunkája a központi vezetőség előtt

A központi vezetőség december 13-i ülésén megvitatta az agitációs, propaganda és kulturális nevelőmunka fejlesztésére vonatkozó előterjesztést, melynek előadója *Gulyás János*, a szakszervezet titkára volt.

Bevezetőben elmondotta, hogy az előterjesztés a *Szakszervezetek Országos Tanácsa* 1968. szeptember 21-i, fenti tárgyban elfogadott állásfoglalását alapul véve elemzi a helyzetet, konkretizálja a tennivalókat a vasutasszakszervezet viszonyaira.

A szocializmus teljes győzelmének egyik alapvető belső társadalmi feltétele az emberek gondolkodásának szocialista átformálása. Társadalmi fejlődésünk jelenlegi szakaszában — a gazdasági építő munka mellett — ezért került előtérbe a nevelési feladatok céltudatos és következetes megvalósítása — hangsúlyozta az előadó.

Az agitáció és propaganda elsődleges célja a munkára nevelés

Annak ellenére, hogy a szakszervezet mindennapos munkájában elengedhetetlen a felvilágosítás, a nevelés, mégis *egyik leggyöngébb területnek tekinthető az agitációs és propaganda tevékenység.* A vasutas dolgozók politikai és világnézeti nevelésében, általános és szakmai műveltségében elért eredmények korántsem elegendők. Munkánk, erőfeszítéseink eredményességét tagadnánk viszont, ha egyértelműen csak a hiányosságokat vetnénk fel.

Ezután a vasutas dolgozók politikai és világnézeti állapotáról, a nemzetközi és belpolitikai eseményekre történő reagálásról, a nevelőtevékenységet hátráltató sajátos viszonyokról beszélt. Elemezte a gazdaságirányítás új rendszerére való áttérés fogadását, a mechanizmusnak a dolgozók oldaláról történő értelmezését.

Továbbra is arra kell törekedni — mondotta —, hogy a dolgozók átfogóan megismerjék a vasút gazdálkodásának rendjét. Azokat a módszereket, amelyek elősegítik vagy hátráltatják a vasút eredményének alakulását. Azokat a forrásokat, amelyek segítik az élet- és munkakörülmények javítását.

Ez annál is fontosabb, mert a vállalati gazdálkodás keretében a MÁV helyzete sajátos: *a nyereség növelése korlátozott.* Olyan nyereségnövelő lehetőségek, mint más vállalatoknál a kapacitásnövelés, a jövedelmezőbb üzletág fejlesztése stb. a vasútnál nincs meg.

Az agitáció és propaganda, valamint a nevelő tevékenység elsődleges célja a szocialista öntudatból végzett munkára nevelés. *A munka ember- és jellemformáló hatásának legkézenfekvőbb bizonyítékai a szocialista brigádok.* A mozgalom fő jellemzője, hogy kifejezze a társadalomhoz, a munkához való új viszonyt, feltételezi az együttélés szocialista szabályainak betartását.

A vasúton ma 7686 brigád 74 939 fővel versenyez a cím elnyeréséért vagy megtartásáért. A mozgalom jelentősége a termelési eredményeken túl abban van, hogy több ezer dolgozó e mozgalom keretében tett vállalása alapján végezte el az általános és középiskolát, különböző szakmai tanfolyamokat. A mozgalomban lettek rendszeres könyvolvasók, ismeretterjesztő előadások, műszaki akadémiák látogatói. A mozgalom vezetett el sok dolgozót a színházba, múzeumba, kirándulásra.

Ez után a mozgalom negatív jellemzőivel foglalkozott, s elmondotta, mi a szakszervezeti szervek teendője ezek kijavítására.

A balesetek megelőzését, a jobb munkakörülményeket célzó propagandával kapcsolatban hangsúlyozta: *sajnos a gyakorlat nem áll arányban azokkal az erőfeszítésekkel, amelyeket a balesetek megelőzése érdekében kifejtettünk.* Az egyéni agitáció módszere közül kiemelte a munkavédelmi őrök szerepét. Az egyik legfontosabb tennivaló, hogy a vasúton minden részlegben munkavédelmi őr tevékenykedjen.

A dolgozók nevelésében nagy része van a szakszervezeti aktivistáknak, akiknek száma jelenleg 28 567 fő, ebből bizalmi 12 342. Legnagyobb részük különböző iskolán, tanfolyamon rendszeresen képezi magát.

A funkcionáriusokról beszélve nem hagyhatjuk szó nélkül — emelte ki az előadó —, hogy leterhelésük egyre fokozódik. *Az értekezletek számának indokolatlan emelkedése, az írásos munka garmadája azt jelenti, ha nem teszünk radikális lépést ezek csökkentésére, nem marad idő arra, hogy a dolgozók közé kerüljünk, a sokat emlegetett tömegkapcsolat a mai eredményességét is elveszti.* Merjünk végre szakítani az önigazoló jelentés gyártásával, a sokszor felesleges jelentéskéréssel, önagyonülésezéssel.

A szakszervezeti munka hatékonyságának egyik területe *az üzemi demokrácia érvényesülése.* Ezt legtöbbször leszűkítve kezelik, s csak a termelési tanácskozásra korlátozzák. Egyéb formák alkalmazása nem eléggé céltudatos. Még nem sikerült elérni és általánossá tenni, hogy a szakszervezeti taggyűléseken a szakszervezeti bizottságok, vagy egyéb reszortbizottságok munkájával is megfelelő súllyal foglalkozzanak a dolgozók hozzászólásaikban.

A gazdaságirányítás új rendszere újabb lehetőségeket biztosít az üzemi demokrácia kiteljesedésének. Ezzel a lehetőséggel élni parancsoló szükségesség a szakszervezet tömegkapcsolatának erősítése szempontjából is.

Az üzemi demokrácia célja: *érdekeltté tenni a dolgozókat az irányításban, elérni, hogy beleszóljanak a döntésekbe.* Az üzemi demokrácia a hatalom gyakorlását jelenti. A dolgozók bevonása a vezetésbe, nem elsősorban munkamódszerbeni kérdés, hanem a hatalom gyakorlásának kérdése, a tulajdonosi érzés felkeltésének módszere.

A szakmai műveltség alapja az általános műveltség

A szakszervezeti politikai tömegoktatás legnépszerűbb és legkedveltebb formái jelenleg a *Társadalmunk időszerű kérdései* tanfolyamok — mondotta *Gulyás* elvtárs. Jelenleg *1390 tanfolyamnak 26 559 hallgatója van.* A tanfolyamokat elsősorban azok tematikája, szervezési formája és a foglalkozások módszere teszi vonzóvá.

(Folytatás a 2. oldalon.)

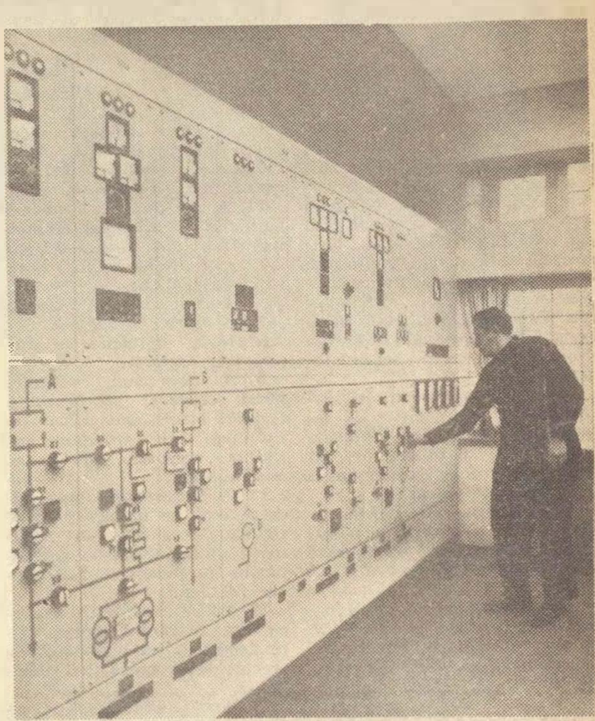
December közepére befejeződött a Budapest–Nyugati pályaudvar–Cegléd közötti vonal villamosítása

Már szinte megszokottá válik, hogy minden év végén új vonalszakaszokon indul meg a villamosvontatás. A harmadik 5 éves terv közel 400 kilométer vasútvonal villamosítását irányozta elő, és ennek jegyében a feladatok sikeres teljesítésének bizonyítékaként futott végig 1966 decemberében az első villamos vontatású vonat a *Szerencs—Nyíregyháza*, majd a múlt év decemberében a *Nyíregyháza—Záhony* közötti vonalon.

A MÁV a harmadik 5 éves tervben a *Budapest Nyugati pályaudvar—Cegléd—Szolnok —Debrecen—Nyíregyháza* közötti fővonal villamosítását irányozta elő. E vonal forgalom- és terhelésnövekedése már korábban arra kényszerítette a vasút vezetését, hogy a vontatási feladatok maradéktalan és megfelelő elvégzésére e vonalon átmenetileg Dieselvontatást vezessen be.

Nehéz körülmények között

Budapest Nyugati pályaudvar és Cegléd között ez év kora tavaszán kezdődtek a villamosítási munkálatok, melyek eddig nem ismert nehézségeket jelentettek a *MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség* valamennyi dolgozójának. A nehézségeket egyrészt az okozta, hogy az 1968-ra ütemezett vonalszakasz számos nagy pályaudvarral, állomással, rendező- és teherpályaudvarral rendelkezik, másrészt, hogy a *villamosítási munkákat a MÁV egy igen nagyforgalmú szakaszán, a forgalom minimális zavarása mellett kellett végrehajtani.* Ilyen körülmények között a legjobb együttműködésre volt szükség a vonalon üzemet tartó budapesti vasútigazgatóság és az építési munkákat végző felsővezetéképítő, pályaépítő és távközlő, valamint a biztosító berendezés kábelezési munkáit végző dolgozók, munkacsoportok és szolgálatok között.



Lesták Mihály elektrikus a műszertáblán előkészíti a vonal feszültségterhelését

A munka volumenére jellemző, hogy a mintegy 160 millió forint költséggel megépült villamosított vonalszakaszon csupán a felsővezetéképítők közel 100 millió forint értékű munkát végeztek el. E nagyszabású építési munka során 250 tonna munkavezeték, 87 tonna réz és bronz — valamint 143 tonna acélsodrony, 2500 darab vasoszlop került felhasználásra. Az oszlopok betonalapjainak elkészítéséhez mintegy 24 000 köbméter föld került kiásásra és 16 000 köbméter beton került bedolgozásra. A felsővezeték felszerelésére pedig mintegy 22 800 porcelán szigetelőre és 90 tonna öntvényre volt szükség.

A korábbiakhoz képest mint-

(Folytatás a 3. oldalon)

Helyzetkép a karácsony előtti csúcsforgalomról

„Nagyüzem" a Keleti pályaudvar pénztárainál
(Riport a 6. oldalon)

Üzenet a távoli jövőbe

Elhelyezték a Landler Járműjavító új szociális létesítményeinek alapító okiratát

Két szociális, illetve kulturális rendeltetésű épülettel gyarapszik a következő években a *Landler Járműjavító.* A MÁV Tervező Intézet által készített tervek alapján *900 dolgozó részére új öltöző-fürdő készül az üzem kocsiosztálya mellett.* A másik épületkomplexum a régi földszintes irodasor helyére kerül és a főnökségi épülettel kapcsolja össze a kultúrotthont. Ebben helyezik el az új üzemorvosi és szakorvosi rendelőt, az új, 1500 adagos üzemi konyhát, bővítik az éttermet és a kultúrotthont is. *A két építkezésre 21 millió forintot fordítanak.*

Az alapozási munkálatokat októberben kezdte meg a MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség. Az alapító okirat ünnepélyes elhelyezésére december 18-án 15 órakor került sor az üzem „A" kapujánál. Az ünnepséget az üzem sok dolgozójának, szocialista brigádvezetőjének és szakszervezeti aktivistájának jelenlétében *Simon László,* a szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg, majd *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet. Méltatta a MÁV és járműjavító iparában dolgozók szociális helyzetének javítására tett intézkedéseket, melyek sorában jelentős állomás a Landler Járműjavítóban megkezdett két beruházás. A vörösréz hengerbe zárt alapító okiratot *Szabó Antal,* szakszervezetünk főtitkára helyezte el az üzemorvosi épület egyik betonpillérének üregébe.

Az alapító okirat a távoli jövőnek szóló jelképes üzenet. Megírták benne, hogy *pártunk megalakulásának 50. évfordulóján kezdték a beruházást a járműjavító dolgozóinak szociális és kulturális ellátottságának javítására.* Megírták benne a tervezők és a kivitelezők nevét, valamint többek között azt is, hogy a SZOT négymillió, a VSZTK másfélmillió forinttal járult hozzá a beruházáshoz.

Az épülő létesítményeket jelképesen *Fenyvesi István,* a Landler Járműjavító igazgatója vette át és kérte az építőket, hogy a nemes cél érdekében tegyenek meg mindent a beruházások mielőbbi megvalósításáért. Biztosítsák, hogy az öltöző-fürdő épület 1969-ben elkészüljön és a másik szociális-kulturális létesítmény is befejezést nyerjen — a meglevő létesítmények folyamatos üzemeltetése közepette — 1971 végére.

L. J.

A Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének intézkedési terve *az agitációs, propaganda és kulturális nevelő munka fejlesztésére*

A központi vezetőség a SZOT 1968. szeptember 21-i ülésén elfogadott — *„A szakszervezetek időszerű feladatai az agitációs-, propaganda- és kulturális nevelőmunka fejlesztésében”* című — állásfoglalás alapján megtárgyalta a vasutas-szakszervezetre vonatkozó feladatokat.

A végrehajtás érdekében az egyes szakszervezeti szervek teendőit az alábbiakban szabja meg:

Az elnökség feladata:

1. Az agitáció és propaganda eszközeivel, a felvilágosító- és nevelőtevékenység hatékonyabbá tételével — értekezletek, oktatás, írásos kiadványok — nyújtson segítséget a közép- és alapszervezeteknek az intézkedési tervben foglalt feladatok végrehajtásához.

2. Rendszeresen — rétegenként — vizsgálja a dolgozók eszmei, politikai színvonalát, a kulturális igényeket és ellátottságot. Tegyen intézkedéseket a politikai színvonal emelésére, a kulturális ellátottság javítására.

3. Mérje fel a szakszervezet termelési és munkavédelmi propagandájának helyzetét, hatékonyságát, szabja meg a követendő tennivalókat.

4. A szakszervezeti és üzemi demokrácia fórumait segítse hatékonyabban felhasználni a gazdaságirányítás új rendszerének eredményes kibontakoztatására.

5. A szakszervezet kiadványaiban — elsősorban a *Magyar Vasutas*-ban — növelni kell a kulturális, nevelő és agitációs jelleget.

6. Különös gondot kell fordítani az általános iskolába járók számának növelésére. A vasút tanfolyam- és vizsgarendszerét, a szakmai oktatást a vezérigazgatósággal együttműködve a technikai követelményeknek megfelelően módosítani kell.

7. Segítse elő a szakszervezet művészi ízlésformáló hatékonyságának növelését, az öntevékeny művészeti csoportok célirányos tevékenységét.

8. A szakszervezet hagyományos kultúrnevelési feladatait — *képzőművészet, könyvtármozgalom, ismeretterjesztés, szakköri tevékenység, művészeti csoportok, stb.* — tovább kell folytatni, színvonalát növelni. Anyagi eszközökkel is segíteni kell a kulturális létesítmények fejlődését, a klubrendszer szélesítését.

9. A szakszervezet nemzetközi tevékenységét a meglevő kapcsolatok megtartásával, újak létesítésével tovább kell fejleszteni.

10. A kulturális ellátottságot érintő és a szakmai vezetéssel közösen kiadott rendelkezéseket vizsgálják felül, s gondoskodjanak azok korszerű megújításáról.

11. A kulturális nevelő, agitációs és propaganda munka irányítása személyi és szervezeti feltételeinek javítása érdekében:

a) A szakszervezet központjában létre kell hozni a kulturális, agitációs és propaganda osztályt.

b) A debreceni, miskolci, pécsi, szegedi, szombathelyi területi bizottságok apparátusát meg kell erősíteni egy kultur reszortos munkatárs beállításával.

12. A részesedési alap felosztásánál az elnökség vegye figyelembe a központi vezetőség állásfoglalását a kulturális és nevelési feladatokat illetően.

13. Tűzze napirendre a szocialista brigádmozgalom fejlesztésével, hatékonyságának emelésével kapcsolatos teendőket.

14. A tiszteletdíjasok szerződését felül kell vizsgálni. Új szerződések megkötésénél *a megbízatás alapfeltétele a politikai megbízhatóság, a szakmai hozzáértés és a szakképzettség legyen.* Figyelembe véve, hogy 1973-tól tiszteletdíjasként csak olyan dolgozó alkalmazható, aki megfelelő szakvizsgával és működési engedéllyel rendelkezik.

15. Különös gondot kell fordítani a *Tanácsköztársaság kikiáltásának 50. évfordulója, és hazánk felszabadulásának 25. évfordulója méltó megünneplésére.*

A középszervek feladata:

1. Nyújtsanak segítséget az alapszervezeteknek az intézkedési tervben foglaltak végrehajtásához.

2. Készítsék fel az alapszervezeti reszortfelelősöket mindennapos érdekvédelmi, nevelési és agitációs feladatok ellátására. *Felelősek, hogy a középszerv területén levő alapszervezetek nevelő munkája minél hatékonyabb legyen,* minél szorosabb kapcsolat alakuljon ki a dolgozók és a vezetők között.

3. Rendszeresen ellenőrizzék és segítsék a politikai tömegmunkát. *Követeljék meg a szakszervezeti taggyűlések, termelési tanácskozások, bizalmi értekezletek rendszeres megtartását.* Gyűjtsék össze a tagság véleményét, ismerjék a dolgozók mindenkori hangulatát, igényeit, s tegyenek intézkedést egyrészt a tájékoztatásra, másrészt a hatáskörükbe tartozó problémák megoldásá.a.

4. Az alapszervezeti választások során nyújtsanak segítséget a megfelelő káderek kiválasztásához. *A választások után szervezzék meg az aktivák oktatását.* A továbbiakban gondoskodjanak rendszeres tájékoztatásukról.

5. Hassanak oda, hogy a választások idején az agitáció és propaganda tevékenység megélénküljön, aktívabbá, meggyőzőbbé váljon.

6. Érjék el, hogy az üzemi demokrácia fórumain a dolgozók felvetett kérdéseikre, javaslataikra, kéréseikre, gyors és kellően indokolt választ kapjanak.

7. Ellenőrizzék a kulturális célra juttatott és általában a rendelkezésre álló anyagi eszközök célszerű felhasználását.

8. Vizsgálják rendszeresen az alapszervezetek kulturális, agitációs és propaganda tevékenységét. Segítsék a személyi, szervezeti feltételek, eszközök, módszerek fejlesztését és kialakítását.

9. Mérjék fel területük kulturális ellátottságát, határozzák meg az igények kielégítésének mértékét, és sorrendjét. A kultúrális alap felosztásának ez képezze az alapját.

10. Évközben is vizsgálják *„A társadalmunk időszerű kérdései”* tanfolyamok helyzetét. Szorgalmazzák az alapszervezeteknél az állami oktatásban részt vevők segítését, patronálását.

11. A területi oktatási és ismeretterjesztési tanács munkáját segítsék, ellenőrizzék.

12. A központi vezetőség irányelveit tűzzék napirendre, és szabják meg a konkrét feladatokat. A végrehajtás segítését és ellenőrzését — részfeladatonként — építsék be 1969. évi munkatervükbe.

Az alapszervezetek feladata:

1. A világnézeti, politikai nevelés szempontjából az eddiginél jobban figyelembe kell venni a dolgozók rétegeződését, tudati színvonalát. Ezek ismeretében kell meghatározni az aktivisták agitációs, propaganda feladatait. Az aktivisták felkészítése során esetenként meg kell határozni az agitációs jellegű tennivalókat és a propaganda célkitűzéseket.

2. Nagy gondot kell fordítani a testületi ülésekre, a szakszervezeti taggyűlések tartalmára. A taggyűlések jó alkalmat teremtenek arra, hogy a döntésre váró kérdésekben kikérjék a tagság véleményét, és beszámoljanak a megbízások végrehajtásáról.

3. A dolgozók felvilágosításának egyik fontos eszköze a szóbeli agitáció. Mindenütt törekedni kell az önálló, helyi agitációs tevékenységre. *A mindennapi politikai nevelőmunka elsősorban a bizalmiak útján valósulhat meg. Ezért fokozott gondot kell fordítani a bizalmiak felkészítésére és oktatására.* Növelni kell a bizalmiak tekintélyét a rendszeres informáláson túl véleményük kikérésével is.

4. Az üzemi demokrácia fórumait jobban fel kell használni a dolgozók tulajdonosi szemléletének erősítésére. Fel kell használni ezeket a gazdasági reform helyes értelmezésére, az egyéni. vállalati, népgazdasági érdekek összhangjának megértetésére.

5. Tovább kell fejleszteni a szocialista brigádmozgalmat. Különösen a szocialista együttélésre, az önművelésre vonatkozó vállalások tartalmát kell javítani. Javasolják a jól dolgozó kollektivákat anyagi és erkölcsi elismerésre, gondoskodjanak eredményeik, módszereik nyilvánosságáról.

6. Fejlesszék a termelési és műszaki propaganda eszközeit: *különösen a szakmai műveltség és az új technikai ismeretek elsajátítására törekedjenek.* A műszaki munkásakadémiákat használják fel e célkitűzések megvalósítására.

7. Nagyobb figyelmet kell fordítani az írásos agitációra. Szorgalmazzák a szakszervezeti kiadványok előfizetését és felhasználását. Növelni kell a *Népszava*, a *Munka* és a *Magyar Vasutas* olvasótáborát.

8. A propaganda munka jobban irányuljon a marxista világnézet elterjesztésére. Hatékonyabban kell magyarázni a párt gazdasági és politikai céljait, különösen a gazdasági mechanizmus gyakorlati alkalmazása szempontjából.

9. Fentiek elérésének fontos eszköze *„A társadalmunk időszerű kérdései”* tanfolyamok. Fordítsanak különös gondot a propagandisták kiválasztására, felkészítésére, a hallgatók kiválogatására. Használják fel a tanfolyamokat a sajátos helyi problémák, feladatok megtárgyalására. Tekintsék fontos információs forrásnak, a dolgozók véleménynyilvánítása egyik fórumának.

10. Fordítsanak gondot a szakszervezeti tisztségviselők oktatására. Az oktatások során reszortbeosztástól függetlenül foglalkozzanak a szakszervezet nevelő feladatával, az agitációs és propaganda munka módszerével.

11. A kultúrális nevelőmunka továbbfejlesztése és kiszélesítése érdekében *jobban igénybe kell venni az állami és szakszervezeti művelődési intézmények, művészegyüttesek szolgáltatásait és a közönségszervezést.*

12. Szorgalmazzák az általános iskola elvégzését, és a továbbtanulási igények kielégítését. Teremtsék meg a feltételeket a munkásszülők továbbtanuló gyermekeinek segítésére, a tanuló dolgozók korrepetálására, patronálására.

13. A szálláshelyi kultúrbizottságok fordítsanak nagy figyelmet a szálláslakók — különösen a fiatalok — általános és szakmai képzésének segítésére. Ezenkívül fejlesszék az ismeretterjesztést, az olvasómozgalmat és a művészetek propagandáját mind tartalmilag, mind a résztvevők számát tekintve.

14. Törekedjenek az anyagi eszközök koncentrált, célszerű felhasználására. A lehetőséghez mérten növeljék a kultúrális, agitációs és propaganda célokra fordított összegeket.

15. A korábban más célra igénybe vett kulturális helyiségeket állítsák vissza rendeltetésének megfelelően.

16. A munkásszállásokon, laktanyákban gondoskodjanak arról, hogy a felsőbb szervek által televízió és rádió üzemeltetésére vonatkozó rendeleteket mindenütt betartsák, a készülékeket biztosítsák.

17. A szakszervezeti bizottságok rendszeresen értékeljék, hogy mennyire érvényesül munkájukban a nevelőtevékenység.

18. A választások során gondoskodjanak arról, hogy *jól képzett, hozzáértő vezetőségi tagot bízzanak meg a kultúrnevelési agitációs és propaganda feladatok irányításával.* Olyan általános műveltséggel és politikai felkészültséggel rendelkező személyeket bízzanak meg ezzel a feladattal, akik nemcsak a szorosan értelmezett kulturális (művészeti) kérdésekben jártasak, de az agitációs, propaganda feladatok ellátásához szükséges szervező és agitatív képességekkel is rendelkeznek.

19. Nevelőmunkával elő kell segíteni a lakossággal, utazóközönséggel kapcsolatban álló dolgozók *kulturált megjelenését és magatartását.*

20. Különös gondot kell fordítani a Tanácsköztársaság kikiáltásának 50. és hazánk felszabadulásának 25. évfordulójáról való méltó megemlékezésre.

21. Az intézkedési tervben foglaltak végrehajtásának módszereit szakszervezeti bizottsági ülésen vitasság meg. A részfeladatok szerepeljenek folyamatosan munkatervükben.

Bp. 1968. december 13.

Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége

A SZAKSZERVEZET AGITÁCIÓS, PROPAGANDA ÉS KULTURÁLIS NEVELŐ MUNKÁJA A KÖZPONTI VEZETŐSÉG ELŐTT

(Folytatás az 1. oldalról.)

Választ ad igen sok, a dolgozókat foglalkoztató kérdésre. Alkalmas módszer arra is, hogy a szakszervezeti bizottság tudomást szerezzen a dolgozók érdeklődési köréről, hangulatáról, de egyben informáló lehetőséget is biztosít.

Ezután az iskolán kívüli ismeretszerzés egyéb formáiról, az ismeretterjesztő előadásokról, a munkásakadémiák rendszeréről beszélt. Kiemelte, hogy *a színvonal emelésével együtt növelni kell a differenciáltságot, a látogatottságot,* különösen a szálláshelyeken.

A könyvtármunka, az olvasómozgalom, a könyvtárak helyzete után így folytatta: Korunk technikai forradalma, amely a vasút korszerűsítését, új, a korábbiaknál bonyolultabb gépek, berendezések üzembeállítását is jelenti, mind az általános, mind a szakmai műveltséget illetően nagyobb követelményt támaszt a vasutas dolgozók elé.

Az alapos szakmai műveltség megszerzésének kiinduló pontja az általános műveltség. Ha az iskolában megszerezhető általános műveltség szempontjából nézzük a vasutasságot, *azt a sajnálatos körülményt kell leszögezni, hogy a színvonal nemhogy emelkedne, hanem süllyed. Erőfeszítéseink ellenére is emelkedik például az általános iskola 8. osztályát el nem végzettek száma.* Ez jórészt annak tudható be, hogy a vasúttól kilépők között nagyobb számban találhatók az átlagosnál kvalifikáltabb emberek. Az utánpótlással viszont jórészt alacsonyabb iskolai végzettségű dolgozók kerülnek állományba. Fentiek miatt még hosszú éveken át az általános iskolára kell fordítanunk a fő súlyt.

A szakmai képzést szolgálja a vasúti tisztképzők, vezetőképzők, a szakvizsgák rendszere, a kötelező szakmai oktatások. Ezek vitele és szervezése elsősorban szakmai feladat. Mégsem mehetünk el szó nélkül mellettük. *Meg kell követelni, hogy a tanfolyamok valamennyi formája a leghaladóbb ismereteket nyújtsa, a leghaladóbb technikával dolgozzon.* Különösen fontosnak tartjuk a szakmai oktatások rendszerének felülvizsgálását, megszabadítva azt minden formalitástól.

Szólni kell az igen kevesek által ismert műszaki propagandáról is. *Műszaki propaganda alatt általában a szakirodalomban és a termelésben jelentkező új elveknek, eljárásoknak, tapasztalatoknak gyűjtését, rendszerezését. feldolgozását és szóban, írásban, valamint más módon való céltudatos, tervszerű szétsugárzását, népszerűsítését értjük.* Nagy szerepük van ebben a szakszolgálattal közösen működő oktatási és ismeretterjesztési tanácsoknak. Annál is inkább, mert mindeddig általában csak a mérnökök, technikusok forgatják a műszaki irodalmat. A technika fejlődésével napról napra emelkedik azoknak a száma. akik kezére új gépeket, berendezéseket bízunk. Ezeknek is kezébe kell adni a vonatkozó szakirodalmat, dokumentációt.

A nevelés nem lehet reszortfeladat

Az irodalmi és művészeti érdeklődés negatívumai közül a következőkről beszélt: *ma tulajdonképpen a dolgozók állama, de maga a dolgozó ember a művészetek mecénása.* S mint ilyen, meg kell, hogy követelje az íróktól, alkotó művészektől, hogy modernség címén ne traktáljanak bennünket dekadens, romboló hatású, giccses fércművekkel. *Mi azt várjuk a művészektől, a szellemi elittől, hogy a művészet kifejező eszközeivel a szocializmus építését szolgálják,* a művészi ízlésre, a dolgozó nép megbecsülésére inspiráljanak.

A kulturális ellátottság elemzése után a következőket mondotta: *A művelődési intézmények munkájának, műsorának alkalmazkodni kell a közönségüket alkotó rétegek igényeihez.* Műsorpolitikájuk igazodjon a nemzeti- és munkásmozgalmi ünnepekhez. A művészeti csoportok tevékenységét az üzemi élet szoros részévé kell tenni. Számszerűleg is fejleszteni kell a bábcsoportokat, képzőművészeti és egyéb szakköröket. Ahol lehetséges irodalmi színpadot kell létrehozni.

Végezetül a szakszervezeti szervek irányító tevékenységéről beszélt. A nevelés nem lehet egy reszort feladata — mondotta. Eredményessége nagyrészt attól függ, hogy a mindennapos feladatok végrehajtását mennyire köti össze a mindennapi munkával. *Amikor tehát azt mondjuk, hogy gyenge a propagandatevékenységünk, az agitáció és a propaganda, akkor a mozgalom egészét illetjük kritikával.* A nevelési feladatok nagyrésze a szakszervezeti bizottságokra hárul. A közelgő választások során *el kell érni, hogy olyan általános műveltséggel és politikai felkészültséggel rendelkező személyt bízzanak meg a kulturális reszort vitelével, aki szervező és agitatív képességekkel is rendelkezik.*

A gazdaságirányítási rendszer reformja újszerűen veti fel az agitációs és propagandafeladatokat is. Az a célunk, hogy az egyének és kollektívák érdekei a munkában, az anyagi és erkölcsi elismerésben nagyobb súlyt kapjanak.

Az agitáció eredményességének feltétele, hogy az eddiginél jobban elhatárolt legyen a rétegek, a területek igényeinek megfelelő felvilágosító munka. Nagyobb teret kapjon a szakmai sajátosság a nevelésben is. *Határozottabb és hatásosabb termelési, műszaki propagandát kell kifejtenünk. Feladatunk tömegméretekben megértetni a gazdasági reform lényegét, szükségességét, társadalompolitikai jelentőségét.* Elérni, hogy a szocialista demokrácia adta jogokkal a dolgozók tisztában legyenek, s éljenek is azzal.

A nevelés, az agitáció becsületes, szorgalmas munkára ösztönözzön, terjessze a szocialista erkölcsöt, mozdítsa elő az osztályöntudatot, a felelősségérzetet, a szakma, a munkahely szeretetét. *A szakszervezet nevelő tevékenységének sarkalatos feladata a forradalmi munkáshagyományok ápolása, harc a túlzott anyagiasság, az egoizmus ellen.*

A mindennapi politizáló munka szolgálja a proletárinternacionalizmus, a hazafias érzelmek felkeltését, az ellenséges eszmei áramlatok elleni harcot. Reagáljon gyorsan és adjon választ a dolgozókat foglalkoztató minden kérdésre. Biztosítson fórumot a dolgozók véleményének. Továbbítsa a tömegek véleményét, hangulatát, észrevételeit a felsőbb szervekhez, legyen alkalmas a politizáló légkör kialakítására.

Elsődleges a szóbeli agitáció

A nevelő tevékenység súlypontja a munkahelyen végzett felvilágosítás. Ez követelően vonja maga után a szakmai sajátosságokat minden esetben figyelembevevő tevékenységet. Kritérium, hogy *a szakszervezeti munka minden eszközét, formáját használjuk fel az agitációs és propaganda tevékenységre.* Az eszközök közül elsődleges és leginkább javításra szorul a szóbeli agitáció. Emellett természetesen nem nélkülözhetők az írásos, szemléltető és egyéb módszerek.

Korszerű, kultúrált közlekedés megteremtése, a vasutas dolgozók politikai, általános és szakmai műveltségének, műszaki és gazdasági ismeretei színvonalának — korunk követelményeivel lépést tartó — folytonos fejlesztése megköveteli az állami és szakszervezeti, valamint a többi társadalmi tudományos és ismeretterjesztő szervek tevékenységének fokozását és összehangolását az oktatás, a tudományos ismeretterjesztés és a termelési műszaki propaganda minden területén.

Az agitációs és propagandamunkát javítani kell több színes, közvetlenül a dolgozóknak szóló írásos és szemléltető anyag kiadásával.

Amellett, hogy a szakszervezetek ellátják a sajátos tömegpolitikai oktató- és nevelőtevékenységüket, *részt kell vállalniok a szakmai ismeretek növeléséből, az irodalmi, művészeti közízlés kialakításából, az állami közoktatás segítéséből.* Céltudatosan kell a művészeti csoportokat, szakköröket irányítani, a dolgozók igényét megismerve támogatni a klubéletet és az egyéni kezdeményezéseket.

Célunk, feladataink egybeesnek a dolgozók döntő többségének elgondolásával. Elsősorban rajtunk múlik, hogy a tagságot mozgósítva sikerre vigyük azt valamennyi vasutas dolgozó érdekében — fejezte be előadását Gulyás János.

A központi vezetőség vita után elfogadta a feladatokat meghatározó intézkedési tervet.

Ezután az elnökségnek a VII. kongresszus óta végzett munkáról adott jelentését tárgyalta a központi vezetőség. A napirend előadója Szabó Antal főtitkár volt, akinek kiegészítőjével a testület a jelentést elfogadta.

Gyorsabb ütemben folytathatjuk a vasút rekonstrukcióját

Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatójának nyilatkozata a Magyar Vasutasnak

A KÖZLEKEDÉS, EZEN BELÜL A VASÚT SZEMPONTJÁBÓL NAGY JELENTŐSÉGŰ VOLT AZ ORSZÁGGYŰLÉS OKTÓBERI ÜLÉSE, AMELYEN MINT ISMERETES, ELFOGADTÁK AZ ÚJ VASÚTI TÖRVÉNYT ÉS A KÖZLEKEDESPOLITIKAI KONCEPCIÓT. LAPUNK NOVEMBER 2-ÁN MEGJELENT SZÁMÁBAN KIVONATOSAN KÖZÖLTÜK DR. CSANÁDI GYÖRGY KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTER PARLAMENTI EXPOZÉJÁT. EZT KÖVETŐEN PEDIG ISMERTETTÜK AZ ÚJ VASÚTI TÖRVÉNYT.

Az elmúlt hetekben több olvasónk is kérte, hogy a közlekedéspolitikai koncepció vasúti vonatkozásaival is foglalkozzunk lapunkban. Ezzel kapcsolatban a legilletékesebbtől, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettestől, a MÁV vezérigazgatójától kértünk tájékoztatást.

KÉRDÉS: Mi tette szükségessé és időszerűvé az új közlekedéspolitikai koncepció kidolgozását?

VÁLASZ: A magyar törvényhozás az egész ország fejlődését érintő átfogó közlekedéspolitikai koncepciót 120 évvel ezelőtt tárgyalt utoljára. Ekkor fogadták el az 1848. évi XXX. törvénycikket, amelynek rendelkezései közlekedésügyünk fejlődésében hosszú ideig meghatározó szerepet játszottak.

A több mint egy évszázados koncepciót az akkori technikai színvonal alapján dolgozták ki, azóta a műszaki fejlődés messze túlhaladta azt. Hogy csak egy példát említsek: *állomásaink egymástól való távolságának kialakítása még a fogatolt közlekedés igényeinek megfelelően történt, amit a többé-kevésbé modern úthálózaton közlekedő gépkocsiforgalom ma már nem indokol.* Más igényekkel léptek fel a vasúttal — az akkori egyetlen korszerű közlekedési eszközzel — szemben, mint ma, amikor a többi közlekedési ágak közötti ésszerű fuvarozási együttműködés lehetősége fennáll.

A korábbi koncepciónak megfelelő közlekedési adottságok *lassan az előrehaladás fékjévé váltak*, amelynek korlátait túl kell lépni és olyan új közlekedéspolitikai koncepciót kell kialakítani, amely megfelel a mai modern élet követelményeinek.

KÉRDÉS: Az új közlekedéspolitikai koncepció széles körűen és átfogóan jelöli meg a távlati fejlesztés fő irányait. Arra kérem miniszterhelyettes elvtársat, foglalja össze a koncepció lényegét.

VÁLASZ: Az új közlekedéspolitikai koncepció azt a célt szolgálja, hogy a közlekedés meglevő helyzetének, állapotának reális elemzése alapján *kijelölje a távlati fejlesztés fő irányait. Tizenkét év távlatában határozza meg a fejlesztés elveit*, ebben az időben jelölhető meg ugyanis az a távlat, amelyet a tudomány és technika mai rohamos fejlődése mellett kellő realitással előre beláthatunk.

A koncepció abból az elgondolásból indul ki, hogy *közlekedésünk korszerüsítését a leggazdaságosabban és legcélszerűbben a meglevő hálózati struktúrára való ráépítéssel, annak továbbfejlesztésével kell megvalósítani.* A személy-, de főleg az áruszállításban belátható ideig továbbra is a vasút viseli a legnagyobb terhet.

Az új koncepció legforradalmibb változtatása és egyben leglényegesebb elve a kisforgalmú vonalak és állomások megszüntetése és forgalmuk átterelése a körzeti állomásokra.

Az elgondolás lényegének megértéséhez tudni kell, hogy *a vasúthálózatban mintegy 2000 kilométer összhosszúságú olyan vasútvonal van, amelyekre a vasúti áruszállításnak alig több mint 1 százaléka, a személyszállításnak pedig 3 százaléka jut.* E vonalak legnagyobb része műszakilag elavult, teljesen leromlott állapotban van, úgy, hogy rajtuk a forgalom további fenntartása csak mielőbbi felújítással lenne lehetséges. *Ez legalább 2,5 milliárdos megterhelést okozna a népgazdaságnak.*

E vonalak felújítása a hatalmas költségek mellett azt is jelentené, hogy a régen idejét múlt, korszerűtlen és gazdaságtalan állapotokat konzerválnánk. Ugyanakkor az egyre növekvő gépkocsiforgalom új közutak építését teszi szükségessé azokon a területeken is, amelyeket gyérforgalmú vasútvonalak hálóznak be. Új utakat építeni, az elavult vasútvonalakat felújítani és mindemellett a fővonalakat a korszerű technikának megfelelően fejleszteni olyan óriási költségekkel járna, amelyeket népgazdaságunk nem lenne képes fedezni, de ez nem is volna gazdaságos.

Mi tehát a megoldás? Ezt a koncepció a gyengeforgalmú vonalak megszüntetésében és forgalmuk közútra terelésében, illetve a körzeti állomások rendszerének kiépítésében jelöli meg. Ha az elkövetkező 10—12 év alatt a legkisebb forgalmú állomásokon az áruforgalmat megszüntetjük, az összes áruforgalomnak csak mintegy 5—10 százaléka kerül át más állomásra, de az elérhető megtakarítás révén megnyitjuk az utat a korszerű vasútfejlesztés és közlekedés számára.

KÉRDÉS: Mit jelent az új közlekedéspolitikai koncepció a vasút számára?

VÁLASZ: Mindenekelőtt azt, hogy nagyobb erővel folytathatjuk a vasút megkezdett rekonstrukcióját és ennek eredményeként *1980-ig olyan modern vasúttal rendelkezünk, amely kiküszöböli a gőzvontatást és amelyen 55 százalékban villamos-, 45 százalékban pedig Diesel-vontatással továbbítjuk vonatainkat.*

A vonalak átbocsátóképességének növelése érdekében mind a pályát, mind a járműparkot alkalmassá tesszük lényegesen nagyobb sebességű és terhelésű vonatok közlekedésére.

A körzetesítés pedig azt eredményezi, hogy *a sok kis vasútállomás helyett kevesebb, de korszerűbb körzeti állomást hozunk létre a modern üzem minden kellékével*, megfelelő rakodótérrel, raktárakkal, rakodógépekkel, jó térvilágítással ellátva.

A vasúti hálózat gyorsabb ütemű korszerűsítése révén minden tekintetben nagyobb teljesítményekre képes vasúttal fogunk rendelkezni, amelyen a jelenleginél jóval nagyobb lesz a sebesség, a biztonság és a kényelem.

KÉRDÉS: A közlekedéspolitikai koncepcióról, a vasút előtt álló perspektíváról az elmondottak alapján képet alkothatunk. Hallhatnánk valamit arról is, hogy mit jelent a koncepció a vasutasok szempontjából?

VÁLASZ: Itt mindenekelőtt a közlekedési koncepcióval összhangban levő 1968. évi IV. *„A vasutakról"* című törvénynek a vasutasokra vonatkozó rendelkezéseiről kell szólnom. *A magyar jogalkotás történetében először szabályozza törvény a vasutas dolgozók jogait.* Biztosítja a végrehajtó szolgálatot ellátó dolgozók fokozott büntetőjogi védelmét, rendelkezik saját egészségügyi szervezet fenntartásáról, kimondja, hogy a vasút dolgozói, nyugdíjasai és igényjogosult hozzátartozóik társadalombiztosítási szolgáltatásainak megállapításával és folyósításával kapcsolatos feladatokat a Vasutasok Szakszervezete és a vasút üzembentartója együttesen látja el. Végül biztosítja az igényjogosultak részére az utazási, illetve fuvarozási kedvezményeket.

A törvényben biztosított jogokon túlmenően *a vasút gyorsabb ütemű korszerűsítése a dolgozók számára kényelmesebb, biztonságosabb és egészségesebb munkafeltételeket teremt.* A különböző technikai berendezések, gépek, modern vonóeszközök, automatizált rendezőpályaudvarok stb. jelentős mértékben megkönnyítik a vasúti végrehajtó szolgálat dolgozóinak munkáját. *Nagyobb lehetőségeink lesznek a dolgozók társadalombiztosítási és szociális intézményeinek fejlesztését illetően és lényeges előrehaladást remélünk a ma még sok helyen mostoha munkakörülmények megjavítása tekintetében.*

A koncepció végeredményben — mint a szocialista állam minden intézkedése — a dolgozók érdekeit, köztük elsősorban a vasutasság életkörülményeinek javítását szolgálja.

Visi Ferenc

December közepére befejeződött a Budapest-Nyugati pályaudvar—Cegléd közötti vonal villamosítása

(Folytatás az 1. oldalról)

egy 60—70 százalékkal megnövekedett felsővezetéképítési munkát az építő szakszolgálat — jelentős munkaerőhiánnyal küzdve — a munkafolyamatok technológiai tökéletesítésével, fokozott gépesítéssel tudta elvégezni. A rendkívül munkaerőigényes földmunkák elvégzését *a Szovjetunióból importált nagyteljesítményű gödörásógép, illetve a hazai fejlesztésű vasúti kocsira szerelt gödörásó gépegység segítette*, melyhez újabb betonozó szerelvényeket alkalmaztak. A felsővezetékszerelési munkák ütemének fokozását könnyű, korszerű felsővezetékszerelő motorkocsik segítették, míg az oszlopállítási munkák korszerűsítésére megfelelő daruk álltak rendelkezésre.

Az első villanymozdony próbaútja a feszültség alá helyezett ceglédi vonalon

(MTI Foto Mező Sándor felv.)

Rekord idő alatt

Az említett gépesítési és technológiai korszerűsítési változtatásokon kívül természetesen jelentős feladat hárult az átszervezett és szervezeti felépítésében is korszerűsített MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökségre, mert a megnövekedett feladatok, fokozott erőfeszítésekre kényszerítették az építőszerveket is.

A megépített és felszerelt villamos vontatási felsővezeték-rendszer már megfelel a korszerű követelmények által támasztott igényeknek, *a 120 km/óra vontatási sebességnek.*

A villamosított vonal energiaellátását a MÁV és a Budapesti Elektromos Művek közös beruházásaként épült pestlőrinci transzformátor-állomás biztosítja. A *Kőbánya—Soroksár* 120 kilovattos távvezetékhez csatlakozó 120/25 kilowattos transzformátor-alállomást két, egyenként 6000 kVA teljesítményű transzformátorával a teljes vonalszakasz energiaellátását biztosítja mindaddig, amíg a ceglédi alállomás 1969 márciusában üzembe nem kerül.

A transzformátor-alállomás a *MÁV Magasépítési Főnökség* és a *Villamos Erőmű Tervező és Szerelő Vállalat* erőfeszítéseinek gyümölcseként — 18—20 millió forint értékű beruházás — *rekordidő, alig 10 hónap alatt készült el.*

A Budapest Nyugati pályaudvar—Cegléd közötti villamosított vonal üzembehelyezésével e vonal villamosítása még távolról sem befejezett. Mind a Nyugati pályaudvar, mind Rákosrendező állomáson még hosszabb ideig folytatódik a villamosítási munka, és Cegléd állomás felsővezetékhálózatának részben provizórikus jellege is csak 1969 közepére szűnik meg.

A villamosítás előnye

Ami a forgalmat illeti, meg kell jegyezni, hogy — forgalmi és vontatási okokból, amíg csak a Budapest—Cegléd vonalszakasz van villamosítva — e szakaszon *csak helyi jellegű személyvonatok, ingavonatok kerülnek villamos vontatással továbbításra.* Sem Cegléd, sem a közbeeső állomások mozdonycserére nem alkalmasak, így e vonalon villamos vontatásra átmenetileg, mintegy napi 30 pár személyvonattal lehet számolni. Ennek is óriási előnye van: *egyrészt a szakasz teljes hosszában mintegy 25—35 perccel megrövidül a munkásvonatok menetideje, másrészt az eddig gőzvontatással továbbított személyvonatok üzemköltségeiben mintegy havi 2—2,5 millió forint megtakarítást lehet elérni.*

A Budapest Nyugati pályaudvar—Cegléd közötti vonalon *a villamos üzemfelvétel a feszitett tervnek megfelelően december második felében megtörtént.* Ez, és az építők lelkes munkája a biztosíték arra, hogy 1969. évi vasutasnapra a villamos üzem *Szolnokig*, illetve *Szajolig* kiterjeszthető lesz. Ilyen hosszú szakaszon már a teherforgalom és a távolsági személyvonati forgalom is átállítható villamos vontatásra, és akkor *a villamosüzem nyújtotta gazdasági előnyök ugrásszerű megnövekedése a hatalmas beruházási költséget gyorsan visszatérítő adottságá, ténnyé válnak.*

A távolabbi terveket illetően 1969 év végéig *Karcagig*, 1970. június 30-ig *Debrecen* és 1970 év végéig a vonal teljes hosszán megindul a villamos forgalom.

Martinovich István

Évforduló

Kedves 1968! Ezelőtt kerek egy esztendővel pertut ittam Veled. Ám azt is hozzátettem — résen leszünk, és ha nem viselkedsz a hatvanas évekhez méltón, ismét magázódni fogunk. Nos, kedves 1968, üljünk le szép csendben két illatos dupla mellé, és beszéljük meg; mit is tettünk 366 napon keresztül.

Ne félj cimbora, nem lesz ez rideg, szigorú számonkérés, különben is, ilyenkor — szilveszterkor — szívesen együttműködtünk! Heves vérű kamaszként, pezsgőpukkanások között érkeztél, és érett férfiként tetted meg velünk együtt az első lépést az Újban. (Az új esztendőben, amely az új gazdasági rendszer első éve is volt.) Igaz, előfordult, hogy az hitted: 1968 év bölcsessége rejlik benned, és Te már mindent tudsz, de aztán rájöttél, hogy a jó év szilveszterig tanul... és úgy intézted közös dolgainkat, hogy a válás pillanatában egymás szemébe nézve rázhassunk kezet.

Hadd dicsérjelek szembe: előzékeny vagy. Keményen megdolgoztál azért, hogy munkád babérjait a téged követő 1969 arassa le. Hogy rögtön egy példával bizonyítsak — itt van a Ceglédig villamosított vasútvonal. Decemberben elkészült, és januárban már a forgalomé. Vagy az aluljárók, felüljárók. Amíg a Te évedet éltük, jobbára csak gondot okoztak. A fél várost körbe kellett utaznunk, ha a Keleti pályaudvarhoz akartunk eljutni, s vargabetűt irtunk le, ahelyett, hogy egyenesen haladtunk volna a Róbert Károly körúton. De sebaj, majd 1969-ben! Ekkor már a rend első nyomai is megjelennek.

Az élet más területein is jelentős változásokat hoztál. A gondolkozni tudókat rákényszeritetted a gondolkodásra. Több régi ember új módon gondolkozott-dolgozott, s nem a Te hibád, hogy az újak közül néhányan régi módszer szerint cselekedtek. (Jusson valami 1969-nek is, ne érezze magát munkanélkülinek!)

S ha már itt tartunk: kedves 1969! Szeretettel köszöntjük és megvalljuk őszintén, igen sokat várunk az Ön tizenkét hónapjától. Hadd mondjam meg mindjárt, elöljáróban: együttműködésre van szükségünk. A Jó közös érdekünk kell, hogy legyen. Nem könnyű az Ön feladata, ám ha telik erejéből feladatainak eleget tenni, a Nagy Esztendők sorába léphet. Ismétlem, a sikerekhez összefogásra van szükség, egyet akarásra az Esztendő és az emberek — de nem utolsósorban az emberek és az emberek között. Mi a magunk részéről erre fogadkozunk, tudjuk, érezzük, hogy másként lehetetlen előbbre jutnunk.

Hogy mit kérünk Öntől? Napfényes mosolyt, ha arra van szükségünk, s szomjúságoltó esőket, ha túlságosan forró lesz köröttünk a levegő. Úgy mondják egyesek: bort, búzát, békességet. Nos — ez a kívánság örökérvényű.

Kedves 1969! Mindenkor derülátó voltam és az vagyok ma is. Bízom Önben — s ha ezt mondom, ez annyit is jelent, hogy bízom önmagunkban. A józanságunkban, a közös akarásunkban...

A közelmúltban azt olvastam egy ismeretterjesztő folyóiratban, hogy az öregnek tartott Földünk valójában még sziheder, hiszen a tudósok számításai szerint mintegy 3 ezer milliárd év áll még előtte. Kérem, ez rengeteg idő, ennyi idő alatt beláthatatlan csodákra lesz képes az ember. De kedves 1969, bevallom: minden derülátásom ellenére félek — a 3 ezer milliárd esztendő utolsó évtizedeiben nem tartozom már a cselekedniörülni tudók sorába.

Meg kéne taszítani az idő kerekét, közelebb kellene hozni a majdani csodákat. Kedves ifju barátom! Nem lenne kedve ebből az izgalmas próbálkozásból tevékeny részt vállalni?

Földes Tamás

Dobi István nevét vették fel

Ünnepi brigádgyűlést tartott a debreceni járműjavító kocsijavító osztályában *Nagy V. József* 14 tagú, háromszoros szocialista teherkocsi alvázlakatos brigádja.

Miután értékelték az eddig végzett munkát és megtárgyalták az újabb feladatokat, *Csuka Sándor*, a brigád politikai felelőse ismertette a nemrég elhunyt *Dobi István* életútját és munkásságát, majd javasolta, hogy a brigád vegye fel Dobi István nevét. A brigád elfogadta javaslatát, példaképül választva a *Lenin Békedíjjal* és a *Szocialista Munka Hőse* aranycsillagával kitüntetett kiváló államférfiút és békeharcost.

A szocialista alvázlakatos brigád tagjai jól tudják, hogy a név kötelez, s éppen ezért vállalásaikat az 1969-es évre úgy állították össze, hogy eredményeikkel méltók legyenek Dobi István nevének viselésére.

V. J.

Újítók jutalmazása a szombathelyi járműjavítóban

A *szombathelyi járműjavítóban* 1968-ra is meghirdették az újítási versenyt. A mozgalom több ezer normaóra-megtakarítást eredményezett az üzemben és különösen hasznos segítséget jelentett a heti 44 órás munkaidő bevezetéséhez.

December 11-én ünnepélyesen megjutalmazták az újítási verseny győzteseit, legjobb helyezettjeit. *Bata Ferenc* igazgató összesen 20 ezer forint jutalmat osztott szét közöttük.

Az újítók versenyében *Menczinger Aladár* födiszpécser lett az első, a koronásanyák gyártásának módosítására kidolgozott újításával. A második helyen *Vass László* művezető végzett az ürdingeni ütközők javításának leegyszerűsítésére elfogadott újításával.

Maróti István
Szombathely

Az utasítások megszegése okozta a súlyos vasúti szerencsétlenséget Mende és Sülysáp között

December 22-én, 17 órakor *Mende és Sülysáp* állomások között a *Budapest—Keleti pályaudvarról* 16,15 órakor induló 6616/a számú, 32 tengellyel, 332 tonna terheléssel közlekedő békéscsabai személyvonat a nyílt pályán összeütközött az 5565 számú, 108 tengellyel, 1111 tonna terhelésű tehervonattal. *A baleset következtében 43 személy meghalt, 57-en megsérültek.*

Az összeütközés következtében a személyvonat mozdonya mögötti első személykocsi a mozdony szerkocsijába fúródott. A második kocsi az elsőbe torlódott. A tehervonat kocsiiai közül több kisiklott.

Ez a súlyos baleset tragikusságát tekintve hasonlít az 1963. december 24-én bekövetkezett szolnoki balesethez.

A figyelmetlenség és felelőtlenség okozta ezt a balesetet is, amely egycsapásra lerombolta a vasutasok egész évi jó munkájának eredményeit.

Szántai Ferenc, Mende állomás forgalmi szolgálattevője a vonatot helytelen vágányon menesztette. Mende állomástól december 20-ig egyvágányú közlekedés volt, a jelenlegi bal vágányon. *Mende és Sülysáp között a jobb vágányt december 20-án adták át a forgalomnak.* Az üzembe helyezésről a vonatok személyzetét írásbeli rendelkezéssel értesítették, így erről a 6616/a sz. vonat mozdonyvezetője, *Papp László* is írásbeli utasítást kapott, még Budapest—Keleti pályaudvaron.

Szántai Ferenc mendei forgalmi szolgálattevő kivezérelte a vonat részére a kijáratot, de nem a jobb, hanem a bal vágányra, a páratlan számú vonatok helyes vágányára. Mivel Sülysáp irányába még nincsen integra-rendszerű térközbiztosítás, ezért ellenmenet-biztosítása sincs. *a biztosító berendezés nem tette lehetővé, hogy a kijárati jelzőn kihaladást engedélyező jelzési kép jelenjen meg.* A forgalmi szolgálattevő ekkor

a kezelési szabályzattal ellentétesen a kijárati jelző hívó kapcsológombját kezelte,

melynek következtében a kijárati jelző vörös jelzési képe alatt megjelent a villogó fehér fény. A hívójelzés utasítás szerinti értelme a mozdonyvezető számára az, hogy a továbbhaladást tiltó jelzés ellenére sem kell a vonattal a jelző előtt megállni, hanem a jelzőn túl 15 kilométeres sebességgel haladhat tovább.

Papp László mozdonyvezető látta, hogy helytelen vágányon közlekedik a vonata,

mégsem állította meg, hogy tisztázza, miért közlekednek a helytelen vágányon,

noha írásbeli utasítás volt előtte. hogy a jobb vágányon haladhatnak Mende és Sülysáp között.

A súlyos szerencsétlenségért két vasutast, Szántai Ferenc forgalmi szolgálattevőt és Papp László mozdonyvezetőt terheli a felelősség. Szántai, aki negyedszázada szolgál a vasútnál, s eddig úgy ismerték mint az egyik legkitűnőbb, legmegbízhatóbb munkaerőt,

szinte érthetetlen módon cselekedett. Néhány perc leforgása alatt többször is megsértette a legalapvetőbb előírásokat, szabályokat.

A személyvonat mozdonyvezetője pedig azért hibáztatható, mert amikor a Keletiben kapott írásbeli utasítás ellenére Mendén a helytelenen menesztették, a megengedett, maximális 15 kilométeres sebességet jóval túllépve közlekedett.

Szántai Ferencet a rendőrség őrizetbe vette, Papp László súlyos sérülésével a kórházi ágyon gondolkodhat afelett. hogy mi lett volna a kötelessége.

A szomorú példa megint csak azt bizonyítja. hogy a *vasúti szolgálat jó idegzetű, cselekvőkész, egész embereket kíván,* akik szolgálat közben egy pillanatra sem figyelnek másra, mint munkájukra, és nem tesznek egyetlen meggondolatlan mozdulatot sem.

Folyik a mentés a roncsok között

(MTI Foto Kácsor László felvétele.)

Súlyos a felelősség, hiszen **nekünk vasutasoknak a társadalom előtt számot kell adnunk 43 ember életéért. nem beszélve arról a hatalmas népgazdasági kárról, melyet e cikk írásakor még fel sem becsültek.**

Az elhunytakat a MÁV saját halottjának tekinti, temetésükről gondoskodik. *De az elhunytak hozzátartozóinak és a balesetet szenvedett személyeknek is gyenge vigaszt nyújt az anyagi segítség és kártérítés,* melyet a vasút számukra folyósít.

Ha vissza akarjuk nyerni az ország közvéleményének megbecsülését, akkor minden vasutasnak, legyen bármilyen beosztása. a legerélyesebben kell fellépni minden utasításellenes cselekedettel, szabálytalansággal szemben.

★ ★

A Mende és Sülysáp között történt vasúti szerencsétlenséggel kapcsolatban a *Jugoszláv Szállítási és Távközlési Dolgozók Szakszervezete* részvéttáviratot intézett szakszervezetünkhöz. A távirat a következőképpen hangzik: *„Mély megrendüléssel értesültünk az Önök országában történt súlyos vasúti szerencsétlenségről. Kérem fogadják mind Önök, mind az áldozatok családtagjai legőszintébb részvétünket."*

Hasonló szövegű távirat érkezett a Magyar Vasutas szerkesztőségéhez a jugoszláv vasutasok lapja, a *„Zeleznicke Novine"* szerkesztőségének kollektívájától.

Téli meleg sapkát kapnak a pályamunkások

Három évben állapították meg a műszőrmés bundák viselési idejét

A *Ruházati Utasítás* 1968. évi utolsó módosító rendelkezésével, melyet az *51. sz. MÁV Hivatalos Lap* tartalmaz, befejeződött a vasutas dolgozók egyen-, munka- és védőruha-ellátásának átfogó felülvizsgálata.

Amint az 1968-ban érvénybe léptetett és 1969. január 1-vel hatályba lépő rendelkezésekből kitűnik, *az intézkedések számos panaszt és igen sok ellentmondást szüntetnek meg.* Korántsem akarjuk azt állítani, hogy ezen intézkedésekkel mindent elintézettnek tekintünk, de biztosak vagyunk abban, hogy minden érintett dolgozó előtt egyértelmű, hogy az elmúlt két év során jelentősen javult a vasutas dolgozók ellátása. Ami pedig az érintettek számát illeti, elmondhatjuk: *az intézkedések — valamilyen formában — a vasutasok túlnyomó többségére vonatkoztak.* Az eddig már ismert módosítások közül

legfontosabbnak a lábbelivel ellátottak számának növekedését és az új nyári egyenruha bevezetésére vonatkozó intézkedéseket tekintjük.

Ezek alapján több mint 100 ezer vasutas ellátása javult.

A most végrehajtott módosító intézkedések leglényegesebb jellemzője, hogy főként az időjárás viszontagságainak kitett, szabadban foglalkoztatottak helyzetén kíván további javítást elérni. Az ellátás helyzetéről legutóbb adott tájékoztatóinkban már utaltunk arra, hogy *nem volt kellően megoldva a műszőrmés bundák kivitelezése, és minőségük sem volt megfelelő.* A Hivatalos Lap rendelete e kérdést is megoldotta. A módosító intézkedés értelmében *a jövőben műszőrmés bundák nem kerülnek kiosztásra.* A már kiosztottak viselési ideje pedig egységesen 3 évben lett megállapítva.

Ezzel az intézkedéssel úgy gondoljuk, sok dolgozó panasza rendeződött. Időszerű intézkedésként vehető figyelembe

a pályamunkások és segédmunkások téli meleg sapkával történő ellátására vonatkozó módosítás is.

E több tízezres létszámot magába foglaló fizikai dolgozókat a közelmúltban látták el lábbelivel. A test védelmét szolgáló ruhafeléségekkel már régen megoldódott ellátásuk.

Most kerülhetett sor a téli meleg sapkák rendszeresítésére. Meg vagyunk győződve arról, hogy ezt az intézkedést is örömmel és helyesléssel fogadták az érintettek. Kisebb létszámú munkakörökre is történtek kiterjesztő jellegű módosítások. Így többek között *a nődolgozókról történt újabb gondoskodás, főként a konyhai és gyermekgondozói munkakörben.* Az ellátás javítását célzó rendelkezések anyagi kihatása jelentős, a vasutas dolgozók munkájának további megbecsülését tükrözik.

Mindezek mellett most már joggal vetődik fel a biztosított ruhafeléségek megbecsülésének igénye, valamint az is, hogy a ruhaellátással foglalkozók *gyorsabb és pontosabb munkával biztosítsák a Ruházati Utasítás kedvező intézkedéseinek maradéktalan megvalósítását.*

Fordítsunk nagyobb gondot a vasúti pályán dolgozók testi épségének megóvására

A vasút 1968. évi üzemi baleseti statisztikájában emelkedést mutat azoknak a tragikus baleseteknek a száma, amelyek az építési és pályafenntartási dolgozók körében előfordultak.

Íme néhány példa:

Tragikus balesetek

Február 2-án Csongrád és Hékéd megállóhely között a 7439/II. számú mozdonyvonat halálra gázolta H. Zsuzsanna és N. András pályamunkásokat. A vizsgálat megállapítása szerint a baleset sűrű ködben, sínprofil-köszörülési munkálat közben történt. Megállapítást nyert, hogy a munkahelyet a sűrű köd és az aggregátor okozta zaj ellenére sem fedették a *„pályán munkások dolgoznak"* jelzőeszközzel, de a légdudát sem alkalmazták.

Március 16-án Aszód állomáson a 6322 számú vonat elütötte *M. Gyula* pályamunkást. Nevezett az elütés következtében, a mozdony alá kerülve, súlyos sérülést szenvedett. A baleset bekövetkezéséhez hozzájárult, hogy a pályán dolgozó munkáscsapat későn észlelte a bejáró vonatot.

Június 19-én — mint arról a *Magyar Vasutas* augusztus 17-i számában részletes elemzést adtunk — *Nyíregyháza állomáson egy elgurított kocsi elütötte T. József sínhegesztőhöz beosztott segédmunkást,* aki lábcsonkulásos sérülést szenvedett. A baleset oka munkaszervezési hiányosságokra vezethető vissza.

Június 24-én a *Mátravidéki Erőmű* és *Selyp* állomás között a 325 számú vonat elütötte *J. Mihály* előmunkást. A balesetet az okozta, hogy miközben nevezett a lezárt jobbvágányon dolgozó ágyazatrostálógép működését figyelte, a 325 számú vonat úrszelvényébe lépett. *Sérülésébe belehalt.*

Augusztus 9-én a *Hódmezővásárhely* állomásról 8434/II. szám alatt két pótkocsival közlekedő 1161 számú tvg. a 26 és 27-es szelvények között valamennyi tengelyével kisiklott. A kisiklást az idézte elő, hogy az említett helyen munkát végző *pályafenntartási munkáscsapat a menet közeledése előtt nem távolította el a vágányra erősített sínhajlító készüléket.* Ebben közrehatott a tvg. késői észlelése. A kisiklás következtében Sz. Sándor tvg. zárfékező sérülést szenvedett.

Fokozott figyelmet

November 20-án, *Cegléd* állomás 31. sz. kitérőjénél *egy szalasztott kocsi elgázolta Sz. Mihály pályamunkást, miközben nevezett az aggregátor kábelját igyekezett a vágányok alatt átvezetni. Sérülésébe belehalt.* A vizsgálatot végzők megállapítása szerint a baleset bekövetkezéséért az elhaltat és a sínprofilt csiszoló munkást terheli a felelősség.

Nem kell nagy szakértelem annak megállapításához, hogy *a tragédiák valamilyen közös mulasztás következményei,* s csupán a megítélésben van véleménykülönbség a munkavédelmi szervek képviselői és egyes részlegek vezetői között. Teljes az egyetértés abban, hogy az építési és pályafenntartási dolgozók munkája — mely a vágányok közötti tevékenységre irányul — fokozott hatóképességű veszélyforrásnak minősül, és fokozott figyelmet igényel a munka biztonságos végzése. Viszont *abban már nem azonos a vélemény, hogy olyan tevékenységre kötelezzük a dolgozókat, amelynek során kénytelen a munka és a saját biztonságáról való gondoskodás közötti.*

Amíg egyes vezetőket az a szemlélet vezeti, hogy a dolgozóknak igenis ilyen kétirányú tevékenységgel kell munkájuk során megküzdeni, ott nemcsak, hogy nem várható a balesetek csökkenése, hanem az adott vezetők egyúttal bizonyítványt állítanak ki munkavédelmi és biztonságtechnikai ismereteikről. Márpedig az esetek jelentős részénél ez áll fenn.

Mindenki előtt ismeretes, hogy néhány év óta erőteljesen halad a pályafenntartási munkák gépesítése. A gépek jó szolgálatot tesznek a teljesítmények növelésében, a nehéz fizikai munka csökkentésében és helyes technológia alkalmazása esetén a balesetek elhárításában. A hosszúsínesítés, a korszerű felépítmény lehetővé teszi, hogy a nagy teljesítményű vonatok nagyobb sebességgel és lényegesen hangtalanabbul közlekedjenek, ami viszont *megfelelő intézkedést követel a pályán dolgozók biztonsága érdekében.* Ugyanakkor a pályafenntartási szolgálatnál alkalmazott gépek, berendezések által okozott zaj is igényli ezen intézkedések szükségességét. *Ilyen többek között az F. 2. sz. Utasítás 927. pontjában meghatározott figyelőőri szolgálat megszervezése, a különböző jelző- és jelzésadó berendezések kitűzése, biztosítása.* Ez utóbbira azért is szükség van, mivel az új F. 2. sz. Utasítás 926. pontja értelmében a nyílt pályán dolgozó munkáscsapatot a közlekedő, illetve elmaradó vonatokról nem kell értesíteni. A munkáscsapatok vezetőinek felelőssége elsősorban abban nyilvánul meg, hogy a kiadott rendelkezéseket, központi utasításokat maradéktalanul be kell tartani, illetve tartatni.

Önként felmerül a gondolat, hogy *a jelenlegi rendelkezések alkalmasak-e arra, hogy a balesetek megelőzhetőek legyenek.* Többségében igen. Azonban, mint ahogy a világon semmi sem örök, minden változásban van, így a rendelkezések is egy adott időszakra szólnak.

Nincs minden rendben

Tények bizonyítják, hogy nincs minden rendben. Ezért is idéztük a megtörtént baleseteket. *Sz. Mihály* halálos balesetének vizsgálatakor is megállapítottuk, hogy *a MÁV Budapesti Építési Főnökség* vezetője 1967. június 12-én Gy. 10—119/1967. majd ezt követően 1968. november 1-én Gy. 10—164/1968. szám alatt megfelelő alapossággal elemezte a bekövetkezett balesetek okait, és intézkedett, hogy valamennyi főépítésvezető és építésvezető az általuk végzendő felépítményi, magasépítési és hegesztési munkálatokhoz a szükséges technológiát dolgozzák ki. Ugyanakkor utasította a vezetőket, hogy ezekben a technológiákban az ÁBEÓ-ban meghatározott munkaszervezési előírásokat is meg kell határozni, és azokat a dolgozókkal oktatni kell.

A rendelkezés jó, csupán a végrehajtás késlekedik. Sz. Mihály halálos kimenetelű baleseténél is az a helyzet állt elő, amire a bevezetőnkben már utaltunk, hogy a dolgozónak egyidőben kellett munkát végezni, és gondoskodni a figyelésről, testi épségének megvédéséről.

Itt az ideje, hogy a legszigorúbb felelősségrevonást alkalmazzák azokkal szemben, akik nem gondoskodnak időben és kellő számban a pályán dolgozók biztonságát szolgáló figyelőőrök biztosításáról. Végül levonható az a tanulság is, hogy nem elég valakit megbízni figyelőőri teendőkkel, hanem teljes részletességgel szabályozni kell az őrök feladatát, és az oktatást hatékonyabbá kell tenni.

Takács József

Tegyék biztonságosabb helyre a kerékpártárolót

Nincs megfelelő helyen az új zalaszentiváni állomás kerékpártárolója, ahol a Zalaegerszegre, Szombathelyre és más szolgálati helyekre bejáró 60—70 dolgozó is elhelyezi kerékpárját. A tárolóhely távol került az épületektől, s így semmi biztosíték nincs arra, hogy avatatlan egyének hozzá ne nyúljanak a kerékpárokhoz. A dolgozók, akik bejárásukhoz nem nélkülözhetik a kerékpárt, szeretnék ha a kerékpártároló biztonságosabb helyre kerülne, vagy gondoskodjanak a gépek őrzéséről.

Markos József
Zalaegerszeg

Baleseti krónika

December 7-én *Salgótarján-külső* állomáson a tolt menetben kihaladó Á/26 számú iparmenet *elütötte Fekécs László kocsirendezőt, aki az elütés következtében lábcsonkulásos üzemi balesetet szenvedett.* A balesetet az idézte elő, hogy Fekécs László szolgálat közben leittasodott és a munkától való eltiltása után mintegy 2 órával a tolató vonat úrszelvényébe került.

★

December 14-én *Budapest-Nyugati pályaudvaron* az 1720 sz. vonat szerelvényének tartalékkal végzett betolása közben kulcscsontöréssel járó balesetet szenvedett a szerelvény egyik kocsijának lépcsőjén tartózkodó Csendesi János tolatásvezető. A balesetet az okozta, hogy a szerelvény betolása közben a tartalék részére adott jelzésekre az 1720 számú vonat gépje is elindult és a lépcsőn tartózkodó tolatásvezetőt megnyomta.

★

December 14-én Sajószentpéter és Kazincbarcika állomások között a 9522/b számú szerelvényvonat elütötte Válint Pál 39 éves vágánygondozót, aki az elütésnél elszenvedett sérülései következtében életét vesztette. A balesetet az okozta. hogy a 424—235 psz. mozdony személyzete figyelési és jelzésadási kötelezettségeit elmulasztotta. Hozzájárult a balesethez az is, hogy nevezett, mint felügyelettel megbízott, figyelés helyett maga is munkát végzett.

★

December 16-án *Nagykanizsa* állomáson végzett tolatás közben a III. számú tartalékmozdonnyal elütötték *Balogh András* váltótisztítót, aki az elütés következtében lábcsonkulásos üzemi balesetet szenvedett.

★

December 16-án *Szombathely* állomás rendező pályaudvarának V. számú vágányán lábujjcsonkulásos üzemi balesetet szenvedett *Braunmüller Lajos* mozdonyvezető. A balesetet az okozta. hogy miközben nevezett álló mozdonya szabályozórúdján állva dolgozott, egy elgurított kocsisor erősen a szerelvényre ütközött és azt mozdonyával együtt elmozdította.

★

December 19-én Bátaszék állomáson a XI. számú nemlok csonkavágányon végzett szalasztásos tolatás közben súlyos combzúzódásos sérüléseket szenvedett Várkonyi János kocsirendező. Nevezett balesetét az okozta, hogy egy elszalasztott kocsi erős ráütközés következtében a mögötte levőre torlódott.

Sajátos-e a MÁV kollektív szerződése?

A vasút dolgozói közül állandóan nő azoknak a száma, akiket 6 napos munkahéttől eltérő munkaidő-beosztásban foglalkoztatnak *(idény-munkarend, kéthetenkénti szabadszombat)*. Ezeket a dolgozókat gyakran foglalkoztatja a szabadság csökkenése. Ezzel a problémával foglalkozott a *„Vas Népe"* október 24-i számában, a *„Szabadságdzsungel"* címmel megjelent cikk is, melynek szerzője a többi között a következőket írta: *„A MÁV Kollektív Szerződésben törvényerőre emelték, hogy a munkaidő-csökkentéssel együtt az alapszabadságot is csökkentik".*

A cikk írója figyelmen kívül hagyta a 6/1967. Mü. M. R. 14. §-át, mely kimondja: *„A szabadság kiadása tekintetében a hét minden napja munkanap, a dolgozó heti pihenőnapját és a munkaszüneti napokat kivéve, függetlenül attól, hogy a dolgozónak a vállalat munkaidő-beosztása szerint mindegyiken munkát kell-e végeznie."*.

E jogszabályból következik, hogy a hatnapos munkahéttől eltérő munkaidő-beosztás esetén a dolgozó részére járó szabadság tartamát a munkában töltött idő és hozzá kapcsolódó pihenőidő figyelembevételével kell megállapítani és kiadni.

A MÁV kollektív szerződése nem emelt törvényerőre és nem hozott semmilyen szabadságcsökkentő jogszabályt, csupán a 6/1967. Mü. M. R. végrehajtásának értelmezésére rendelkezik, hogy a munkáltatási rendet a szabadság kiadása ne zavarja.

Téves az az értelmezés, hogy a munkaügyi miniszter rendelete alapján a 6 napos munkahéttől eltérő munkaidő-beosztásban dolgozók szabadságmegrövidítésben, illetve csökkentésben részesülnek. A rendelkezés célja, hogy nem kívánja előnyben részesíteni a csökkentett (heti 44 órás) munkaidőben foglalkoztatottakat a hatnapos (heti 48 órás) munkaidő-beosztásúakkal szemben.

A különböző munkabeosztás alapján foglalkoztatott dolgozóknál azonos — 24 nap — szabadságidő feltételezése mellett a távol töltött idők — ha a dolgozók szabadságukat 1968. július 1-től kezdődően veszik ki — az alábbiak szerint alakulnak:

a) 6 napos munkahét esetén a dolgozó munkahelytől való távolléte összetevődik: *24 munkanapból és 4 pihenőnapból, mely összesen egyenlő 28 naptári nappal.*

b) Kéthetenkénti szabadszombat esetén: *22 munkanapból, 2 nap szabadszombatból és 4 heti pihenőnapból, mely összesen 28 naptári nappal egyenlő.*

c) Idénymunkarend (5 napos munkahét) esetén: *20 munkanapból, 4 szabadszombatból és 4 heti pihenőnapból, melynek összege szintén 28 naptári nap.*

Mint a fenti példák is bizonyítják azonos tartamú szabadság esetén mind a három munkaidő-beosztás szerint foglalkoztatott dolgozó azonos időtartamra, a példa szerint 28 naptári napra marad távol a munkahelyétől.

Ha ezek az elvek nem lennének figyelembe véve, vagyis, ha szabadságként csak a munkában töltött napok számítanának, akkor a következő helyzet állna elő: *a kéthetenkénti szabadszombatos munkahét szerint foglalkoztatott dolgozó két naptári nappal, míg a hetenkénti szabadszombatos munkahét szerint foglalkoztatott dolgozó 4 naptári nappal hosszabb ideig lenne távol munkahelyétől szabadság címén.*

Vannak olyan dolgozók is, akik a heti 48 órás munkaidőt 3 nap alatt dolgozzák le, úgy, hogy minden másnap dolgoznak 16 órát. Az ilyen dolgozók szabadságkiadásánál a fenti elvek figyelmen kívül hagyása még szembeötlőbb, mert *az ilyen dolgozó 24 nap szabadság kivétele esetén a 28 nap helyett még plusz 28 napon át lehetne távol a munkahelyétől.*

Mivel egyes főnökségek, üzemek a 6 napos munkahéttől eltérő munkaidő-beosztásra 1968. július hó 1-ével tértek rá, így a 6/1967. (X. 8.) számú MüM-rendeletet is csak ettől az időtől kellett alkalmazni. Ez azt jelenti, hogy a még kiadatlan szabadságnapokra kell a szolgálatmentességek számát átszámítani. *Visszamenőleges alkalmazása jogszabályellenes lett volna,* mivel január 1-től július 1-ig 6 napos munkáltatási rendben heti 48 órát dolgoztak.

A cikkíró kérdésként teszi fel: *„Mi lesz jövőre?"* A kollektív szerződés — mint az MT vállalati végrehajtási utasítása — nem hagyhatja figyelmen kívül a felsőbb jogszabályvokat, melyek nemcsak a vasútra, hanem a népgazdaság minden területére érvényesek. *Az 1969/1970. évre kötendő MÁV kollektív szerződéstervezet a már többször hivatkozott MüM-rendelet alapján készül.* A táblázat pedig segítséget ad a szolgálati főnökségeknek, üzemeknek a rendelet egységes értelmezésére és végrehajtására. Amennyiben a MüM rendelete később megváltozik, a MÁV kollektív szerződés rendelkezései is ahhoz igazodnak.

A Munka Törvénykönyve

alapján a munkaviszonnyal összefüggő és a törvényben, vagy törvényerejű rendeletekben szabályozott alapvető kérdések végrehajtásáról vállalati szinten a kollektív szerződés is rendelkezhet.

A Munka Törvénykönyve kormányszintű végrehajtási utasítása szerint kollektív szerződést a vállalatoknak kell kötni. *Annak megállapítása, hogy a vasutas dolgozók 1968. évre érvényes kollektív szerződését „sajátos" módon kötötték-e meg, feltételezi annak ismeretét, hogy a MÁV vállalati rendszerben gazdálkodik, s mint ilyen bonyolult tagozódása mellett is egy vállalatot képez.* Ezért valamennyi egységére és dolgozójára kötelező érvényű jogszabályokon alapuló kollektív szerződést kötött.

A kollektív szerződés tehát kétségtelenül sajátos, de nem a cikkben feltüntetett okok miatt, hanem azért, mert a jogszabályok figyelembevételével úgy rendez egyes kérdéseket, amint azt a dolgozók érdeke és a vasútüzem sajátos jellege megkívánja.

A cél az, hogy a kollektív szerződés minden vonatkozásban a dolgozók és az üzem kölcsönös érdekeit szolgálja. Ennek jegyében folynak napjainkban a kollektív szerződés tervezetének üzemi vitái. A *„Vas Népe"* akkor segítette volna célunk elérését, ha nem a jogszabályok ismeretének hiányában, hanem a törvényesség jegyében bírálta volna a készülő kollektív szerződés tervezetét.

Havijegy

Az ablakon vállalati, tanácsi és egyéb igazolások mellett egy fénykép csúszik be, a jegy tulajdonosának képe. Darabra minden megvan. Egy pillantás mindenre elég, hiszen már jó húsz éve csinálja ezt a személypénztáros. Tudja, hogy halkan kell először nemet mondani, hiszen úgy van súlya a másodszori, társalgási hangon mondott nemnek.

Pedig itt most nemet kell mondani, mert a harminc év körüli férfi fényképe még a tényleges katonakorból való volt, amelyen félmeztelenül egy strandvendéglő teraszán ült.

Csak annyit kérdezett a férfitől a képre mutatva, hogy melyikükké lesz az igazolvány?

Az pedig határozatlan hangon kérdezi „miért — nem jó?"

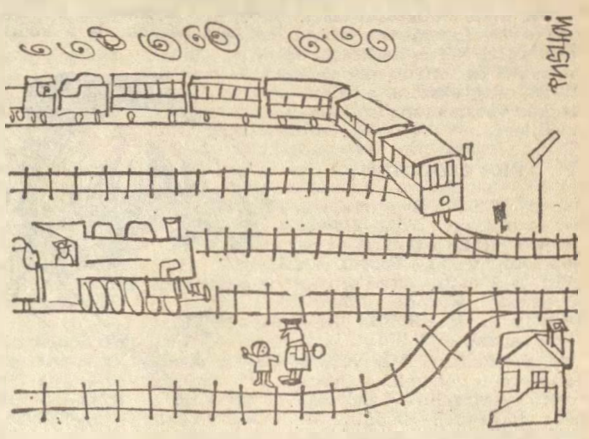
Nem bizony, mondja enyhe, de nem sértő vidámsággal, mire a férfi szó nélkül elballag.

F. K.

ÁLARCBAN

— Megismerem én a kocsimester elvtársat arról, ahogyan megtáncoltatja az embereket.

CSERE-BERE



— Apuka! Én engedtelek játszani a játékvasutammal. Most te is engedj játszani a te vasutaddal!

(Pusztai Pál rajzai.)

FAZEKAS LAJOS:

Vasút mellett

Vasútnál lakom; itt robognak
ablakom előtt a vonatok;
már jelzik az éjt, — ma és holnap
a száguldó időé vagyok.

Nagyapám még a csillagokhoz
igazította rossz életét;
s még érzem, ahogy magához vonz,
és hallom szájából a mesét.

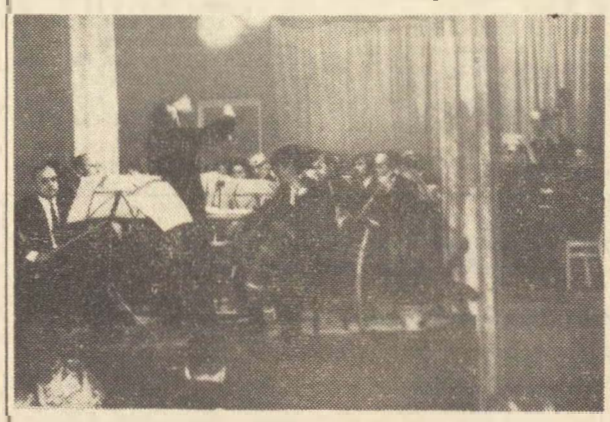
Rövid álmomban elnyújtóznék,
akárcsak ablakom üvegén
a csillag, mely a virradó ég
sarkából jött le, fáradt szegény.

De álom-ágyam szűk testemnek,
akár a reménynek a jelen,
szerelmünknek a holdas estek,
s ifjúságunknak a szerelem.

Mások, kik csöndes táion élnek,
nem értik, csendre mért riadok:
Jeleznek acél-érverések —
a száguldó időé vagyok.

Jubilál a MÁV Kórház kamarazenekara

Ünnepi hangverseny Karl Meister fellépésével



Karl Meister vezényli a zenekart

A *MÁV Kórház Weiner Leo* kamarazenekara, amely az idén ünnepli fennállásának húszéves évfordulóját, december 16-án este tartotta második ünnepi hangversenyét a kórház halljában.

Két évtizedes fennállásáról méltóképpen emlékezett meg a 23 tagú amatőr együttes. Soraiban *Kálmánchey Zoltán* országos hírű karnagy és művészeti vezető irányításával tehetséges fiatalok is bontogatják szárnyaikat. Az ünnepi hangversenyt *Karl Meister* nyugatnémet karmester vendégszereplése tette emlékezetessé a komoly zenét kedvelő vasutas dolgozók és a kórház lábadozó betegei számára.

A hangverseny első részében Kálmánchey Zoltán vezényelte a kamarazenekart. Elsőnek Händel kis táncszvitjét adták elő. Ezután „családi" fellépéssel került bemutatásra Händel két csellóra írt versenyműve, mert *dr. Novák Emil* mellett már a fia is a gordonkaszólót játszotta. A 16 éves *Novák János*, aki a Bartók Béla Zeneművészeti Szakiskola végzős növendéke, reményt keltő művészi készséget tanúsítván aratott apja mellett szép sikert. A harmadik műsorszám ugyancsak Händel szerzeménye volt: Rinaldó áriáját szólaltatták meg, majd Bach: Magnificat áriája következett. Az áriákat *Zsadon Andrea*, a Zeneakadémia énekszakos növendéke énekelte. A tehetséges fiatal énekesnő *dr. Zsadon Béla* röntgen főorvos leánya, aki hosszú idő óta gordonkázik a kamarazenekarban. A műsor első részének befejezéseként Bach két hegedűre írt D-moll versenyét adták elő. A két hegedűszólót *Szigeti Mihály* és *dr. Adorján Ferenc* kitűnő előadásában hallottuk.

Szünet után a müncheni karmester lépett a pódiumra, hogy két saját szerzeményét vezényelje. Az első szám, *a Cselló kettős verseny, a mű magyarországi ősbemutatója volt.* Karl Meister, aki a modern zene egyik jelentős képviselője, ezt a művét barátjának, dr. Novák Emilnek és fiának ajánlotta, akik a csellószóló előadásával arattak megérdemelt sikert. Feltűnt a háromtételes mű — különösen a második tétel — merész, virtuózitást igénylő hangvétele.

L. J.

Szellemi vetélkedők a dunakeszi járműjavítóban

Az ötödik forduló kérdéseinek megfejtésénél tart a szocialista brigádok jubileumi szellemi vetélkedője a dunakeszi járműjavítóban. Ezt a vetélkedőt válogató versenynek is tekintik a dunakeszieken arra a nagyszabású szellemi mérkőzésre, amelyre a *Tanácsköztársaság* kikiáltásának félévszázados évfordulója alkalmából kerül majd sor a járműjavító üzemek szocialista brigádjai között.

A most folyó szellemi vetélkedő kilenc „levelező" fordulóból és egy nyilvános döntőből áll. Az egyes fordulókban a benevezett brigádoknak kéthetenként 10 kérdést kell közösen írásban megválaszolniok. A műsorral egybekötött nyilvános döntőre a járműjavító művelődési házában kerül sor, ahol a legtöbb pontot szerzett *öt brigád öttagú csapata méri össze tudását. A győztes brigád 3000 forint jutalmat kap és jogot nyer arra, hogy a szolnoki döntőben képviselje üzemét.* A további helyezettek 2000 és 1000 forintos díjban részesülnek és értékes ajándéktárgyakat kapnak.

Milyen kérdésekre kell felelni? — Elsősorban a hármas történelmi évfordulóval kapcsolatosak a szellemi vetélkedő kérdései, de szerepelnek közöttük irodalmi, munkavédelmi, műszaki, vasúttörténeti, közgazdasági és a szocialista brigádmozgalomra vonatkozó kérdések is.

A vetélkedőre 78 brigád 1316 taggal nevezett a dunakeszi járműjavítóban. Az ötödik fordulóra sem csökkent a résztvevők száma, a kérdésekre adott válaszaikból viszont javuló felkészültségükre, vetélkedő kedvük növekedésére lehet következtetni. Az első fordulóban csak öt brigád érte el a maximális pontszámot, a másodikban már 12 brigádtól érkezett hibátlan válasz, a negyedikben már 30 fölé emelkedett az ilyen választ beküldő szocialista brigádok száma. Érdemes felfigyelni arra, *hogy a vetélkedő megkezdése óta mennyire fellendült a forgalom a műszaki könyvtárban és az üzem művelődési házának 14 ezer kötetes könyvtárában.*

Külön rendezték meg a KISZ-alapszervezetek szellemi vetélkedőjét a művelődési ház olvasótermében. Hat, egyenként három-három tagból álló csapat mérte össze tudását a hármas történelmi évfordulóval kapcsolatos kérdések megválaszolásával. A csapatok fej-fej melletti küzdelméből végül is a IX. alapszervezet *Szentpéteri András, Uicz György* és *Vigh János* összeállítású csapata került ki győztesen. Ez a csapat képviseli az üzem fiataljait a járási vetélkedőn.

Szőnyi Lajos

Utazásainál vegye igénybe az

IBUSZ

szolgáltatásait

Útlevél, vízumintézés. Valutavétel-eladás. Szobafoglalás bel- és külföldi szállodákban és fizetővendéglátó-helyeken.

Irodáinkban már kaphatók az 1969. évi külföldi társasutazási programok. A tengerparti nyaralástól kezdve a legszebb városok megismerésén át a hegyvidéki üdülésig ismét csaknem százféle program között lehet válogatni.

AZ IBUSZ—TIT ORSZÁGJÁRÓ AUTÓBUSZ KÜLÖNJÁRATAIVAL ELJUTHAT AZ ORSZÁG LEGSZEBB TÁJAIRA.

Disznótoros kirándulások.

AZ

UTASELLÁTÓ

A LAP

MINDEN KEDVES

OLVASÓJÁNAK

EREDMÉNYEKBEN

GAZDAG,

BOLDOG

ÚJ ESZTENDŐT KÍVÁN

Az év legeredményesebb vasutas sportolói:

Gyarmati Andrea és dr. Kamuti Jenő

Melyik dicsőbb, melyik nagyobb? Már a költő is feltette ezt a kérdést, az újságírók pedig — a szakemberekkel és a sportközvéleménnyel együtt — évtizedek óta minden évben felteszik a kérdést országok, kontinensek sportéletére vonatkozóan.

A vasutasok sportegyesületeinek szakemberei, szurkolói is évről évre — minden esztendő végén — sokat vitatkoznak ezen. Lehet is, hiszen számos vasutas sportegyesület, kisebb-nagyobb sportkör működik, sokezer minőségi sportolóval. Nem könnyű tehát a kérdésre választ adni. Ha mégis megkíséreljük, annak előrebocsátásával tesszük, hogy *ha van valami, amin vitatkozni lehet, ezen aztán igazán van vitatkozni való!* Női és férficsapatokra, női és férfi egyéni versenyzőkre igyekszünk az alábbiakban vasutas ranglistát összeállítani.

Női csapatok

1. A BVSC női tőrcsapata *(Farkasinszkiné Bóbis Ildikó, Mendelényiné, Károlyfy, Fodor, Kopcsándy, Szabó).* 2. BVSC 4x100 m úszócsapata *(Gyarmati, Kovács, Nádori, Turóczy).* 3. Makói VSE kézilabdacsapata.

Az értékelésnél itt volt a legnehezebb dolgunk. A mintegy 25 sportágban — ahol vasutas csapatokat találunk — színte alig lehet valóban kiemelkedő női csapatteljesítménnyel találkozni. *A budapesti vasutasok országos bajnokságot nyert női tőrcsapata elsőségéhez aligha férhet kétség. Hallatlanul nagy küzdelemben szerezték meg a bajnoki címet,* az Újpesti Dózsa elleni döntőben rendkívül kiélezett küzdelem után, jobb találatarannyal.

A BVSC 4x100-as úszó csapatversenyben azért nem jeleztük, hogy gyorsúszó-váltóról, vagy vegyesúszó-váltóról van-e szó, mert mindkét BVSC női együttes bajnokságot nyert. A gyorsváltóban *Kovács, Gágyor, Gyarmati és Turóczy;* míg a versenyúszó váltóban *Gyarmati, Kovács, Nádori* és *Turóczy* kapott helyet. Ennek a két, majdnem azonos összeállítású csapatnak egyes tagjai is remek eredményeket értek el.

Talán meglepetés a *Makói VSE* női kézilabdacsapatának helyezése ranglistánkon. A makói lányok az *NB II. Közép csoportjában* ugyan nem tudták megszerezni a bajnoki címet, de második helyezésük is remek teljesítmény. Csak jellemzésül, vagy összehasonlításként: *ugyanebben az osztályban, ugyanebben a csoportban a jóval nagyobb lehetőségekkel rendelkező BVSC-lányok az 5. helyen végeztek...*

Férfi csapatok

1. BVSC párbajtőr csapata *(Sági, Fenyvesi, Nedeczky, Erdős S., Erdős G., Gyuresza).* 2. Szombathelyi Haladás labdarúgócsapata. 3. Székesfehérvári MÁV Előre kézilabdacsaapta.

Itt már jóval nagyobb volt a választék, könnyebb volt a dolgunk. *A BVSC párbajtőrcsapatának elsőségét nem veszélyeztette senki,* a magyar bajnokságon az emelvény legmagasabb fokán állt*ak. A Szombathelyi Haladás* labdarúgócsapata a bajnokság utolsó fordulójáig versenyben állt *„a vidék legjobb csapata"* címért. A bajnokságban 26 pontot ért el, „a vidék legjobb csapata" címet megszerzett *Pécsi Dózsa* összpontjainak száma 28.

Vitára legfeljebb a székesfehérvári kézilabdázók adhatnak okot. Hiszen a BVSC férfi asztalitenisz csapata az NB I-ben a 2. helyen végzett, ugyancsak 2. lett a *Testvériség* súlyemelő együttese. Bevalljuk, hogy ezzel az előkelő rangsorolással nem is annyira a fehérvári kézilabdázókat, mint a *Székesfehérvári MÁV Előre egész egyesületének munkáját kívántuk kidomborítani.* Ez az egyesület igen eredményes évet hagyott maga mögött és nagyon szép eredményekkel lép fennállása 60. évfordulójának esztendejébe. Hiszen a labdarúgó NB II. Közép csoportjában, az ökölvívó NB II-ben ugyancsak bajnoki címet szereztek a Székesfehérvári MÁV Előre csapatai.

Női egyéni

1: *Gyarmati Andrea* (BVSC), 2. *Farkasinszkiné Bóbis Ildikó* (BVSC), 3. *Turóczy Judit* (BVSC).

Itt aztán igazán „megizzadtunk" a rangsorolásnál... Az úszólányok a hazai és a nemzetközi versenyeken győzelmet győzelemre halmoztak, számos országos rekordot megjavítottak. Gyarmati — aki nemcsak hazánk, de a kontinens egyik legnagyobb úszóreménységévé fejlődött — az olimpián két egyéni számban is pontot szerzett a magyar csapatnak és tagja volt a pontot szerzett magyar gyorsváltónak is. Turóczynak az olimpián ugyancsak sikerült a 200 méteres gyorsúszásban a döntőig eljutnia és tagja volt a pontot szerzett női gyorsváltónak is. Bóbis Ildikónak a magyar bajnokságban csak a 4. helyet sikerült elcsípnie, viszont tagja volt az olimpiai ezüstérmet szerzett magyar női válogatottnak...

Gyarmati Andrea

Férfi egyéni

1. *Dr. Kamuti Jenő* (BVSC), 2. *B. Magy Pál* (Szolnoki MÁV), 3. *Bakos Károly* (Testvériség).

Hogy kiket kellett ennél a rangsorolásnál az első három helyezett közül kihagyni...

Dr. Kamuti Jenő

Honti Róbertet, a Pécsi VSK remek középtávfutóját, aki a hazai 800 és 1500 méteres futóversenyeken hosszú győzelemsorozatot, magyar bajnokságokat ért el, a szófiai VIT-en is megnyerte a 800 és az 1500 méteres futóversenyt is. Vagy *Steer Antalt,* a kötöttfogású birkózás könnyűsúlyú magyar bajnokát, a vásterasi EB III. helyezettjét, a mexikói olimpia birkózómezőnyének jóképességű versenyzőjét, aki csak a negyedik fordulóban esett ki. *Tóth Géza* súlyemelőt, a Duna Kupa győztesét, az asztaliteniszező *Rózsást,* aki az ezüstérmek sokaságát gyűjtötte a különböző egyéni- és csapatversenyeken, stb.

Kamuti első helyén nem lehet vitatkozni. Nemzetközi versenyeket, magyar bajnokságot nyert, az olimpián pedig — emlékezzünk csak, négy világbajnokot is legyőzve — igen balszerencsés körülmények között volt kénytelen „megelégedni" a mexikói ezüstéremmel. *B. Nagy Pál és Bakos Károly* ugyancsak jól szerepelt a hazai és a nemzetközi versenyeken, beleértve az év legnagyobb versenyét, a mexikói olimpiát is. A szolnoki fiú a párbajtőr olimpiai magyar bajnokcsapat tagja volt, a Testvériség súlyemelője pedig Mexikóban bronzérmet szerzett.

Mi így láttuk, így értékeltük. Vitatkozni lehet ezen az értékelésen. Ezzel kezdtük, ezzel is végezzük. Mindenesetre jó, hogy a legjobbak kiválasztásánál ilyen bőséges volt a választék.

Vedres József

Helyzetkép a karácsony előtti csúcsforgalomról

A karácsonyi hármas ünnep előtt még december 23-án, a déli órákban is áradt a sok utas a *Nyugati pályaudvarra.* Mégsem volt zsúfoltság a pénztárak előtt, mert az utasok tanultak a korábbi csúcsforgalmi időszakokból, *s 12 000 menetjegyet elővételben váltottak meg.* A személypénztári dolgozók gondoskodtak arról, hogy valamennyi pénztárban folyamatos legyen az „üzem".

Markó László állomásfőnököt az irodájában kerestük, de végülis a *„parancsnoki hídon"*, a toronyban találkozhattunk vele, ahonnan közvetlenül irányította a rendkívüli forgalom lebonyolítását.

— December 22-én 18 és 20 óra között volt a legnehezebb időszakunk, de jelenleg is rendkívül nagy a pályaudvar megterhelése. Tegnap, az említett órákban nemcsak azért volt nehéz a dolgunk, mert két rendkívüli vonat is érkezett az NDK-ból, hanem főként a sűrű köd gátolta a munkát. Most óránként 10—12 vonat fogadását és ugyanennyi indítását kell biztosítanunk.

Eggyel több tartalék dolgozott a pályaudvaron, a szabadnapos kocsirendezőkből szerveztek hozzá megfelelő csapatot. *A Nyugati-pályaudvar számos dolgozója vállalta szabadnapján is a munkát, hiszen ilyenkor minden erőre szükség van.* Az induló vonatok szerelvényeit a zsúfoltság enyhítésére igyekeztek több kocsival megerősíteni. Ebből viszont az a probléma adódott, hogy a viszonylag rövid csarnoki és külső induló vágánvokra nem fértek el a szerelvények. A mátészalkai személyvonat szerelvényére például csak akkor járhatott a mozdony, amikor mellőle, a külső 6-os vágányról 12,06-kor kijárt a nyíregyházi személyvonat. De a mátészalkainak 12,18-kor már indulnia kellett, kevés idő jutott a fékpróbára.

— A vontatásiakkal szorosan együttműködve tartjuk a menetrendet — állapította meg elégedetten az állomásfőnök. — Még a *Balt—Orient Expressz* is csak három perccel lépte túl a nálunk előírt tartózkodási idejét.

A Keleti-pályaudvar dolgozóit nehezebb helyzetben találtuk ezen az ünnep előtti napon. Nemcsak azért, mert több volt az utas, hanem főként amiatt a balszerencsés eset miatt, hogy az egyik személykocsi kisiklott délelőtt a pályaudvar 25-ös számú váltójánál. Az indulási oldal forgalmában ez komoly fennakadást okozott.

— Rendkívül nehéz helyzetben vagyunk — mondotta *Vass Lajos* állomásfőnök. — *Idegesítően hatott dolgozóinkra a Mende—Sülysáp között történt tragikus baleset. Munkánkat az nehezíti, hogy vonataink jelentős része most kerülő útirányból érkezik, és úgy is indul. Emiatt kocsihiány is fellépett. Most meg itt van ez a balszerencsés kocsikisiklás. Este lesz, mire a helyére kerül a kisiklott forgószámoly.*

Ennyi probléma után már csak arra törekedtek a Keleti pályaudvaron, hogy a további kapkodást elkerüljék. Fokozott óvatosság mellett végezték munkájukat. A pályaudvar dolgozóinak egyharmada vállalta a soronkívüli szolgálatot, hogy segítse az ünnepi csúcsforgalom lebonyolítását.

L. J.

Küldöttközgyűlés a BVSC-nél

A *Budapesti Vasutas Sport Club* december 20-án tartotta év végi beszámoló küldöttközgyűlését a Keleti pályaudvar kultúrtemében.

Kiss Mihály, az egyesület elnöke adott számot az elmúlt évben végzett munkáról, — sikerekről-kudarcokról — és őszintén a közgyűlés elé tárta azokat a nehézségeket, amelyek fennálltak, s fennállnak most is, akadályozva az eredményesebb munkát.

A nehézségek anyagi jellegűek. Az 1968-as gazdasági év beindulásakor már ismertté vált, hogy a klub és evvel párhuzamosan a szakosztályok költségvetése nem lépheti túl az 1967-es, amúgy is szűk keretet. Tehát az olimpia — versenyekkel különösen túlzsúfolt — évében ugyanannyi pénzzel kellett gazdálkodni, mint azt megelőzően. *A kitűzött célok elérése mellett a takarékosság volt a fő szempont.* Nehezítette a helyzetet, hogy a jóformán egyetlen bevételi forrás, az uszoda fenntartásának költségei növekedtek. Ugyanakkor *a fedettuszoda átépítési munkálatai és az úszók olimpiai felkészülése miatt a közönség számára nem tarthatták nyitva a Zuglóban oly népszerű létesítményt. Ennek tudható be, hogy az évi költségvetés 690 000 forint deficittel zárult.* Bár az MTS utólag 420 000 forint póthitelt biztosított, de ez nem oldotta és oldja meg a problémát.

A beszámoló az anyagi gondok, nehézségek elemzése után a szakosztályok munkájával, eredményeivel foglalkozott. *A BVSC sportolói 1968-ban figyelemre méltó eredményeket értek el.* A legjobbak számos országos bajnokságot nyertek, vagy helyezést értek el a különböző hazai és nemzetközi versenyeken. Az egyesület joggal lehet büszke arra is, hogy 9 versenyzőt adott a mexikói olimpiai csapatba.

Javít a helyzeten, s lendít a sportmunkán, *hogy a létesítmények 1969. január 1-től a MÁV tulajdonába mennek át, s a Vasutasok Szakszervezete, továbbá a MÁV Budapesti Igazgatósága lesz a klub fő bázisa.*

Zsoldos János

Tíz éve járják az országot

Ünnepélyes évzárót rendezett a Vasúti Főosztály SC Természetbarát Szakosztálya

Csendes, ünnep előtti hangulatú szombat este volt. A *Vasúti Főosztály* kultúrtermében szépen terített fehér asztalok fogadták az érkezőket. Díszes karácsonyfa zöldellt a színpad előtt, majd amikor már foglaltak voltak a székek, az asztalok, meggyújtották a gyertyákat, csillagszórókat, s kezdetét vette a *VFSC Természetbarát Szakosztályának* ünnepi évzáró és egyben jubileumi estje.

Négyen kezdték

— Nemrég múlt tíz éve, hogy szakosztályunk megrendezte első önálló túráját a budai hegyekben. Azon a szép tavaszi napon reggel 9 órakor négy főből álló „tömeg szorongott" indulásra várva az 56-os villamos hűvösvölgyi végállomásán. Ma pedig 139-en vagyunk — kezdte beszámolóját *Forgó János* alapító szakosztályvezető. — Vezetőségünk a tagokkal közösen igyekezett mindig sokrétű, tartalmas programot összeállítani. Ezt az évenként kiadott rendezvénynaptárunkban adtuk közre. Részletes havi terveinkben szerepeltek: *kulturális rendezvények, múzeumok és műteremlátogatások, több napos hazai és külföldi gyalogos, illetve vízitúrák,* de sokszor hívott a program sítáborba, hajó és autóbuszkirándulásra is.

A szakosztály tagjai mindig érdeklődéssel és sikerrel szerepeltek a természetbarát szervek rendezvényein. Rendszeresen képviseltették magukat a *Felszabadulási emléktúrákon,* résztvettek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulója tiszteletére rendezett emléktúrán, a *„100 kilométer a Vörös Hadsereg nyomán"* túramozgalomban, járják az országos *„Kéktúra"* útvonalát és elmaradhatatlan szereplői a VI. kerületi, a Budapesti Természetbarát Szövetség és a vasutas turistatársadalom rendezvényeinek.

Az eltelt 10 év alatt a szakosztály tagjai bejárták, megismerték az egész országot. Egyénileg, vagy kisebb csoportokban megfordultak külföldön is.

125 túranap

Évzáró lévén a szakosztályvezető ismertette az 1968-as túraév eredményeit is. Elmondotta, hogy *a múlt évben 51 rendezvénye volt a szakosztálynak, 125 túranapot töltöttek a szabadban. Erre 514 tagot és 124 vendéget sikerült mozgósítaniok.* Mindezen túl minden hó első csütörtökén nagy érdeklődés mellett megrendezték a szakosztályi klubesteket, melyeken vetített képekkel illusztrált, mindenki számára tanulságos élménybeszámolók hangzottak el.

A szakosztály tagjainak mindig aktív és széleskörű érdeklődése kiemelkedő eredményt hozott. A *Kókai Irén, Forgó Jánosné, Pötze Lívia* összeállítású női csapat és az *Emericzy Dezső, Papp Tibor, Führinger László* összeállítású férficsapat megnyerte a VI. kerületi Természetbarát Szakszövetség hagyományos kétfordulós, a budai Várban és Szentendrén rendezett, városismereti versenyét. Nagy sikerrel szerepeltek a szakosztály tagjai a *Budapesti Művész SC* szakosztálya által rendezett *„Normafa"* városismereti és tájékozódási versenyen is. Az első, második és harmadik helyen végeztek.

A rendszeres túrázás eredménye, hogy a szakosztály tagjainak ma már több mint 25 százaléka minősített túrázó.

Forgó János összefoglalója végén hangsúlyozta, hogy a 10 éves szakosztály szép sikerei sok-sok fáradtságos, önzetlen munka nyomán születtek.

Zámbó István

A Hivatalos Lapból

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

50. számból: 125 423/1968. 2. A. A Vasutasok Szakszervezete választott vezető szerveinek feladatai a gazdasági vezetés megítélésében.

126 215/1968. 3. A. Üdvözlő levelek, lapok és kiadványok küldésének tilalma a vasút területén.

HÍREK

— **Ötös névadó ünnepséget tartottak a debreceni járműjavító KISZ-klubjában.** Az öt kisgyermek; Márton Sándor, Meiszter Ildikó, Szivós Ildikó, Part Edit és Szilágyi Csaba nevét a szülők és a névadószülők fogadalomtétele után jegyezték be az anyakönyvbe.

— **Háromszáz forintos vásárlási utalvánnyal ajándékozta meg** a több gyermekes szakszervezeti tagokat a dunakeszi járműjavító szakszervezeti bizottsága. A 18 műhelybizottsági taggyűlésen 100 dolgozó vette át a Corvin Áruházban beváltható utalványt.

— *RÁMOSOLYGOTT A SZERENCSE Klement István hatvani vasutas négy forintért vásárolt borítékos sorsjegyével 10 000 forintot nyert.*

— **Társadalmi munkát végeztek** intézetük építésénél a MÁV Tisztképző hallgatói. Mivel munkájuk elősegítette a kivitelező vállalat tervteljesítését, díjazásban részesültek. A befolyt összegből a hallgatók 7800 forintot befizettek a vietnami szolidaritás csekkszámlájára.

— **Félmillió forintot fizetett ki a múlt év végén a KST** Szeged állomás négyszáz takarékos dolgozójának. A betétek és a kamat kifizetése után sok új taggal gyarapodott az állomási KST, a régi tagok egyharmada pedig felemelte betéti összegét 1969-re.

— **December 4-én teljesítette 1968. évi tervét** a Szak- és Szerelőipari Főnökség betonipari üzeme. Az észtendő végéig még terven felül 1360 folyóméter peronszegély elemet és 650 folyóméter vasbeton elemet gyártottak a vasút részére félmillió forint értékben.

— *BARÁTI TALÁLKOZÓ keretében értékelték együttműködésük eredményeit Putnok állomás és a helyi téglagyár vezetői és dolgozói.*

— **Túlteljesítették felajánlásaikat Vácrátót állomás dolgozói.** A jubileumi verseny eredményeként a kocsitartózkodásban 104, a kocsikihasználásban 103 százalékos eredményt értek el, az önköltséget 15 százalékkal csökkentették és 680 társadalmi munkaórát végeztek.

— **Meghosszabbítják a Tokaido vasútvonalat.** Japánban a Tokió és Osaka között épített gyors közlekedésre alkalmas Tokaido-vonalat most Osakától Okayamaig 160 kilométerrel meghosszabbítják. Az új vonalon az eddigi 210 km/óra csúcssebesség helyett 260 km/óra lesz a megengedhető sebesség.

— **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-re készül el.**

A szerkesztőség üzeni

Csiba József, Gödöllő; Maróti István, Szombathely; Pintér Lajos, Vácrátót; Szücs Ferenc, Hatvan; Zubor Károly, Putnok; Markos József, Zalaegerszeg; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Ugiyai Sándor, Nyékládháza; Czeglédi Sándor, Volosinovszki János, dr. Székelyhídi József, Marosán Pál, Debrecen; Kajári István, Pálinkás Pálné, Bp.; dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Bakó János, Miskolc: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Haidu József, Pusztaszabolcs: Levelét illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:

Budapest VI., Benczúr utca 41.

Telefon: városi: 229—872
üzemi: 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 VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM Ára 40 fillér 1969. JANUÁR 18.

A zajcsökkentéssel kapcsolatos tennivalók az elnökség napirendjén

A szakszervezet elnöksége január 3-i ülésének egyik napirendi pontja a zajcsökkentésre vonatkozó javaslat megtárgyalása volt.

Az előterjesztést az alábbiak tették szükségessé:

— *a zajelhárítás, a zajcsökkentés elmarad az általános műszaki fejlődéstől,*

— *az üzemben levő létesítmények, gépek, berendezések, járművek többsége nem elégíti ki a biztonsági és egészségügyi követelményeket,*

— *az elháritásra vonatkozó differenciált előírásokat tartalmazó szabványok kiadása eddig nem történt meg,*

— *az ártalmak megelőzésének üteme lassú.*

A téma azért is jelentős, mert egyrészt a károsító hatások az utóbbi években jelentősen növekedtek, másrészt, mert a növekedés egyáltalán nem indokolt a meglevő mértékben, annál is inkább, mert a tudományos fejlődéssel a zajhatások csökkenthetők.

A munkavédelmi felügyelőség előterjesztésében beszámolt azokról a fontosabb intézkedésekről, amelyeket a zajcsökkentés érdekében — a VII. kongresszus határozatának figyelembe vételével — eddig elértek. Ennek egy része műszaki megoldást jelent, ahol pedig a gépen, berendezésen a közvetlen zajcsökkentés nem volt megvalósítható, munkaszervezési intézkedést foganatosítottak, elrendelték a munkaközi szünetet, vagy kiegészítő védőfelszerelések használatát.

Az elnökség különösen fontosnak tartja a zajcsökkentés meggyorsítását. Ezért utasította, illetve felkérte az illetékeseket a cél elérését segítő intézkedési terv kidolgozására.

Ahol műszakilag nem tudják a zajcsökkentést megoldani, a szakszervezet állásfoglalása szerint a MÁV köteles az ÁBEO-ban népgazdasági szintre előírt egyéb szervezéssel, munkaidőcsökkentéssel biztosítani a zajártalomnak kitett dolgozók halláskárosodásának megelőzését.

Az elnökség leszögezte: *a türelmi idő elve természetesen lehetővé teszi, hogy kivételes engedéllyel a zajos egységek, gépek stb. üzemelhessenek.* Az engedélynek azonban tartalmaznia kell annak időtartamát és feltételeit. Ilyen engedélyt csak a munkavédelmi felügyelőséggel egyetértésben lehet kiadni. *A türelmi idő 1973-ig tartható.*

Vita után az elnökség elfogadta a vasút 1969. évi részesedési alapjának felosztására vonatkozó javaslatot, a szakszervezet nemzetközi munkájáról szóló jelentést, a munkásszállások és laktanyák ellátottságának javítására vonatkozó intézkedési tervet.

Az említett terv többek között előírja, hogy *a munkásszállásokat, laktanyákat az üzemeltető szolgálati főnökségek vezetői a szakszervezet képviseletének bevonásával kötelesek legalább havonta ellenőrizni.*

Munkásszállást, laktanyát rendeltetéstől eltérően használni csak rendkívül indokolt esetben és meghatározott ideig lehet.

Az intézkedési terv külön szabja meg a szakszervezeti szervek feladatait. Többek között előírja, hogy *a területi bizottságok évente egyszer írásos jelentés alapján beszámoltatják az igazgatóságok vezetőit a munkásszállások és laktanyák helyzetéről, a hiányosságok felszámolására tett és tervezett intézkedésekről.*

Francia és magyar vasutas szakszervezeti vezetők tanácskozása

1969. január 9—12 között a francia és a magyar vasutas-szakszervezet képviselői Budapesten tanácskozást tartottak.

A megbeszélésen francia részről *Charles Massabieaux* főtitkár és *Gilbert Julis* titkár, magyar részről *Szabó Antal* főtitkár és *Gulyás János* titkár vett részt.

A két delegáció az elvtársiasság és a testvéri barátság légkörében vizsgálta a nemzetközi munkásmozgalom helyzetét, főképpen a vasutas dolgozók érdekében kifejtett szakszervezeti tevékenységet. *Kifejezték azt a meggyőződésüket, hogy jelenleg és a jövőben is rendkívül fontos a munkásosztály és szakszervezeteik kapcsolatainak erősítése.*

Megállapították, hogy a Budapesten 1967. márciusában tartott szemináriuma — amelynek témája a technikai fejlődés hatása a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeire, s a szakszervezetek ezzel kapcsolatos feladata volt — igen pozitív eredménnyel járt. A tapasztalatcserén túl eredményesen járult hozzá az európai országok vasutas-szakszervezetei közötti közeledéshez, együttműködéshez.

Rendkívül fontosnak tartják újabb egységes akciók kezdeményezését abból a célból, hogy *még jobban előmozdítsák valamennyi ország vasutas dolgozói érdekeinek védelmét.* Úgy vélik, hogy a nehézségek ellenére tovább lehet haladni ezen az úton.

A két delegáció leszögezte, hogy a fenti célok érdekében erősíteni kell az SZVSZ szakmai tagozatának tevékenységét a monopóliumok és államaik ellen folytatott harcban a szállítási dolgozók gazdasági és szociális érdekeinek jobb, hatékonyabb megvédése, a nemzetközi szakszervezeti egység fejlesztése érdekében.

A két delegáció hangsúlyozta eltökéltségét, hogy hathatósan segíti *az 5. Nemzetközi Szakszervezeti Szállítási Konferencia előkészítését,* hogy az a világ valamennyi szállítási dolgozója és szakszervezete részére sikerrel járjon.

A két delegáció mélységes nyugtalanságát fejezte ki az izraeli militaristáknak az arab népek ellen intézett provokációi miatt, melyek a világbékét veszélyeztetik.

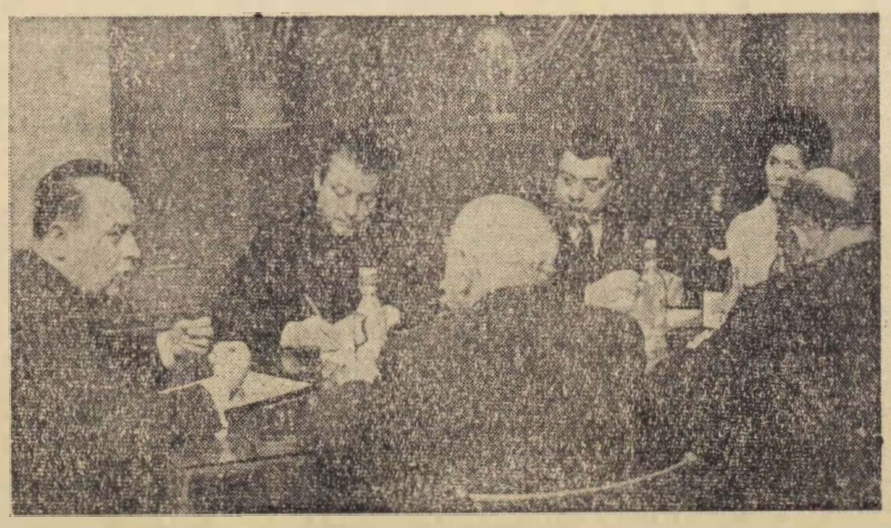
Európában a nyugatnémet revansvágyók azok, akik a legveszélyesebb tevékenységet fejtik ki annak megakadályozására, hogy a háború utáni határok és a *Német Demokratikus Köztársaság* elismerése alapján valamennyi európai nép között a bizalom, a biztonság és a békés együttélés légkörének szilárd alapja megteremtődjön.

A Csehszlovákiában bekövetkezett eseményeket illetően a két delegáció véleményt cserélt. *Kölcsönösen tájékoztatták egymást állásfoglalásukról, leszögezve, hogy az e tekintetben mutatkozó nézetkülönbségek nem akadályozhatják meg és nem gyöngíthetik a két szervezet közötti szükséges és hasznos együttműködést.* Hangsúlyozták teljes egyetértésüket azon közös kommünikével kapcsolatban, amelyet 1968. szeptember 25-én Moszkvában *Magyarország, Lengyelország, a Német Demokratikus Köztársaság, Bulgária* és a *Szovjetunió* országos szakszervezeti központjainak, valamint a CGT-nek képviselői írtak alá.

A két delegáció hangsúlyozta szakszervezetük eltökéltségét tradicionális barátságuk és együttműködésük további erősítésére az antiimperialista osztályharcban és a proletár nemzetköziség szellemében.

★

A francia küldötteket fogadta *Földvári Aladár* a SZOT alelnöke és *Somoskői Gábor*, a SZOT titkára.



Szabó Antal főtitkár szakszervezetünk központjában fogadta és tájékoztatta a francia vasutas-szakszervezet vezetőit. (Hemző Károly felvétele)

A MÁV vezérigazgatójának és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének

IRÁNYELVEI

a munkaverseny-mozgalom 1969/70. évi célkitűzéseinek és éves vállalásainak kialakításához

A vasúti közlekedés elsőrendű feladata a népgazdasági szállítási igények időbeni és maradéktalan kielégítésének biztosítása.

A vállalati gazdálkodás keretei között a fő feladat teljesítése érdekében fokozottan kerül előtérbe

— *a gazdaságosságra való törekvés,*
— *a ráfordítások csökkentése,*
— *a termelékenység további növelése,*
— *a kereskedelmi szemlélet,*
— *a devizaszerző, devizakímélő tevékenység fejlesztése.*

Mindezek mellett figyelembe kell venni a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek állandó javítását.

A vasútnál folyó szocialista munkaverseny fő feladata, hogy a fentiek figyelembevételével hatékonyabban segítse:

— a szállítási feladatok végrehajtását, s az ezt szolgáló termelési, fenntartási feladatok maradéktalan elvégzését,
— az üzemi demokrácia fejlesztését,
— a munka- és üzemszervezés, a gyártás, a műszaki és technológiai színvonal fejlesztését, az újítómozgalom kiszélesítését,
— a dolgozók kezdeményezőkészségének, szellemi erőfeszítéseinek növelését,
— az emberséges, gyors, bürokráciamentes ügyintézést.

Állandóan megfelelő színvonalon kell tartani a munkaverseny szervezését, irányítását, a KISZ-szervezettel való együttműködést, a verseny nyilvánosságát. *Törekedni kell a munkaverseny, s ezen belül a szocialista cím elnyeréséért folyó verseny tartalmi színvonalának emelésére, kerülve a formális megnyilvánulást.* Tovább kell javítani a közlekedési ágakkal, különösen az autóközlekedési vállalatokkal való együttműködést, a népgazdasági, a kölcsönös és vállalati érdekeket, valamint a közlekedéspolitikai koncepcióból adódó feladatokat figyelembe véve.

Biztosítani kell, hogy a dolgozók állandóan ismerjék a szolgálati hely, üzem, üzemrész konkrét feladatait. Az eddigieknél *még jobban kell érvényesíteni az erkölcsi és anyagi ösztönzőkkel való hatékonyabb gazdálkodást,* azok szélesebb körű és rugalmasabb alkalmazását.

A gazdasági vezetők, szakszervezeti és KISZ-szervek segítsék a verseny helyileg legjobb formáinak kialakítását, a vállalások kidolgozását, végrehajtását, a tartalom és forma egységének biztosításával, az ifjúsági, termelési tömegmozgalmak megfelelő alkalmazását.

A gazdasági célkitűzésekkel egyenrangúnak határozzuk meg *a dolgozók élet- és munkakörülményeinek, egészségvédelme feltételeinek állandó javítását,* a munkabiztonság növelését, a szociális és kulturális ellátottság színvonalasabbá tételét, a dolgozók szakmai és általános műveltségének növelésére foganatosított intézkedéseket, s azok következetes végrehajtását.

A várható feladataink teljesítésének elősegítése érdekében a szocialista munkaverseny főbb irányelveit az alábbiakban határozzuk meg:

1. A vasútüzemi gazdasági eredmények javítása érdekében minden szállításra felkínált árut főben, a minőségi követelményeknek megfelelően kell elfuvarozni.

Az érdekelt területeken hatékonyabbá kell tenni a vasút fuvarszerző-tevékenységét, az áruszállítás és utasszállítás terén egyaránt.

2. A gazdálkodás eredményességének növelése jelentős mértékben fokozható a ráfordítások csökkentésével. Valamennyi területen központi feladat legyen az önköltség csökkentése.

3. A tehervonatok menetrendszerinti közlekedtetésének javításával növelni kell az áruk kereskedelmi sebességét, a vonóerő gazdaságosabb kihasználását, és csökkenteni kell az utazó személyzet leterhelését.

4. A korszerű vonóerő mind nagyobb mértékben jelenik meg a hálózaton, melynek következtében vonóerő-kapacitás-növekedés jelentkezik. A helyes fordulótervek kialakításának, azok betartásának el kell érni — különösen a korszerű mozdonyoknál — a kapacitások hatékonyabb kihasználását.

5. A vonatforgalom pontosságának növelése érdekében biztosítani kell a személyszállító-vonatok menetrendszerinti 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 gazdaságosabb munkáltatást is célul kell kitűzni.

7. Az építési szakszolgálat területén elsődleges feladat az eredményteny teljesítése, a munka termelékenységének javítása, a létesítmények átadási határidejének betartása, a rekonstrukciós munkálatok ütemezése szerinti végrehajtása, a minőségi munkavégzés, valamint a ráfordítások csökkentése.

8. A pályafenntartási főnökségek részére legfontosabb célkitűzés a pályák minőségi állapotának javítása, a munkaidő gazdaságosabb kihasználása, a termelékenység növelése, a költségek csökkentése.

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

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 irányelvekből adódó feladatok:

A vasútigazgatóságok a szakszervezet területi bizottságaival egyetértésben, ezek alapján alakítsák ki az éves célkitűzéseiket, és határozzák meg azokat az eszközöket, versenyformákat, amelyek biztosíthatják a feladatok maradéktalan teljesítését.

A szolgálati főnökségek, üzemek, a hálózati irányelvek, valamint a vasútigazgatósági célkitűzések figyelembevételével alakítsák ki a főnökség, üzem, és azon belül a munkahelyek éves vállalásait, a munkaverseny helyileg legjobb formáit, az erkölcsi és anyagi elismerések adományozásának feltételeit.

A Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága és a *Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége* meg van győződve arról, hogy a vasutas dolgozók a jövőben is maradéktalanul teljesítik kötelezettségüket. Megfelelő helytállással, a vasúti közlekedés kapacitásának gazdaságosabb kihasználásával, a munka- és üzemszervezés további javításával, az eddiginél még eredményesebb gazdálkodást folytatunk, tovább javíthatjuk dolgozóink élet- és munkakörülményeit.

Rödönyi Károly s. k.,
miniszterhelyettes,
a MÁV vezérigazgatója
Gulyás János s. k.,
a Vasutasok Szakszervezetének titkára

A vasút 1968. évi szállítási teljesítménye:

412,5 millió utas és 113,8 millió tonna áru

Január első napjaiban elkészült a vasút 1968. évi személy- és áruszállítási teljesítményének gyorsmérlege. Eszerint — előzetesen becsült adatok alapján — *a bevételi tervet 102,2, a költségtervet pedig 101,6 százalékra teljesítettük. A tervezett 267,1 millió forint részesedési alappal szemben a nyereségből képzett részesedési alap 288,3 millió forint.* Az év végi nyereségrészesedés nagysága — a részesedési alap terhére eszközölt bérfejlesztést és egyéb juttatásokat is figyelembe véve — előreláthatólag megfelel az elmúlt évinek.

Vizsgáljuk meg részletesebben, külön-külön is a személy- és áruszállítás alakulását.

A MÁV 1968-ban

412,5 millió utast szállított, az utasszállítási tervet 99,8, az utaskilométer-tervet pedig 99 százalékra teljesítette.

Az utaskilométernek a tervtől való lemaradása abból adódott, hogy a fizető utazások átlagos távolsága a tervezett 35,3 kilométerrel szemben 34,9 kilométer volt.

A személyszállítás menetdíjbevétele 98,4 százalékra alakult. A romlás egyrészt az átlagos utazási távolság csökkenéséből, másrészt abból származik, hogy *a múlt évben a bázishoz képest lényegesen megváltozott az utazások minőségi összetétele.* Így például az I. osztályú utasok száma a bázisnak csak mintegy 65 százalékát, a gyors- és sebesvonati utasok száma pedig a bázisérték 90 százalékát tette ki. A személyszállításnál a ráfordítások ugyan csökkentek, de nem a teljesítmény csökkenésének megfelelő arányban. Éppen ezért, *a tervezett 200 millió forint nyereséggel szemben a személyszállításnál csak 88 millió forint volt realizálható.*

A belföldi személyszállító vonatok 96,45 százalékos menetrendszerűséggel közlekedtek. Javult a helyzet a nemzetközi személyszállító vonatok közlekedésénél is. E vonatok menetrendszerűsége 56,71 százalékról 63,75 százalékra javult, beleértve a hálózatunkra késetten belépő vonatokat is.

Ami a személyszállítás kulturáltságát illeti, az elmúlt évben is történtek intézkedések erőfeszítések a szolgáltatások színvonalának emelésére, a problémákat azonban még nem sikerült megoldani. Nem sikerült még a személyszállí-

(Folytatás az 5. oldalon)

NAPIRENDEN

a pályafenntartási szakszervezeti bizottságok vezető és irányító tevékenysége

A központi vezetőség 1966 november 25-i ülésén határozatot hozott a pályafenntartási főnökségek területén működő szakszervezeti szervek szervezeti felépítésének megváltoztatására. A határozatot — többek között — indokolttá tette, *hogy a pályafenntartási szolgálatnál a szervezeti felépítés nem követte a gazdasági felépítést.* Ez nehezítette a hatékonyabb szervezeti élet kialakítását, a szakszervezeti szervek és a gazdasági vezetés együttműködését, a szakszervezeti szervek anyagi kereteinek célszerű felhasználását, a dolgozók élet- és munkakörülményeivel való fokozottabb törődést, a problémák intézését.

A pályafenntartási főnökségek területén az 1966. évi szakszervezeti választásoknál az eddig elaprózott pályamesteri szakaszoknál működő szakszervezeti bizottságok helyett a főnökség mellett mint partner szakszervezeti bizottságot hoztuk létre.

A szervezési és nevelési osztály a területi tapasztalatok alapján értékelte a pályafenntartási szakszervezeti bizottságok vezető és irányító tevékenységét. *Az a tapasztalat, hogy a pályafenntartási főnökségeknél az egy szakszervezeti bizottság létrehozása időszerűnek és helyesnek bizonyult.* S a pályamesteri szakaszokon a műhelybizottsági, illetve főbizalmi rendszer is megfelel a vele szemben támasztott követelményeknek.

A pályafenntartási szakszervezeti bizottságok munkájának elemzése, értékelése azt mutatta, hogy a pozitív szervezeti tapasztalatok mellett szükséges néhány intézkedést tenni, a munka tartalmának, színvonalának, hatékonyságának további emelése érdekében.

Melyek a legfontosabb feladatok?

Mindenek előtt az aktivisták, a választott funkcionáriusok munkájának értékelése. Arra kell törekedni, hogy a szakszervezeti bizottságnál *a reszortmunkákat olyan dolgozók végezzék, akiknek lehetőségük, s kellő politikai, szakmai és szakszervezeti képzettségük van a feladatok ellátásához.*

Ebből a szempontból a választások előtt célszerű felülvizsgálni a szakszervezeti bizottságok összetételét, tagjainak leterheltségét. *A fontosabb funkcióknál helyesnek tartjuk, ha a főnökség központjában dolgozókat bízzák meg,* mivel beosztásuknál fogva nekik módjuk van a területen a szakszervezeti munka segítésére, ellenőrzésére és összefogására. *Ez nem jelenti azt, hogy a szakszervezeti bizottság tagjai csak a pályafenntartási főnökség központi dolgozói lehetnek,* sőt ügyelni kell a helyes arányok kialakítására, hogy megfelelően legyenek képviselve a külszolgálat dolgozói is.

Tovább kell emelni a pályafenntartási szakszervezeti bizottságoknál a különböző reszortot ellátók szakszervezeti képzettségét, az SZMT-ok és a szakszervezeti központ által rendezett bentlakásos és esti tanfolyamok keretében. *Javítani kell a szakszervezeti bizottsági ülések tartalmi színvonalát. A napirendre kerülő anyagok előkészítésében az eddiginél jobban igénybe kell venni a munkabizottságok tagjait.* El kell érni, hogy olyan anyagok kerüljenek napirendre, amelyeket a munkabizottságok előzetesen megtárgyaltak.

A szakszervezeti bizottságok az eddigi általános problémák tárgyalása helyett konkrét kérdéseket tűzzenek napirendre. *Világosabban jelöljék meg a feladatokat, tennivalókat.* Tükrözzék a munkatervben felvett anyagok, a gazdasági politikai és a dolgozók érdekvédelmi tevékenységének legfontosabb helyi feladatait.

A szakszervezeti bizottságok reszortosai a saját feladataik megoldásában értek el eredményeket, azonban *a műhelybizottsági reszortosok összefogása, feladattal való ellátása, tájékoztatása, munkájuk értékelése nem kielégítő.* El kell érni, hogy negyedévenként rendszeresen hívják össze a műhelybizottsági reszortosokat, munkabizottságokat, és részükre határozzák meg a tervidőszak feladatait.

Akad még tennivaló a szakszervezeti bizottságokon belül a reszortok elosztását illetően is. Több helyen *a legfontosabbra, az érdekvédelmi és nevelési feladatra nincsenek reszortosok, illetve nem a legrátermettebb elvtársakat bízták meg.* Erre már a választásokat előkészítő munka során hívják fel a jelölőbizottságok figyelmét is a javasoltak összetételére vonatkozóan.

A pályamesteri szakaszokon több helyen, véleményünk szerint indokolatlanul működnek műhelybizottságok. *Az 50 főn aluli szakaszokon a műhelybizottságok helyett a főbizalmi rendszer célravezetőbb.*

Nem kielégítő a műhelybizottságoknál a bizalmiakkal való rendszeres foglalkozás. Az értekezletek tartalma és színvonala nem felel meg a szakszervezet előtt álló megnövekedett feladatoknak, mert figyelmen kívül hagyják az előkészítő munka során a bizalmiak véleményét.

Az érdekvédelmi és nevelési feladatok ellátásánál sok esetben problémát jelent a gazdasági vezetéstől való függőség. Ez elsősorban a kollektív vezetés és a kollektív munka hiányából adódik. Sok helyen nem világos a műhelybizottságok kapcsolata a párt és a KISZ-szervezetekkel. *A jó kapcsolat megteremtése kétoldalú feladat.*

Az elmúlt évben elnökségünk és középszerveink is meghatározták a főbb feladatokat és munkamódszereket, tisztázódtak az egyes jogkörök és azok alkalmazásának formái és lehetőségei. *Mégis egyes szakszervezeti bizottságoknál, műhelybizottságoknál, bizalmiaknál a jog- és hatásköröl: nem egyértelműen tisztázottak.* Ebből adódik, hogy a különböző szintű feladatok megoldásában nem mindig az illetékesek tevékenykednek.

Nagyobb erőfeszítéseket kell tenni a szakszervezeti tagság körében a szakszervezet helyének, szerepének és feladatainak megértetésében, az értekezleteken, rendezvényeken való megjelenésben és aktív részvételben.

Meggyőződésünk, hogy a felsoroltak gyakorlati megoldása nagymértékben elősegíti majd a pályafenntartási szakszervezeti munka tartalmát, színvonalát.

Kellner István

Működnek a jelölő bizottságok

Tíz műhelybizottságnál választották meg a jelölő bizottságokat a *debreceni járműjavítóban.*

Működésüket, a műhelybizottságok újjáválasztásának előkészítését máris megkezdték. Széles körben beszélgetnek a dolgozókkal, a műszaki vezetőkkel, a párt és a KISZ-aktivistáival. A választások során arra törekszenek, hogy a tagság összetételét tükrözzék a műhelybizottságok, politikailag szilárd, vezetésre alkalmas aktivisták kerüljenek soraikba. Olyanok, akik minden vonatkozásban megfelelnek a követelményeknek, példamutatók a munkában és a magánéletben, élvezik a dolgozók bizalmát, tekintélyük van a társadalmi és gazdasági vezetés előtt.

A jelölő bizottságok, a szabályoknak megfelelően, a választás előtt 10 nappal kifüggesztik a műhelybizottságok területén az új vezetőségekre tett javaslataikat.

Volosinovszki János

A VII. kongresszus határozatainak végrehajtásáról

A szakszervezet központi vezetősége 1968. december 13-i ülésén megvitatta az elnökség írásos előterjesztését a VII. kongresszuson hozott határozatok végrehajtásáról. A jelenlegi és következő lapszámainkban rövidített közlést adunk a jelentésről. *Az elnökség jelentésének alapját az a részletes intézkedési terv képezte, amelyet a központi vezetőség 1967. szeptember 29-i ülésén hagyott jóvá.*

A kongresszus határozata négy csoportra osztotta a feladatokat:

I. Hatékonyabbá tenni a szakszervezeti szervek termelést szervező, mozgósító munkáját, a vasút gazdasági feladatainak eredményes és gazdaságos megoldását segítő tevékenységét.

II. A vasút eredményességétől függően, a gazdasági vezetéssel együttműködve tovább javítani a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit.

III. Fokozni a szakszervezet nevelő tevékenységét, — növelni a dolgozók általános, politikai és szakmai műveltségét.

IV. Szélesíteni a szakszervezeti demokráciát, — tökéletesítve, hatékonyabbá téve a vezető szervek munkamódszerét, növelve a dolgozók aktivitását és kezdeményező készségét.

Résztvettünk a mechanizmusbizottság munkájában

A kongresszus határozata feladatul szabta a szakszervezet tevékeny közreműködését a gazdasági mechanizmus reformja vasútra vonatkozó feladatainak kialakításában és megoldásában. Ennek megfelelően *személyes képviselettel résztvettünk a KPM mechanizmus főbizottságának, valamint a vezérigazgatóságon alakult mechanizmusbizottságnak munkájában.* Közreműködtünk az új gazdasági irányítási rendszerre való áttéréssel kapcsolatos vitaanyagok elkészítésében, a konkrét intézkedések kidolgozásában.

A vasút gazdálkodási rendjében történt változásokat és az ebből adódó főbb feladatokat az osztályok által szervezett bentlakásos tanfolyamokon, a területi bizottságok által tartott reszortfelelős értekezleten a szakszervezeti funkcionáriusokkal ismertettük. Az SZMT-ok által szervezett továbbképző tanfolyamokon, munkásakadémiákon e témákból előadásokat, konzultációkat tartottunk.

Az új irányítási rendszerre való áttérés a vasúton *nagyobb zökkenők nélkül ment végbe.* Máig sem sikerült azonban teljes mértékben kialakítani azt a szemléletet, amely parancsoló szükségessége a még eredményesebb gazdálkodásnak.

A bevételt hozó teljesítmények növelése, a munka minőségének javítása mellett *fokozott súlyt helyeztünk a gazdálkodás eredményének javítására, a ráfordítási költségek csökkentésére.* Ezt szolgálja a verseny anyagi ösztönzése is azzal, hogy a különböző mutatók mellett a jutalom összege mintegy 40 százalékban a költségterv alakulásának függvénye.

Mivel voltak olyan tapasztalatok, hogy egyes gazdasági vezetők nem fordítottak kellő gondot a szociális körülmények javítására, a rendelkezésre álló költségek felhasználására, a vezetők premizálásánál ennek teljesítését is figyelembe vesszük.

Végrehajtási utasítás a munkaverseny szervezésére

A munkaverseny szervezésére, irányítására, továbbá az erkölcsi és anyagi elismerés formáira, annak adományozási módjaira vasúti végrehajtási utasítás készült.

Ennek lényege:

— a munkaverseny szervezésében, irányításában széleskörű jogkört biztosít az igazgatóságoknak, szolgálati helyeknek, üzemeknek,

— egyes kitüntetések adományozása igazgatóságok, üzemek, főnökségek és szolgálati helyek hatáskörébe került.

— a szocialista brigádok kitüntetésének adományozása is decentralizálva lett. A bronz és ezüst fokozat adományozása a szolgálati hely, az arany fokozat adományozása pedig az igazgatóság vezetője és az azonos szintű szakszervezeti szerv hatáskörébe került.

Az üzemi demokrácia továbbfejlesztésével kapcsolatban kidolgoztuk az 1001/1965. MT—SZOT együttes határozat vasúti végrehajtási utasításának módosítására vonatkozó tervezetet.

A módosítás lényege:

— csökkenteni a termelési tanácskozások szervezésének, a dolgozók javaslatainak, véleményeinek elintézésében jelentkező bürokratikus vonásokat,

— biztosítani az igazgatóságok és szolgálati helyek fokozottabb önállóságát a termelési tanácskozások szervezésében, valamint a tanácskozásokat megillető jogok fokozottabb érvényesülését, a dolgozók javaslatainak gyors és eredményes elintézésének lehetőségeit.

A tapasztalt hiányosságok felszámolására a MÁV vezérigazgatója — kezdeményezésünkre — utasítást adott ki a dolgozók javaslataival való fokozott foglalkozásra. A várt eredményt ennek ellenére sem értük el. *Elsősorban olyan kérdésekben vontatott a döntés, amelyek a felsőbb szervekre tartoznak.*

Még bürokratikus az újítások ügyintézése

Az 57/1967. Korm. sz. újítási rendelet 1967. december 19-én jelent meg. A *Vasúti Újítási Szabályzatot* a MÁV-vezérigazgatósággal közösen elkészítettük, melyet az elnökség 1968. április 5-i ülésén megtárgyalt, és kisebb módosításokkal elfogadott. A kormányrendelet és a VUSZ széles körű ismertetése érdekében igazgatóságonként és üzemenként újítási szabálymagyarázó ankétokat szerveztünk.

A szakosztályok, az igazgatóságok osztályai, nagyobb szolgálati helyek újítási előadói és a területi bizottságok újítási felelősei az OTH által szervezett iparjogvédelmi tanfolyamon vettek részt, és sikeres vizsgát tettek. E továbbképzéssel is segíteni kívántuk a jobb ügyintézést, a bürokratikus módszerek felszámolását.

A SZOT-tól kapott irányelvek alapján 10 vasúti szolgálati helyen vizsgáltuk az 57/1967. sz. kormányrendelet és a VUSZ érvényesülését. *A tapasztalatok alapján a felmerülő hibák felszámolására a MÁV-vezérigazgatósággal közösen intézkedtünk.*

Rendszeresen ellenőrizzük az újítási javaslatok elbírálásának ügyintézését, és *fellépünk minden tapasztalt bürokratikus megnyilvánulás ellen.* A túlkapások és hiányosságok felszámolására az illetékes vezetőket esetenként felkérjük. *Ma sem megnyugtató azonban a helyzet, főleg az elbírálás elhúzódása miatt.*

A szakmai műveltség növelésének elősegítése érdekében a MÁV-vezérigazgatósággal és a TIT-tel közösen a vasúti berendezések fejlődésének megfelelően bővítettük a műszaki munkásakadémiák anyagát. Az 1967/68. évben Diesel III—IV. és villamos vontatás II. címmel új anyagot készítettünk, és több anyagot a műszaki fejlődésnek megfelelően átdolgoztunk. Ennek ellenére valamennyi akadémiánál követelmény, hogy a tananyag jobban igazodjon a műszaki haladás következtében előállt változásokhoz.

(Folytatjuk)

„Szívesen vállalnám...“

Bizalmiak között Győr állomáson

Miként valamennyi alapszervezetünkben, Győr állomáson is készülnek a választásokra. Elsőnek — amint az köztudott — szervezeti életünk sejtjeiben, a bizalmi csoportokban kerül sor a tisztújításra.

Nemcsak arról van szó, hogy a régi bizalmit megerősítsék, vagy újat válasszon a 15—20 tagból álló csoport, hanem arról is, hogy a szakszervezeti demokrácia jegyében értékeljék a végzett munkát, a csoport helyzetét és megvitatva a további tennivalókat, közös nevezőre jussanak.

Hogyan készülnek az újjáválasztás eseményére? — Erről beszélgettünk Győr állomáson néhány bizalmival.

Megtisztelő feladat

Elsőnek a legfiatalabb bizalmiak egyikét, *Tóth Éva,* VSZT ügyintézőt kerestük fel.

— *Két éve ért az a megtiszteltetés, hogy rakodási dolgozóink, számszerint 19-en, bizalmijukká választottak. Sajátos helyzetben vagyok* — mondotta Tóth Éva —, *hiszen olyan dolgozók bizalmija vagyok, akik más területen tevékenykednek.*

— Milyen tapasztalatokat hozott az első bizalmiság?

— A legfontosabbnak azt tartom, hogy megerősítette a már korábban kialakult jó véleményemet a rakodási csoportról — felelte. — *Valamennyien nagyon rendes, becsületes emberek és mint szakszervezeti tagokkal sem volt velük semmi probléma.* A tagdíjat mindig nagyon pontosan fizették. Nem kellett szaladgálnom utánuk a bélyeggel.

— Sok munkája volt a csoporttal?

— Többségük vidékről bejáró, nagycsaládos dolgozó. Hivatali munkám alapján nagyon jól ismerem a helyzetüket. Segélykérelmeiket igyekeztem mindig gyorsan, a megfelelő javaslattal továbbítani. Látva segítőkészségemet minden problémájukkal bizalommal fordulnak hozzám. Tudják, hogy menetkedvezményi ügyekkel is foglalkozom és járatos vagyok a rendeletek „labirintusában“...

Így, bár erős emberek a rakodómunkások, a fiatal Tóth Éva mégis sokat segít nekik.

— *Ha tanáccsal, vagy intézkedésemmel nem tudok a csoportom tagjainak segítségére lenni, kérésüket a szakszervezeti bizottsághoz továbbítom. Ilyen módon eddig minden problémát sikerült megoldanunk.*

— Mi lesz a válasza, ha a rakodók kérik majd, legyen a bizalmijuk a következő két esztendőben is?

— *Nem nehéz kitalálni* — felelte mosolyogva Tóth Éva. — *Ismételten is szívesen vállalnám ezt a szép társadalmi munkát.*

Nagy gond a létszámhiány

Vasutasnak, szakszervezeti bizalminak sem fiatal *Békés Ferenc* oktatótiszt. Harminc éve dolgozik Győrött és 10 éve bizalmi. A forgalmi dolgozók közül tizenöten tartoznak a csoportjába.

— *Ami belső életünket, működésünket illeti* — mondotta — *lesz miről beszámolnom a választás alkalmával.*

— Talán „fejmosásra“ készül?

— Ellenkezőleg. Szeretném majd a szakszervezeti bizottság elismerését tolmácsolni a jól végzett társadalmi munkáért. Az állomásunkon épülő öltöző-fürdő helyének előkészítésében, egy régi ciszterna kiásásában vett részt a csoport. *Munkánk mozgalmi vonatkozásban zavartalan, s úgy érzem, eredményes volt az utóbbi két esztendőben.* Az igaz, hogy felnőtt üdülőjegyből az idén is kevés állt rendelkezésünkre, annak viszont nagyon örültek csoportom tagjai is, hogy több gyermeket üdültethettünk központunk hathatós támogatása révén.

— Milyen problémákról szól majd a csoportértekezleten?

— Azon még nem is gondolkoztam, hiszen annyi az egyéb probléma — felelte — Békés Ferenc. — Persze közvetve ezek is érintik csoportomat. *Legnagyobb gondunk a létszámhiány. Emiatt sok nehézségbe ütközik a pihenőnapok kiadása.* Most kaptunk végre egy kis erősítést, néhány kocsirendezőt irányítottak át hozzánk más szolgálati helyekről. Szeretnénk tovább javítani munkánk eredményeit. Főként az idegen csik tartózkodási idejét szeretnénk csökkenteni.

15 éve bizalmi

Az egyik legrégibb bizalmi Győr állomáson *Tandori Lászlóné,* Siemens távírász. Tisztségéről szívesen beszél.

— *Legalább 15 éve annak, hogy először megválasztottak* — mondta. — *Csoportomhoz tartoznak a takarító asszonyok, a menetirányítók és még néhányan azok közül, akik a felvételi épületben dolgoznak.* Sőt, van egy nyugdíjas tagom is. Sopronban lakik ugyan, de mivel nagyon kérte, hadd maradjon legalább névlegesen közöttünk, én veszem meg és küldöm neki minden hónapban a nyugdíjas bélyeget.

— Véleménye szerint mi a legfontosabb a bizalmimunkában?

— *Követelmény sok van, de szerintem a legfontosabb a türelem és a megértés* — felelte. — *A bizalmi is segítse elő a jó kollektív szellem, a nyugodt légkör kialakítását.* Így, jó hangulatban a munka is könnyebb. Ezért igyekszem segíteni minden munkatársamon, aki hozzám fordul problémájával.

— Gyakran sor kerül erre?

— Elég sűrűn jönnek különböző kérésekkel a lányok, az asszonyok, hiszen nőfelelős vagyok és állomásunk társadalombiztosítási tanácsában is dolgozom.

— Nem sok ennyi funkciót viselni?

— Néha igen, mert minden összejön. De mindegyiket szívesen végzem.

Lőrincz János

Két év alatt

10 milliárd forintot fordítunk vasúti beruházásokra

A közlekedés, ezen belül a vasút fejlesztésére a *Politikai Bizottság* 1958. május 6-án hozott határozatot, amelyet 1965. június 8-i határozatával kiegészített. E határozatok képezték gazdaságpolitikai alapelveit a harmadik ötéves terv kidolgozásának. A határozat többek között kimondja, hogy az alapvető szállítási feladatok kielégítése hosszú ideig a vasút feladata marad akkor is, ha a közlekedési ágazatok teljesítményének egymás közötti aránya — a gazdaságosság szempontjainak alárendelten —, folyamatosan megváltozik. E feladat elvégzésére fel kell készülni és a vasút fejlesztésére szolgáló erőforrásokat elsősorban:

— *a legnagyobb forgalmat lebonyolító „törzshálózat" fejlesztésére, ennek a leginkább igénybe vett részén a villamos- és Diesel-vontatás bevezetésére;*

— *a járműpark fejlesztésére, és*

— *a javítóbázisok fejlesztésére kell koncentrálni.*

Előtérben a törzshálózat fejlesztése

Ezek az irányelvek határozták meg a harmadik ötéves terv 1968-ra eső fejlesztési feladatait is. *A múlt évben a rendelkezésünkre álló beruházási keret mintegy 5 milliárd forint volt, amelynek 24,1 százaléka költségvetési juttatásból, 75,8 százaléka pedig saját forrásból állott.* A keretet e két forráson kívül, az egészségügyi beruházások viszonylatában a Vasutasok Szakszervezete — a vasutas dolgozók fél százalékos Önkéntes Támogatási Alapjából —, mintegy 6 millió forinttal kiegészítette.

A keretből — a közlekedéspolitikai célkitűzéseknek megfelelően —, elsősorban a törzshálózatot fejlesztettük. A *Rákos—Újszász* vonal korszerűsítésére 53 millió, a *Nyíregyháza—Záhony* közötti vonal fejlesztésére 173 millió, a *Budapest-Nyugati pályaudvar—Cegléd* közötti vonal villamosítására 257 millió és *Szolnok* állomás, valamint *Záhony* körzet fejlesztésére mintegy 340 millió forintot koncentráltunk. Ez a hálózatfejlesztés céljaira rendelkezésre álló teljes keretnek 34 százalékát tette ki. Emellett nagy összeget — 1442 millió forintot, vagyis a teljes hálózatfejlesztési keret 66 százalékát — fordítottunk a vasúti hálózat egyre inkább komplex jellegű felújítására.

Jelentős összeget használtunk fel járművek beszerzésére is. 1968-ban 24 darab 3000 lóerős hazai gyártású villamosmozdonnyal, 37 darab 2000 lóerős szovjet Diesel-mozdonnyal és 20 darab 750—1000 lóerős Diesel-villamos, illetve Diesel-hidraulikus mozdonnyal bővült vontató járműparkunk. Beszerzésre került még 210 négytengelyes személykocsi és valamivel több mint 2000 különféle típusú teherkocsi.

A vasúti hálózat korszerűsítésén és a járművek beszerzésén túlmenően *fontos feladatot jelentettek a különböző szakszolgálati ágak korszerűsítését szolgáló fejlesztések.* Vállalati beruházásaink keretében különösen a javító- és kiszolgálóbázisokat, valamint a korszerű munkáltatást jelentő gépesítést kívántuk — a lehetőségek határán belül —, fejleszteni. *Jelentős összeget — 114 millió forintot — fordítottunk a járműjavító szolgálat fejlesztésére, a különböző szakszolgálati ágak korszerűsítésére 196 millió forint jutott.*

1968-ban — az elmúlt évekhez viszonyítva —, többet fordítottunk a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményének javítását célzó szociális, munkavédelmi, egészségügyi beruházásokra és lakásépítésekre.

Kulcskérdés az állóeszköz-gazdálkodás

1969-ben valamivel több, mint 5 milliárd forintot fordítunk a vasútüzem fejlesztésére és ezzel lehetővé válik a harmadik ötéves terv negyedik évére előirányzott célkitűzések teljesítése. A keretből a helyhezkötött állóeszközök fejlesztésére 3,1 milliárd forintot — a teljes keret 59,7 százalékát — irányoztunk elő.

Tovább folytatjuk a *rákos—újszászi* vonal korszerűsítését, valamint *Záhony* és *Szolnok* csomópont fejlesztését és megkezdjük *Veszprém-külső* bővítési munkáit is. Villamosítjuk a *Budapest-Nyugati pályaudvar—Nyíregyháza* vonal *Ceglédtől—Karcagig* terjedő szakaszát, valamint a *Borsodi Ércelőkészítő* kiszolgálását biztosító *Miskolc—Sajóecseg* közötti vonalrészt. A felsoroltakon kívül, mintegy 1800 millió forintot biztosítunk a vasúti hálózat komplex korszerűsítésére. Sor kerül — a folyamatban levő tárgyalásoktól függően 24 darab 3000 lóerős villamosmozdony, 10 darab 2000 lóerős szovjet, valamint 15 darab 1000 lóerős hazai gyártású *Diesel-mozdony és 2 darab könnyű-motorvonat vásárlására.* Ez utóbbiból beválásuk esetén, 1970-től nagyobb mennyiségben szerzünk be.

1969-ben további 260 darab négytengelyes személykocsit és 2000 darab különféle típusú teherkocsit vásárolunk. A különböző szakszolgálati igények kielégítése mellett *1969-ben is súlyponti kérdésként kezeljük a javító- és kiszolgáló bázisok fejlesztését, az építési és rakodási munkák gépesítését, a szociális, munkavédelmi, egészségügyi és oktatási beruházások teljesítését, a vasutas dolgozók lakásigényeinek a lehetőségekhez képest történő kielégítését.*

Említést nyert, hogy a vasút évente mintegy 5 milliárd forintot fordít beruházási feladatainak megoldására. Ha emellett figyelembe vesszük, *hogy a MÁV állóeszközeinek teljes értéke kereken 95 milliárd forint* és ezután az igen magas állóeszközérték után a költségvetésünk 21,7 százalékát kitevő amortizációt és a 12.4 százalékát jelentő eszközlekötési járulékot fizetünk, akkor az említett értékek már nemcsak figyelmeztetnek, hanem kényszerítően odahatnak, hogy az állóeszközgazdálkodást a vállalati gazdálkodás eredményessége szempontjából kulcskérdésként kezeljük.

Nem lehet például közömbös számunkra, hogy az évi 5 milliárd forintból mit, mennyit, mikor és főként milyen hatékonysággal valósítunk meg. Márpedig a tények, a tapasztalatok azt mutatják, hogy a beruházások elbírálása nem történik mindenkor megfelelő módon. A beruházási keretek viszonylagos nagysága egyeseket megtévesztett, másokat olyan illúziókba ringat, hogy bővebben is fejleszthetünk az optimálisan szükségesnél.

Nem vezet jóra a „jó, ha van" szemlélet

Az utóbbi időben kezdett elterjedni a *„jó, ha van"* szemlélet. Jó, ha a szükségesnél van kettővel több vágány, mert akkor nincsenek problémáink a *„nehezebb napokban"*, jó, ha van több mozdony, kocsi, mert akkor nincsenek mozdony- és kocsikiállítási problémáink —, mondják egyesek. Ezek a könnyebb, de drágább megoldások. Van persze olcsóbb, de nehezebb megoldás is: *megfelelő szervezési intézkedésekkel a napi problémák megoldása és gazdaságossági számítások alapján, különféle változatok egybevetésével a távlati fejlesztés mértékének és ütemének optimális kialakítása.*

Az állóeszköz-gazdálkodástól elválaszthatatlan a selejtezések minden állóeszközcsoportra történő tervszerű kiterjesztése is. Napjainkban ugyanis eléggé tervszerűen történik az elhasználódott teherkocsik, a gőzmozdonykazánok stb. selejtezése. *Nem folyik viszont ugyanilyen tervszerűen és folyamatosan a teljesen elhasználódott építmények selejtezése.* Helytelen dolog, hogy az új felvételi épületek, raktárak, üzemi étkezők és egyéb szociális célt szolgáló épületek mellett, ott maradnak továbbra is a „sufnik", a düledező épületek. Valójában ez utóbbiak után is fizetjük az amortizációt, az eszközlekötési járulékot és nem utolsósorban a fenntartásuk is nagyon sokba kerül. Pedig költségeink csökkentésének egyik legjelentősebb tényezője az állóeszközök kielégítő gondozása, mert ez egyúttal a javítások számának és költségeinek optimális szinten tartását jelenti. *A MÁV évenként több mint 2,7 milliárd forintot fordít karbantartási és javítási célokra* és az e címen elérhető, százalékosan talán csekély megtakarítás is, összegszerűen igen számottevő lehet.

Az említett példák élesen világítanak rá arra, hogy észszerű állóeszközgazdálkodás nélkül nem nyílik lehetőség az elkövetkezendő években — a szállítási igények kismérvű változása mellett —, a vasutas dolgozók bérszínvonalának fejlesztésére és a vasút vállalati eredményének kedvező szinten való tartására.

Holló Lajos,
az 1. szakosztály helyettes vezetője

Szocialista módon

Tíz éve, hogy a *Gábor Áron Vasöntöde és Gépgyár* dolgozóinak kezdeményezésére elindult a szocialista munkaverseny mozgalomnak az a formája, mely a *„szocialista módon dolgozni, élni, gondolkodni"* hármas jelszó együttes megvalósítását tűzte ki célul, írta kibontott zászlajára.

A kezdeményezés gyorsan követésre talált a vasútnál is. Alig adtak számot az újságok az első brigád megalakulásáról — az Északi, a Landler és a szombathelyi járműjavító üzemekben máris megalakultak az első olyan vasutas munkásbrigádok, melyek a szocialista cím elnyerését tűzték ki célul. Őket gombamódra követték az üzemek, a forgalmi, a vontatási, az építési és pályafenntartási, a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálatok brigádjai. *1959-ben még csak 12 brigád nyerte el a címet, s ma már 7686 brigád 74 939 fővel, a vasutas dolgozók 47 százaléka versenyez a cím elnyeréséért és megtartásáért.*

Tíz év alatt e versenyforma tömegmozgalommá fejlődött. Népszerű lett a dolgozók, a vezetők körében. Felismerték, hogy gazdasági, politikai és társadalmi céljaink megvalósításának egyik legfontosabb eszköze. Alkalmas arra, hogy jobban megismerjék az egyéni és társadalmi érdekek összefüggéseit és eredményesebben segítsék elő annak érvényesülését.

Nagyszerű utat tettek meg a szocialista brigádok. Ma már alig van olyan szolgálati hely, melynek falát ne díszítenék a szocialista brigád cím elnyerését tanúsító oklevelek. Ott vannak a szocialista brigádok, brigádtagok mindenütt. *Felsorolhatatlan mit tettek tíz év alatt. Érezzük, látjuk kezük munkáját a vasút gyorsütemű építésében, a korszerű technika megvalósításában, alkalmazásában, a vasút évről évre javuló eredményeiben, a szállítási feladatok végrehajtásában, az új gazdasági mechanizmus eredményes bevezetésében.* Hány vasutas dolgozó végezte el e mozgalom keretén belül a nyolc általános iskolát, középiskolát, egyetemet. Hány vasutas dolgozó vett részt e mozgalomban a politikai képzés alsó-, közép- és felsőfokú formáiban. Hány vasutas szerzett különböző szakmai képesítést, szakmát, tett szakvizsgát. Hány dolgozó vált olvasóvá, könyvbaráttá, színház- és mozilátogatóvá, újságolvasóvá az évről évre megújított, nagyobb követelményeket támasztó vállalásaik teljesítése során.

Például mutattak — és mutatnak a társadalmi munkában, a közügyekben való részvételben. A vasutas szocialista brigádtagok között mennyi olyan dolgozó van, aki munkásőr, tanácstag, a Hazafias Népfront bizottság tagja, ülnök és más tisztségben tevékenykedik a közösségért, vesz részt a közügyek intézésében.

Sportpályákat építettek. Városok, falvak tereit, útjait díszítették, parkosították, munkahelyeiket szépítették. Munkatársak családi házépítését segítették. Emlékezetes marad, hogyan támogatták a békéscsabai brigádok a vasutas árvákat. Büszkén mennek el a dunakeszi járműjavítóban az orvosi rendelő előtt, melynek falán emléktábla örökítette meg társadalmi munkájukat.

Ezek a tények a mozgalom pozitív vonásai, melyek hasznosságát, létjogosultságát, erejét és a benne rejlő kiaknázhatatlan lehetőségeket fejezik ki.

A pozitív eredmények mellett — az ünnepi hangulatban sem tekinthetünk el azoktól a negatív vonásoktól, melyek a mozgalomban jelentkeznek. Ezek ugyanis gátolják a továbbfejlődését, fékezik előrehaladását. Erről is beszélni kell, ha reálisan, őszintén akarjuk a mozgalom helyzetét feltárni, tovább fejlesztését elősegíteni.

A szocialista brigádmozgalom fejlődésében ellentmondások alakultak ki. Ennek lényege: *a mennyiség és minőség közötti ellentmondás.* A számszerű fejlődéssel nem tartott lépést a tartalom fejlődése, s ez a mozgalomban jelentkező hibák gyökere.

A szocialista brigádmozgalom tízéves évfordulója egybeesik a *Magyar Tanácsköztársaság* 50. évfordulójával. Ez a kettős ünnep csak növeli a tanácskozások politikai súlyát, szerepét.

Dr. Bordi István

Szocialista brigádok között

CSALÁDI KÖRBEN

Elmúltak az ünnepek, kialudtak már a karácsonyfák színes gyertyái is, és országszerte megkezdődött a termelő munka. A békésen zakatoló gépek világában ezrek és ezrek nyúlnak ismét a szerszámok után, és kezelik megszokott mozdulatokkal a zúgó, átizzadt testű gépek acélkerekeit.

Az egész évi munka fáradalmait, az arcokra ült gondok pici ráncait láthatatlan kézzel simogatta el a családi körben eltöltött ünnepek meghitt békessége. Megnyugtató, kellemes érzés így, a családi boldogság és egyetértés, a gyermekeink szemében tükröződő megelégedettség örömével a szívben újra a munkapadok és a különféle szolgálati helyek „frontjára" állni.

Emlékezetes karácsony

A gyöngyösi *MÁV Kitérőgyártó Üzem* szocialista brigádjai között az ünnepek alatt még nagyobb volt az öröm, és még több anyai, atyai gyengédség fészkelt a szívekben mint máskor. Ez a karácsony emlékezetes marad mindannyiuk számára; *ők tették minden eddiginél szebbé, nemesebbé elsősorban nem a maguk, hanem az egri gyermekváros 36 kis állami gondozottja örömére.* Ők voltak azok, akik legalább három napra, a karácsonyfák meggyújtott csillagszórói alatt feledtetni kívánták velük az anyai és apai szeretet hiányát, ők voltak azok, akik otthonuk melegét megosztva, helyet adtak nekik saját gyermekeik körében, és igyekeztek a kis lelkekben is felgyújtani a valakihez való tartozás és a gyengéd gondoskodás szerető lángját.

A gépek mellett az üzemben róluk esik most a legtöbb szó. December 23-án mi is ott voltunk az üzem étkezőjében, a kis vendégek tiszteletére rendezett fogadáson. *Megható, kedves találkozás volt. A tizennégy óvodás és a huszonkét iskoláskorú gyermek hálás örömmel fogadta a kissé elérzékenyült „pót-anyuk és apuk" őszinte öleléseit.* Amíg a kicsik a vendéglátókkal ismerkedtek, addig mi a szervezőkkel, a patronálókkal beszélgettünk.

Törődni másokkal

E tiszteletre méltó kezdeményezés indítékainak keresésében *Babróczki Miklósné* — az üzem „Mintaszervezet" címmel kitüntetett Vöröskereszt-alapszervezet titkára — segített:

— *Nem egyedülálló jelenség a mi kezdeményezésünk. Nincs benne semmi rendkívüli, hiszen állami gondozottak patronálását már országszerte sok szocialista brigád vállalta. Örvendetes, hogy a másokkal való törődés, a rászorultak segítése termékeny talajra talál nálunk, és egyre inkább természetes magatartássá válik.* Azt hiszem, a Vöröskereszt-alapszervezet egy üzemben — ha jól dolgozik — különösen megfelel a korszerű közgondolkozás és az önzetlen közösségi élet iskolájának. Hogy csak egy dolgot említsek: üzemünkben már lassan évek óta természetes jelenségnek számít a nagy tömegeket érintő véradónapok megrendezése. Itt is élenjárnak a szocialista brigádok, és minden unszolás, rábeszélés nélkül százával jelennek meg az orvosi rendelőben.

A munkásszolidaritás régi hagyományait az évtizedes összetartozás élménye kovácsolta ilyen egységes, ma már valóban természetesnek mondható jelenséggé. Ezek után már jobban érthető, hogy miért fogadták a dolgozók ilyen lelkesedéssel a szakszervezet és a vöröskereszt elképzelését, hogy az egri gyermekváros kis lakói szocialista brigádok családi körében töltsék a karácsonyi ünnepeket.

Az elmondottakhoz azt hiszem, szükségtelen bármit is hozzáfűzni. *Az egyszerű nemes szándék és a tények magukért beszélnek.* Dicséri mindez a tiszteletre méltó emberi magatartás példáját.

Otthon már türelmetlenül várták

Krakóczki Istvánnak négy gyermeke van otthon. Izmos karjában barátságosan mosolygott egy kislány. *Balázs Julianna*, aki a karácsonyi ünnepeket a Krakóczki családban töltötte, akkor még nem tudta, milyen örömök várnak rá. *Ő talán sohasem fogja megtudni, milyen érzés az, mikor a munkából hazatérő édesapa ölébe kapja, és jókedvűen magához öleli.*

— Hogyan fogadja majd a család?

— *Odahaza már türelmetlenül várja mindenki,* különösen a kisebbek. Az ünnepek alatt ő lesz majd a család kedvence. Szép karácsonyunk lesz!

Székely László a Kossuth brigád tagja. Két fia és egy kislánya van. Családja szintén várja már a kis vendéget. Csak ennyit mondott:

— *Nagyon örülünk, szívesen látjuk a többiek közt.*

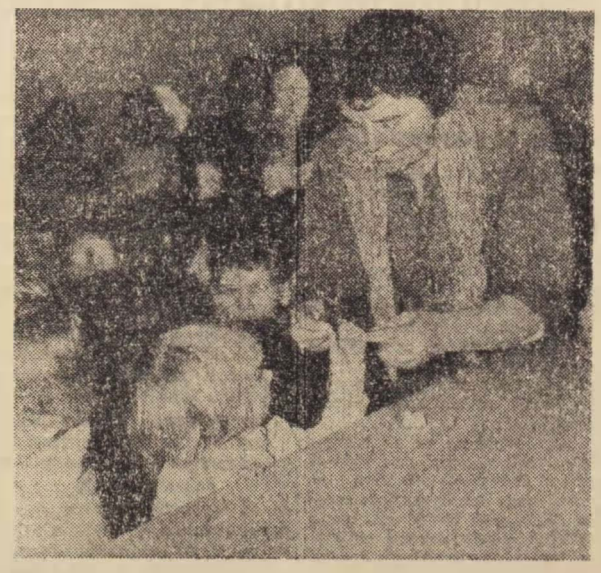
Valóban szívesen látott vendégek lettek. Három napra a brigádok gyermekei. És most, az ünnepek után szintén fájó emlék, hogy vissza kellett adni őket. Befogadták, megszeretették a családok.

Magyari Istvánné, az egy gyermekváros óvodarészlegének vezetője ezeket mondotta:

— *Nagyon hálásak vagyunk ezért a kezdeményezésért. Örömmel vettük tudomásul azt is, hogy ezek a gyerekek nem búcsúztak véglegesen. Sok család kérte, hogy más alkalommal is engedélyezzük egy-egy kisgyermek látogatását, mert nagyon megszerették. Így tehát a kapcsolat nem szakad meg.*

Valóban nem. A brigádtagok felelős, öntudatos emberek. Összetartozók, egységesek mindenben, kiknek közösségi érzését csak jobban erősíti egy-egy közös feladat. Megosztják a gondokat, és az örömöket, hiszen sorstársak ők jóban, s rosszban.

Kaszala Sándor



A fogadás meghitt pillanata!

Tizenhat fokos hidegben a vágányok között

Éjszakai látogatás a rákosrendezői gurítóban

Éjfél van. Ijesztő a csend, csak lépéseink koppannak a két vágány közötti keskeny nyomon. Végtelennek tűnő kocsisor határolja az utat, melyen haladunk. A kocsik oldalairól lecsüngő jégcsapok, a szúrmarával borított kapcsoló és alvázszerkezetek miatt azt hinné az ember, hogy nincs is talán erő, mely az így lefagyott kocsisort kimozdítja nyugalmi helyzetéből. A sűrű ködben csak az ívlámpák fényében látszik, hogy a villamos felsővezeték drótjai is fehérek, „szőrösek", mint egy végtelen hernyó. A környék — újabban emelt — épületóriásai mély álmukat alusszák.

Kényszerszünet

A máskor hangos hangszórók is hallgatnak. *Gurítási szünet van, de csak amolyan kényszerszünet, mert a gurítódombról gördülő üres kocsik megálltak keresztben a domb alján.* Ha csak ezt az egyetlen jelenetet látná olyan valaki, aki zord, hideg téli éjszakát még nem töltött el a vasutasmunka sűrűjében, rendezőpályaudvaron, nagynak, nehéznek, máshoz alig hasonlíthatónak találná ezt a munkát. Ugyanis a kocsik úgy állnak meg, hogy mozdonnyal nem lehet rámenni, tolatni, tehát nincs más megoldás, nekirugaszkodni 8—10 embernek és megtolni a makacs kocsikat.

Most is az történik!

Egyesek vasdoronggal nógatják a fagyos kereket, mások vállukat a sarokvasaknak feszítve fejtenek ki erőt a tél, a hideg okozta fékhatás ellen. Végre a testet, lelket ölő erőlködésre mozdul a kocsisor. Az emberek, bizonytalanul támaszkodva a síkos talajon, tolják tovább a vágányhatáron belül a kocsikat.

Az állomásirányító *Fodor György* intéző és az éppen éjjeli ellenőrzést tartó *Végh Gyula* főintéző, oktatótiszttel állunk meg a híd alatt. *A kellemetlen vendég, a köd, még takar mindent, csak itt-ott látszanak az irányvágányokon kocsik.* Környékükben és közöttük, mint pásztortüzek az éjszakában, virítanak a kilyuggatott benzines hordókban rakott tüzek, körülöttük furcsa árnyakként vörösre fagyott kezeiket melengetik a saruállítók, az éjszaka szüntelen virraszt ói.

Aztán megszólal a harangszó...

Hajdu Antal kocsimester, aki az emberhiány miatt egyben gurításvezető is, munkára szólít:

— *Figyelem! Kezdődik a gurítás!* — Majd néhány intelem után sorolja a vágányszámokat, ahová a kocsik gurulnak. *Takács III. István* sarus 28 esztendeje végzi ezt a munkát. Nem panaszkodik. Megelégedettnek látszik. Szerény, csendes ember, de mivel már elmúlt 50 éves, felvetődik a kérdés: *vajon tud-e vigyázni önmagára?*

Kevés az ember

Észrevételünket szóvá is tesszük. Az állomásirányító és az oktató tiszt készek voltak a válasszal:

— *Nincs ember! Naponta 10—15 saruállító és kocsirendező hiányzik. Sajnos, néhaněha három, sőt négy vágányt is saruzik egy-egy ember. Csak egy példát említek* — mondja *Fodor György.* — Magyar István, aki derék fiatalember, már évek óta öt vágányt saruzik. Pedig az elsőtől az ötödik vágányig van mit ugrálnia szegénynek, ha nem akarja összetöretni egyik vagy másik kocsit.

Tóth Sándor intéző, külsős forgalmi szolgálattevő, harsány hangja hallatszik:

— *Tegyetek tolót a 13-ra! Meg sem tud mozdulni az 1780-as!*

— Nem csoda, hiszen 1900 tonnás a terhelése — teszi hozzá az állomásirányító — és máris intézkedik, hogy az egyik tartalékmozdony álljon rá a vonat végére.

Közben lassan száll fel a köd, de még nem látszanak a gurítódomb oldalában a 415 és 417-es váltók. Egy ember kézilámpát emelget magasra mellettünk, ha elhaladtak a kocsik.

— *A köd miatt, amely ma este veszedelmesebb volt, mint a 16 fokos hideg, csak 6 fogást gurítottunk le eddig. Az a szerencse, hogy máshol is tél van és hideg, máshol is nehezen megy a munka, és ezért nem jönnek a vonatok* — jegyzi meg Fodor György, miközben fázós füleit dörzsöli.

— *A 3380-as a D 6-ról kijár!* — adja a parancsot Hajdu Antal és hozzáteszi, hogy az „alsó vége" tett rá tolót. Valóban, néhány pillanat múlva erőlködik is a vonat, hogy az 1700 tonnás terhével eljusson *Vizafogóra.* Keservesen nyöszörögnek a kerekek és fület bántóan, élesen csikorognak a kocsik, a kapcsolószerkezetek, ahogy a nehéz szerelvény kanyarogva kihalad az állomásból. A gőzös, amely tolja a hosszú kocsisort, gőzfelhőbe burkoltan, a szerkocsi oldalán lecsüngő jégcsapokkal díszítve erőlködik.

Felsétálunk a gurítódombra. A gurításvezetőt jegyzékek között találjuk. Válogat közöttük, hogy melyik lesz jobb, alkalmasabb feldolgozásra. A fogason csüngő zubbonyát négy *„Kiváló dolgozó"* jelvény díszíti. Hajdu kiváló vasutas.

Még egyszer szóba kerül a személyzethiány. Kevés ember tudja csak megszokni ezt a légkört. Erre valahogyan születni kell. A dombról leguruló, rohanó kocsikkal nem tud mindenki szembenézni. *Sokan félnek a saruk éles hangjától, a csikorgó kocsiktól. Mások meg a szolgálatot, a hideget, szelet, esőt, meg azt nem bírják, hogy 13 órán keresztül csak az isten szabad ege legyen felettük.* Ezért sokan jönnek, és sokan mennek az állomásra és az állomásból.

A gép lesz a győztes

Közben az állomás másik végéről jelentik, hogy az 5688-as lökösházi vonat, meg egy záhonyi „K" szerelvény elkészült, de azt is hozzátesszik, hogy tológépről gondoskodjon a gurító.

Mi is kilépünk a melegből. A gép még küszködik a kocsisorral, s az alattomos ellenséggel, a hideggel. Úgy látszik, a gép lesz a győztes, mert a kocsisor, ha lassan is, de mozog célja felé, kúszik fel az emelkedőn a gurítóra.

Kékesszürke az ég. Néhány csillag remeg a végtelenben. Váltók fényei pislognak. Éles füttyszó hallatszik: az állomás túlsó végén mozdul egy szerelvény. *Hideg éjszaka van, de a vasutasok a csontig ható hideggel dacolva is helytállnak Rákosrendezőn.*

Gergely József

Fekete napok a vasút életében

Nem a véletlenség sorozata, hanem az előírások megszegése okozta a súlyos baleseteket

TRAGIKUS KÖVETKEZMÉNYŰ, súlyos anyagi és emberi áldozatokat követelő balesetek sora áll az érdeklődés homlokterében immár hetek óta. Nem múlik el hét anélkül, hogy a hírközlő szervek baleseti krónikáiban ne szerepelne elszomorító eseményekről, tömeges balesetekről szóló közlemény, az utóbbi időben gyakran a vasúttal kapcsolatban is. Az események visszhangja élénken foglalkoztatja és aggasztja a közvéleményt.

Részvéttel és aggodalommal kísérik figyelemmel ezeket a tragédiákat és mindenkiben joggal vetődik fel a kérdés: *miért van ez így?*

Tudjuk, hogy az események okainak legalaposabb felfedése, de a mulasztók legszigorúbb felelősségre vonása sem teheti meg nem történtté a mérhetetlen fájdalmat és a jóvátehetetlen károkat, mégis mi magunk is nagyon fontosnak tartjuk, hogy a ma és a holnap biztonságosabb munkája érdekében ezek megtörténjenek. *Nagyon egyetértünk a megjelent újságcikkekben tapasztalható türelmetlenséggel, melyet a megelőzés fokozása, figyelmes és fegyelmezett munka érdekében hangsúlyoznak. Valóban nem tekintjük véletlenek sorozatának a nagytétény—diósdi, a mendei, a kunszentmártoni baleseteket, de a többit sem.*

A VASÚT VESZÉLYES ÜZEM. Éppen ezért nem lehet eleget hangsúlyozni: *az utasítás törvény! Szemed a pályán legyen! Első a biztonság!* Vajon megtettünk-e minden intézkedést? Egyáltalán nem véletlenül születtek ezek a vezényszó jellegű, közismert parancsok, mint ahogy az sem véletlen, hogy megszegésük legtöbb esetben nem jár következmény nélkül. Fontosságukat a vasútüzem vitelének szerteágazó bonyolultsága, a nagyfokú éber szolgálat, az azonnali helyzetfelismerés és a legmegfelelőbb intézkedés alkalmazásának szükségessége indokolja. A vasútüzem történetében számos rendkívüli esemény bizonyítja, hogy a gyors cselekvési készség hiánya, a lankadó éberség, a figyelem pillanatnyi lazulása, főként pedig a biztonságot szolgáló technológiai előírások, végrehajtási utasítások megszegése előbb, utóbb katasztrófához vezet.

A mind korszerűbb biztonságtechnikai eszközök, berendezések, jelzők mellett *még nagyon sokáig a vasutas dolgozó akaratától függő cselekmények befolyásolják, irányítják az üzem menetét.* Helyzetfelismerésen alapuló intézkedés végrehajtására napjainkban még szinte kizárólag csak az ember képes. A jelzőberendezések által adott parancs *Nagytétény—Diósd* esetében például sebességcsökkentést követelt volna. Minden vasutasnak tudnia kell, hogy a sebesség elsősorban a pályaviszonyok függvénye. Ennélfogva maradéktalanul alkalmazkodni kell az ezen alapuló előírásokhoz. Egyszer s mindenkorra figyelmeztetésül kell szolgálni mindenki számára a három vasutas dolgozó halála mellett mindannak, ami ott történt.

A JELZŐBERENDEZÉSEN, váltójelzőkön adott parancs Mendén is emberi cselekvést követelt volna. De mert ez elmaradt, bekövetkezett a súlyos tragédia: *két vasutas mellett 41 utas életét vesztette, további 66 utas megsérült és többmilliós anyagi kár keletkezett.* A jelzőberendezés által követelt cselekvés időbeni elmulasztása eredményezte a kunszentmártoni összeütközést is. A mulasztások sorozatának itt is — egyéb kár mellett — egy vasutas dolgozó esett áldozatul.

Hogy mennyire van mód és lehetőség időben tett helyes intézkedéssel immár belátható következmények elhárítására, arra fényes bizonyíték az 1968. október 28-án közlekedtetett 401/a számú *Borsod-expressznek* Hatvan állomáson történt rendkívüli megállítása. A szabályosan menesztett expressz mozdonyának vezetője *azonnal intézkedett, amikor azt észlelte, hogy vágányútja a páratlan számú vonatok helyes vágánya helyett a páros számú vonatok helyes vágányára terelte.* Aligha kell hangsúlyozni, hogy mit eredményezhetett volna ellenkező értelmű magatartása.

Illetékes balesetvizsgáló szervek megállapítása szerint a rendkívüli eseményekben érintett vasutas dolgozók kivétel nélkül és teljes mértékben tisztában voltak a forgalmi utasítások előírásaival, jól ismerték a legkülönbözőbb szabályokat és valamennyi feltételnek megfeleltek. *Munka közben azonban mégsem azt tették, ami kötelességükből fakadt és tőlük elvárható volt.* Mint az igazgatóságok baleseti értesítőiből is kiderül, az utóbbi időben szinte általánossá vált egy sor helytelen gyakorlat alkalmazása, rosszul értelmezett elgondolások honosodtak meg és *igen gyakori, hogy az előírások egy részét nem hajtják végre. Gyakori a váltó- és vágányellenőrzés elmulasztása, a figyelési kötelezettség megszegése, jelzőmeghaladás, a lezárási táblázat egyeztetésénél: elmulasztása, stb.* Egyet kell értenünk a legteljesebb szigor alkalmazását sürgető követelésekkel. Feltétlen minden érdekelt vezetőnek — a mozgalmi szerveket is ide értve — fel kell figyelnie a munka- és szolgálati, illetve biztonságtechnikai fegyelem lazulására.

MINDEN ESZKÖZT fel kell használni annak megelőzésére, hogy a jelenleg kialakult helyzet állandósuljon, illetve tovább rosszabbodjék. E tevékenység során bizton számíthatunk a kollektíva erejére és a becsületes vasutas dolgozók hivatásszeretetére. *Szolgáljon figyelmeztetésül mindenki számára Nagytétény—Diósd, Mende és Kunszentmárton.*

Berta István
a Munkavédelmi Felügyelőség vezetője

„Söntés" az öltözőszekrényben

Budapest—Ferencváros állomáson az illetékesek felfigyeltek arra, hogy az egyik túrban dolgozók sokkal több tárgyi balesetet okoznak, mint a többiek. Az ok keresése közben a vasútőrség parancsnokának segítségével megállapították, hogy valaki italméréssel foglalkozik. A nyomok *Sif Istvánné* váltótisztítóhoz vezettek. *Az öltözőszekrényében megtalálták a „söntés" teljes berendezését, 18 darab másfél literes pálinkásüveget, poharakat és egy pontosan vezetett könyvelést.* A könyvelés szerint

Sifné rövid idő alatt közel 2000 féldeci árusított ki dolgozótársainak.

A könyvelés átvizsgálása során megállapították, hogy a balesetek és az italfogyasztás közötti kapcsolat keresése jogos volt.

A könyvelésben leggyakrabban előforduló nevek: *Földi András* kocsirendező, *Fejes István* kocsirendező, *Katona Vince* váltóőr, *Varjú Gábor* felhúzó, *Barna István* tolatásvezető, *Fehérik Ferenc* váltókezelő, *Okos Gyula* kocsirendező, az állomási balesetvizsgálatok jegyzőkönyveiben is gyakran szerepelnek a balesetet okozó, vagy az azért hibás személyek felsorolása között.

Nem lehet elégszer hangsúlyozni az alkohol szervezetre gyakorolt hatását és következményeit. Már

egy pohárka pálinka is megzavarja a szervezet egyensúlyát, felszabadulnak a gátlások

és az emberek ilyenkor meggondolatlanná, felelőtlenné válnak saját magukkal és másokkal szemben is. Még rosszabb a helyzet az úgynevezett házilag készült pálinka — melyet Sifné is árult — fogyasztása esetén. A vasút veszélyes üzem. A szolgálatot ellátni csak teljesen józan állapotban lehet. A kocsik közé való, egyébként is veszélyes behatolás *italos állapotban fokozottabban veszélyessé válik,* és egy rossz mozdulat következtében máris kész a súlyos baleset.

Sif Istvánnét a vasút kötelékéből elbocsátották. A közel 40 000 forintot forgalmazó „üzletasszony" várja büntetését, melyet adócsalás, üzérkedés miatt mond majd ki felette a bíróság.

Lantos Géza

BALESETI KRÓNIKA

December 27-én a *debreceni járműjavítóban* javításos személykocsi kézi erővel végzett mozgatása közben a kocsiszekrény és a javítócsarnok kijárati kapuzatának kerete közé szorult *Bihari Béla 56 éves főművezető, aki a balesetnél elszenvedett belső sérülései következtében életét vesztette.* A balesetet elsősorban az okozta, hogy nevezett irányítás helyett a munkában tevőlegesen részt vett, miközben elmulasztotta a saját biztonságáról való gondoskodást.

★

December 31-én *Kiskunfélegyháza* állomás XII. számú vágányán végzett tolatásnál a kocsik összeakasztása közben mellkas zúzódásos sérülésekkel járó üzemi balesetet szenvedett *Csányi II. György* kocsirendező. A balesetet az okozta, hogy nevezett váltó fölött — tiltott helyen! — megkísérelt összeakasztás közben megbotlott és az ütközők közé került.

★

Január 6-án *Miskolc-Tiszai pályaudvaron* a 9527 számú vonat tolatás közben elütötte *Kuru Vilmos* és *Kalapos András* pályamunkást. Kuru Vilmos az elütésnél elszenvedett sérülései következtében életét vesztette. Könnyebb sérülést szenvedett Kalapos András pályamunkás is. *A váltók jegelése közben bekövetkezett balesetet a szabálytalan módon kitoló szerelvény hiányos irányítása mellett a munkáscsapat fedezésének szervezetlensége idézte elő.*

★

Január 8-án 4 óra 03 perckor *Homok* és *Kunszentmárton* állomások között Kunszentmárton elágazás *„Megállj"* állású fedezőjelzőjének meghaladása miatt a 7720 számú személyvonat mintegy 50 kilométeres sebességgel összeütközött a 7249 számú kb. 20 kilométeres sebességgel Lakitelek felé közlekedő személyvonattal. Az összeütközés következtében a 7720 számú vonat gőzmozdonya belefúródott a 7249 számú vonat előfogat motorkocsijába. Két motorkocsi és egy motormellékkocsi kisiklott. *Lendvai Károly* 54 éves motorvezető életét vesztette. Egyéb személysérülés nem történt. *A balesetet az okozta, hogy a 7720 számú vonat személyzete az elágazás előtti jelző „Megállj!" állását figyelmen kívül hagyta.* Mulasztás terheli Kunszentmárton állomás forgalmi szolgálattevőjét is helytelen forgalomszabályozás miatt.

Gyakran kérték a panaszkönyvet...

Három éve működnek személyszállítási társadalmi ellenőrök Hatvan állomáson. *Kovács István* főintéző, csoportvezető irányításával mindent megtettek azért, hogy elősegítsék az utazás kultúrált körülményeinek biztosítását.

A múlt év folyamán mintegy 150 jelentést adtak be a személyszállításban tapasztalt problémákról, különösen a kocsik tisztaságával, műszaki állapotával kapcsolatban. A második félévben különösen sok panasz volt a hideg, kellően elő nem készített szerelvények miatt. Az utasok ezért a jegyvizsgálóktól gyakran kérték a panaszkönyvet...

A hatvani személyszállítási ellenőrök bíznak abban, hogy az idén kevesebb problémával kell határozniuk, a szerelvények jobban megfelelnek a kultúrált utazás követelményeinek.

Ssűcs Ferenc
Hatvan

Kellemetlen meglepetés

Január 7-én kellemetlen meglepetés érte azokat az utasokat, akik a 6616-os személyvonattal 21 órakor érkeztek Budapestről *Murony* állomásra, hogy onnan Békésre folytassák útjukat. Hiába várták, *nem indult a 8128b számú vonat.* Csak hosszas várakozás után tudták meg, hogy felsőbb rendeletre beszüntették ezt a csatlakozást.

Ugyanezen az estén a Békésről Muronyba, majd onnan Budapestre utazni szándékozókat is csalódás érte, mert hiába várták a 8141-es vonat indulására. Ezt a járatot is beszüntették. Miért?

B. Gy.

Selejtes papírpohárka

Az Utasellátó fehérkabátos mozgóárusa feketekávét tölt egy kis papírpohárkába. Ahogy tölti, *a pohárka alján csöpögni kezd a fekete folyadék.* Az utasnak, a kávérendelőjének ezúttal szerencsére volt — nem az ő kezében kezdett csöpögni a papírpohárka!

Bosszankodik a mozgóárus, és négy poharat kipróbál, mígnem az ötödik végre elfogadhatónak, vízhatlannak bizonyul.

Történt pedig ez a „hangulatos" kis jelenet *az 1008-as számú gyorsvonaton.* Nem hinném, hogy az ilyesmi használ az Utasellátó jóhírének, bár a selejtes papírpohárka gyártása legjobb tudomásom szerint nem vendéglátóipari profil.

Molnár Árpád

Felkészülten fogadták a telet a debreceni járműjavítóban

A jubileumi verseny szerves részeként foglalkoztak a téli felkészüléssel a debreceni járműjavítóban. Különösen nagy gondot fordítottak a műhelyek tetőzetének kijavítására, az ajtók, ablakok rendbehozására, a munkahelyek megfelelő világítására és fűtésére. Idejében gondoskodtak a fűtőanyagok beszerzéséről és három heti készlettel várták a fűtési idény megkezdését.

Előrelátó gondoskodás történt a közlekedési utak takarításáról. *Nagyobb havazás esetén a környéken lakó dolgozókból szervezett brigádok korábban jönnek munkába,* hogy az utakról eltakarítsák a havat, feltörjék a jeget és homokkal szórják fel az utakat. A hótakarítási szerszámok biztosítva vannak.

Az üzemben még közel háromszázan a szabadban dolgoznak. Részükre gondoskodtak a védőruhákról. Nemcsak a szabadban dolgozók kapnak forró csipkeszörp teát, hanem azok a munkások is, akik a hidegebb csarnokokban tevékenykednek. Ez idáig több mint 700 dolgozó részesült ilyen juttatásban.

A műhelycsarnokok 20 százalékában gőzfűtés szolgáltatja a meleget, a többi munkahelyet 130 darab nagyméretű öntöttvaskályha és több kisebb kályha fűti. Így a folyamatos, eredményes munkának a nehezebb téli körülmények között sincsen akadálya.

Volosinovszki János

Új rendszerű villamos fűtőkocsi

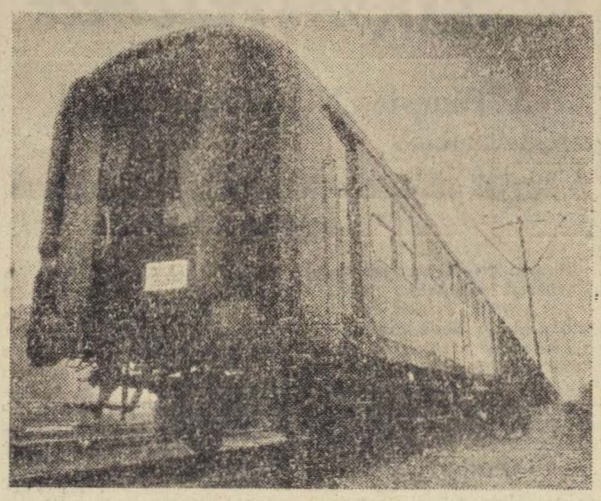
A dieselesítési programnak megfelelően a Ganz-MÁVAG *20 darab új rendszerű villamos fűtőkocsit készít a MÁV megrendelésére.* A múlt évben a két prototípuson kívül 8 darabot adtak át rendeltetésének. Ez évben további 10 darab fűtőkocsit kap a MÁV.

A villamos fűtőkocsik szekrénykiképzése a Bah jelű személykocsik elemeinek felhasználásával készül. Engedélyezett sebességük 120 km/óra. *Egy fűtőkocsi mínusz 15 fok mellett 12 négytengelyes személykocsi fűtését biztosítja, de alkalmas vonatszerelvények előfűtésére is.* A fűtéshez szükséges 1500 voltos 1 fázisú energiát egy 600 lóerős Diesel-motorral — merev kapcsolattal — összeépített szinkrongenerátorral állítják elő. Önműködő berendezések biztosítják, hogy a hajtómotor azonnal leáll és kikapcsolódik, ha az üzemi követelményektől eltérő állapotok lépnek fel.

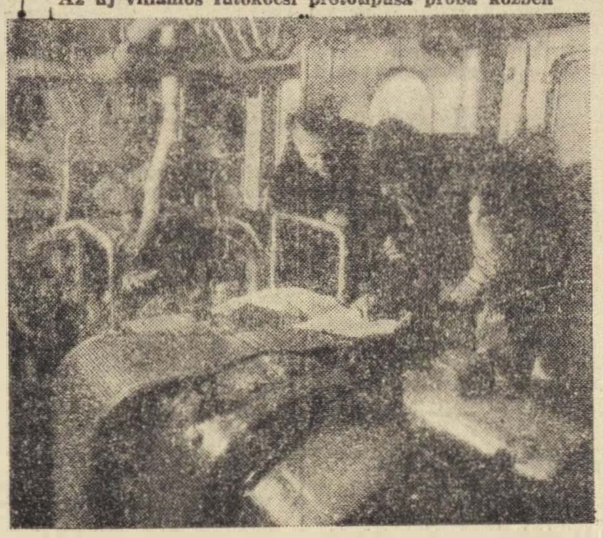
A fűtés ki- és bekapcsolására a villamos mozdonyoknál is alkalmazott pneumatikus működtetésű főkontaktor szolgál.

A kocsi kialakításánál a gyár nagy gondot fordított a hangszigetelésre, a zajártalom csökkentésére. A Diesel-motortér és a vezérlőfülke között dupla falat és kettőzött ajtókat létesítettek. A vezérlőfülke könnyen áttekinthető műszerfalán helyezték el a Diesel-motor és generátor ellenőrző műszereit, továbbá a működést befolyásoló kapcsolóberendezéseket.

A kocsi fűtése a Diesel-motor hűtővizével történik. A teljes fűtési és hűtési csőrendszer melegen tartható, a Diesel-motor leállítása után egy automatikus, olajtüzelésű melegvízkazán segítségével. A kocsi kezelője és a mozdonyon szolgálatot teljesítő személyzet között telefonösszeköttetés segítségével történik az értekezés.



Az új villamos fűtőkocsi prototípusa próba közben



Békés Ferenc, a Ganz-MÁVAG üzembehelyező technikusa és Varga Károly, a 7. szakosztály műszaki átvevője a fűtőkocsi segédüzemi berendezéseit ellenőrzik

(MTI Foto Kovács Sándor felvételei.)

Angyalföldi eredmények

A jubileumi verseny során, a *Kiváló főnökség* kitüntetésért versenyezve a negyedik negyedévben 4,6 millió forint értékű beruházási munkát végeztek az angyalföldi pályafenntartási főnökség dolgozói.

Vonalhálózatuk felújítás jellegű javítására 3,8 millió forintot fordítottak. A galgamácsa—vácrátóti vonalon egy átereszt építettek. Átépítették Örszentmiklós állomás felvételi épületét, Piliscsabán befejezték az iroda és a szolgálati lakás építését. Esztergom állomáson kerékpártárolót. Dorogon vasbeton-kerítést építettek.

Munkáikhoz a főnökség, *Csányi László*, aranyplakettal kitüntetett mérnök-technikus szocialista brigádjának tagjai készítették a terveket.

Chemez Dénes

A vasút 1968. évi szállítási teljesítménye:

412,5 millió utas és 113,8 millió tonna áru

(Folytatás az 1. oldalról)

tásban érdekelt szolgálati ágak és helyek vezetőinek és dolgozóinak megfelelő aktivizálása, a helyi kezdeményezések adta lehetőségek hatékonyabb hasznosítása. E tekintetben 1969-ben feltétlenül előbbre kell lépni.

1968-ra 116 millió tonna áru szállítása volt előirányozva. Az előzetes adatok szerint

a MÁV 113,8 millió tonna árut szállított. A fuvaroztatók igényeit az év nagy részében így is késedelem nélkül sikerült kielégíteni.

A lehetőségek jobb kihasználásával novemberben és december első felében nagyobb teljesítményeket is elérhettünk volna.

Az áruszállítás átlagos távolsága 138,4 kilométerről 139,7 kilométerre növekedett. Az exportforgalom a tázishoz viszonyítva 3, a tranzitforgalom 1,4 százalékkal csökkent. Az importforgalom 6 százalékkal nőtt. *Az áruszállítás bevétele megközelítette a tervezett szintet, míg a költségek valamivel a tervezett alatt maradtak.*

A tehervonatok utazási sebessége az 1967. évi 16,7 km/óráról 17,3 km/órára növekedett. *A tehervonatok terhelése 994 tonnáról 1018, a teherkocsik statikus terhelése 19,1 tonnáról 19,5 tonnára emelkedett.* A több mint 2 százalékos javulásra kedvezően hatott az év elején bevezetett új árudíjszabás. A vonatközlekedési terv 85,81 százalékról 86,88 százalékra javult, ugyanakkor

a tehervonatok menetrendszerű közlekedése a bázis 71,93 százalékáról 73,6 százalékra esett vissza.

Nem kielégítő az üzemirányított vonalakon a tervszerű közlekedésre jellemző mutatók alakulása sem.

A nemzetközi kocsigazdálkodásra vonatkozó adatok elemzése alapján megállapítható, hogy az idegen kocsinapok mennyisége a MÁV hálózatán éves szinten, globálisan mintegy 10 százalékkal, fajlagosan 6 százalékkal emelkedett. A MÁV kocsinapok mennyisége külföldön 6 százalékkal nőtt, fajlagosan viszont 0,7 százalékkal csökkent. *Ha októberben és novemberben a külföldön levő, átlagosan napi 9 ezer MÁV-teherkocsit 2—3 ezerrel sikerült volna csökkenteni, ez lényegesen nagyobb és jövedelmezőbb belföldi teljesítményt tett volna lehetővé.*

A 100 elegytonnakilométerre teljesítmény vontatási nemenként megoszlása 1968-ban tovább javult a korszerű vontatási eszközök javára. Az év végére

a villamos- és Diesel-vontatás részaránya 61 százalékra növekedett.

A múlt évi eredmények alakulásában jelentősen közrejátszott az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése. Bár a gazdasági reform első évi feladatainak megvalósítása során még nem teljesen jutott kifejezésre a vasúti közlekedés jelentősége, a vasutasok munkájának társadalmi értékelése. *Hátrányosan befolyásolta például az üzemirtelt a szállítások egyenetlenségének növekedése, a szombati, a hétfői, de különösen a vasárnapi rakodások nagy mértékű visszaesése, az éjjeli rakodások intenzitásának csökkenése.* A népgazdaság egyes ágazataiban bevezetett csökkentett munkaidő számos változtatást követelt mind az utas, mind az áruszállítás szervezésénél. De nem kis problémát okozott a végrehajtó szolgálatnál ma már krónikussá vált munkaerőhiány is.

Műszaki klub változatos programmal

Kétéves fennállását ünnepelte a napokban *a dunakeszi járműjavító műszaki klubja.* Az üzem József Attila Művelődési Házának erre az alkalomra ízlésesen berendezett nagytermében foglaltak helyet a meghívottak, a klub tagjai. Részt vett a közgyűlésen *Bakó Károly* üzemigazgató, *Zsigri Lajos* a pártbizottság és *Révay Sándor* a szakszervezeti bizottság titkára.

A végzett munkáról, eredményekről *Kardos Tibor* mérnök, az üzem szerkesztési osztályának vezetője, a műszaki klub elnöke számolt be a résztvevőknek. Bevezetőben megemlékezett e szervezet megalakulásáról, annak szükségességéről, majd hangsúlyozta, hogy *a növekvő feladatok végrehajtásának előfeltétele a műszaki színvonal emelése.* A szervezettebb munka szélesebb látókört, nagyobb szakmai és általános műszaki felkészültséget kíván az üzem műszaki kollektívájától — mondotta.

Ennek biztosítása és kielégítése érdekében alakult meg a *ma már 198 taggal működő klub*, melynek fő célja a műveltség fejlesztésével párhuzamosan a műszaki dolgozók mozgósítása az üzem fokozott igényű feladatainak megoldására.

A klub változatos programmal rendelkezik. Az elmúlt évben például *Ergonómia szerepe a termelékenység kialakításában és Minőség kérdése az új kocsigyártás és javítás viszonylatában* címmel hallgattak előadást. De érdekes volt — a 7. és 10. szakosztály vezetőinek részvétele alkalmával — *Tölgyesi Lajos* szakosztályvezetőnek a *Vasúti táplálti kocsirendelési és műszaki fejlesztési koncepciók* című előadása. Színessé tette a programot *Láncos Péter* mérnöknek az NSZK-ban és Franciaországban tett tanulmányútjának műszaki tapasztalatairól és úti élményeiről szóló beszámolója.

Eredményes tevékenységet folytat a szervezet a tagok műszaki tapasztalatcsere lehetőségének megteremtését illetően is. Látogatást tettek a győri Magyar Vagongyárban. A klub két tagja részt vett és tájékoztatást adott az Energiagazdálkodási Tudományos Egyesület ajkai erőművében tett tanulmányútjáról. Jelentős programpontja volt a klubnak az üzem 1968. évi Műszaki Intézkedési Tervének hozzáértő megtárgyalása is.

A dunakeszi járműjavító műszaki klubjának kétéves működéséből, programjában szereplő témákból, s tevékenysége során szerzett jelentős tapasztalatokból azt a véleményt lehet megalkotni, hogy létrehozása hasznos volt. *A klub jól szolgálja a műszaki és általános műveltség növelését, s eredményesen segíti az üzem gazdasági feladatainak megoldását.*

Szőnyi Lajos

Zámenhof-emlékünnepség a debreceni járműjavító művelődési otthonában

Az eszperantó nyelv megalkotójának, *dr. Zámenhof Lajosnak* 109. születésnapjáról ünnepélyesen emlékeztek a debreceni járműjavító művelődési otthonában a vasutas eszperantisták. *Tóth Ambrus*, a járműjavító eszperantó körének vezetője, ünnepi beszédében méltatta az eszperantó nyelv jelentőségét. Többek között elmondotta, hogy az üzemi eszperantó körnek már 80 tagja van, közöttük a teljes népitánc csoport, akik most tanulják az eszperantó nyelvet. A megemlékezés alkalmával kiállítást is nyitottak, amely bemutatja a kör életét, gazdag és haladó kapcsolatait a nagyvilággal, megismerteti az érdeklődőket az eszperantó mozgalom gazdag irodalmával.

V. J.

Magyar találmányt,

új kocsiszámláló berendezést próbáltak ki Gödöllőn

November elején műszerész brigád érkezett Gödöllő állomásra. Munkájuk kábelfektetés, fémszekrények elhelyezése, valamint belső berendezések szerelése.

Egy magyar találmány kísérletezésének sorozata kezdődött el a feltaláló irányításával. A találmány célja a vasúti járművek, mozgó egyedek szám szerinti azonosítása. *Mandzsu József*, a FOK-GYEN Elektronikus és Finommechanikai Ktsz mérnöke, aki *Császár Ernővel*, a 9. szakosztály osztályvezetőjével együtt alkotta meg a találmányt, elmondotta, hogy a berendezés működése kielégítő és megfelel az UIC által előírt követelményeknek. *Esőben hóban, ködben az időjárástól függetlenül üzemel*, akár 160 km/óra sebesség mellett is.

A berendezés egyértelműen olvassa le a kocsi számát a vágányon elfoglalt helyzetétől és mozgási irányától teljesen függetlenül. A vágányon áthaladó szerelvény jelenlétét érzékelve automatikusan üzemel, rögzíti a szerelvény áthaladásának helyét, a pontos naptári napot és utána minden vasúti kocsiszámot egymás alá, áttekinthetően, lapraíró távgépíró segítségével vizuálisan tárol.

A berendezés egyszerűségénél és a vasútüzem megfelelő felépítésénél fogva alkalmas az említett feladatok elvégzésére. Az sem mellékes, hogy *a világpiacon található ilyen, vagy hasonló berendezéseknél 40 százalékkal olcsóbb.*

A MÁV segítséget nyújt a FOK-GYEN Ktsz-nek és a kísérleteket irányító feltalálóknak a találmány megvalósításában, a kísérletek feltételeinek biztosításával. Éppen ezért megvan a lehetősége, hogy a találmány a hazai vasúti kísérletek után a nemzetközi zsűri elé kerüljön.

Csiba József

Sokféle iskolát végeztünk

Volt, aki a felszabadulás előtt keveset, volt, aki többet, és volt, aki annyi iskolát végzett, amennyit akkori beosztása megkívánt. Gyorsan kellett a jó szakember, mert volt 1945—47-ben, aki hátat fordított, volt, aki nem maradhatott. Beosztás volt sok, de a betöltésre alkalmas személyek száma kevés. Személy ugyan mindig volt, de nem biztos, hogy a felsorolt követelmények mindegyikének eleget tudott volna tenni.

Ő is a politikailag fejlettek között volt, de szakmai tudására fért volna még néhány lapáttal — ahogy már ezt mondani szokták. Egy-két év az általános iskolában, négy év a középiskolában és még vagy ugyanennyi az egyetemen kellett volna. El is kezdte, harminc éves fejjel és volt már vagy negyven is, amikor befejezte a középiskolát, mert közbeékelődött 2—3 év mozgalmi iskola is, na meg olyan év is, amit ki kellett hagynia, nagyobb feladatok ellátása miatt. Éjszakái is foglaltak voltak, elfoglalták a megoldásokat kereső gondolatok. Hirdette a tanulás fontosságát. Nem vizet prédikált, hanem bort, és ő közben abból csak ritkán ivott. Mindenki kérdezte, mikor él, mikor szórakozik?

Erre csak azt felelte: van az iskolában is szünet — az igaz, hogy csak tíz perc, de barátok is vannak, gondok és sikerek, amiket meg lehet velük osztani. A pénz csak eszköz volt életében és nem cél, a jutalom viszont nem elvárt követelmény, hanem jóleső elismerés. A munka részéről áldozat és azok részéről is, akik segítették a nagy feladatok teljesítésében.

Most vitatkozik, mert vannak néhányan, akik őt elhagyták, kihagyták a képzés nehéz útjának közepét. Kevés alappal magasabb iskolába mentek és most ítélnek afelett, hogy ki tanulhat tovább. Nem akarnak beleegyezni, hogy középiskolai tanulmányokat folytassanak fiatalok és nem vágnak jó képet egy-egy főiskolai jelentkezéshez sem.

Ő hadakozik értük, mindnyájukért, talán mondhatnánk, magunkért.

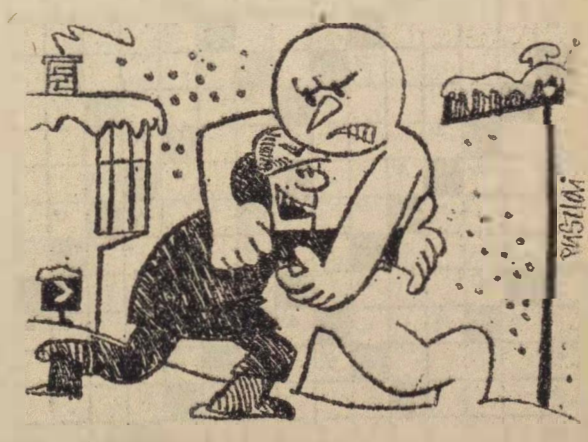
Aki csak amiatt értékes, mert nálánál mindenki silányabb, az maga is silánnyá válik.

F. K.

SZOLGÁLATBAN

— Hát maga mit bámészkodik?
— Engedelmet, nekem ez a beosztásom. Hőfigyelő vagyok.

A NAGY MÉRKŐZÉS



— Két vállra fektetlek tél komám!

(Pusztai Pál rajzai)

„KORÁN KELTEK"

a vasútas asztaliteniszezők

Nagy feladatok várnak ebben az évben a magyar asztalitenisz sportra. Érthető tehát, hogy szakkörökben örömmel vették a BVSC és a Vasúttervező elhatározását: *január közepén I. osztályú férfi, illetve női minősítő versenyt rendeznek.* Egész sor szakkérdés vár tisztázásra ebben a sportágban, kezdve a válogatott kialakításától a nagyszabású eseményekre való felkészülés „menetrendjéig".

A vasutas asztaliteniszezők jó szándékú törekvését a társegyesületek is örömmel fogadták. Ennek bizonyítéka, hogy mind a nőknél, mind pedig a férfiaknál népes mezőnyök álltak rajthoz. Legfeljebb a vidék nem vette észre, hogy a korai nyitány egyáltalán nem a véletlen műve, illetve a két vasutas szakosztály egyéni elképzelése... Igaz, a válogatottak részére még nem volt kötelező ezeken a versenyeken a részvétel, de minden szakvezetőnek tudnia kellett, hogy a formábahozás időszakában nem „kényszerűségből" kell indítani a versenyzőit.

Ennek ellenére mind a Vasúttervező női, mind pedig a BVSC férfi versenyén érdekes, szép küzdelmeket láthatott a közönség. Néhány versenyző ezúttal mutatkozott be új egyesülete színeiben. Így például *Harangi* is, aki egyéves várakozás után először vett ütőt a kezébe — BVSC játékosként.

A hosszú ideig tartó kihagyás alig látszott meg Harangin. A férfi egyéniben egészen a döntőig sikerült eljutnia, ott azonban *Papp*, az Aknamélyítő Bányász tehetséges versenyzője személyében legyőzőre talált. Ám azt, hogy a BVSC sokat nyert vele az is bizonyítja, hogy a párosban remekül játszott, oldalán *Timárral*, a Bp. Spartacus versenyzőjével. Érdekes, hogy *Berczik Zoltán*, a BVSC másik „ásza", ugyanebben a versenyszámban *Juhossal* indult és harmadik helyen végzett. A győzelmet a férfi párosban is az összeszokott *Papp—Volentics* pár nyerte, Harangiék előtt.

A Vasúttervező női versenyén már jóval kevesebb babér termett a rendező egyesület női versenyzői számára. Helyezést csak a női párosban a Vasúttervező *Balaton—Izsó* kettőse ért el, ők a harmadik helyet tudták megszerezni.

Az 1969-es év feladatait jól indították be a vasutas egyesületek asztalitenisz szakosztályai. Reméljük, hogy a folytatás sem lesz rosszabb...

(vl)

Negyven éve a sportmozgalomban

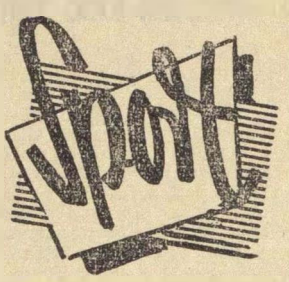
Társadalmi munkásnak lenni, negyven év óta egyfolytában tevékenykedni a sportmozgalomban — nem lebecsülendő dolog. S aki ilyen, ritka szép jubileumhoz érkezik, megérdemli, hogy néhány sorban felidézzük nem mindennapi sportpályafutásának állomásait, különösen, ha az illető a *Magyar Vasutas* egyik legszorgalmasabb levelezője is.

Boldizsár Gyula — mert róla van szó — már diákkorában „eljegyezte" magát a sporttal. 1928-tól a harmincas évek közepéig versenyzett Békésen, majd Békéscsabán a MÁV sportegyesület atlétikai szakosztályában. Járta az országot, rajthoz állt távol- és magasugrásban, gerelyhajításban és 800 méteren, s az országos vasutasbajnokságok alkalmával nemegyszer felállhatott a győzelmi dobogó legmagasabb fokára. Azokban az esztendőkben bizony nem kényeztették el a vasutas sportolókat. *Saját kosztjukon voltak, és sok verseny alkalmával előfordult, hogy szállás híján várótermekben éjszakáztak.* Másnap — mintha mi sem történt volna — pályára léptek, és szívvel-lélekkel küzdöttek.

A lelkes sportember Békésen a BTE csapatában rúgta a labdát. 1938 októberében tette le a labdarúgó, majd két évvel később a kézilabda-játékvezetői vizsgát. A sportvezetésbe harminc éve, aktívabban a felszabadulás után kapcsolódott be. Békéscsabán a pályafenntartási főnökségen dolgozik.

Munkaidő után siet a sportszövetségbe, s végzi önként vállalt társadalmi munkáját a labdarúgó-játékvezető bizottságban. Mint minden évben, 1968-ban is 500 társadalmi munkaórát ajánlott fel, és vállalását teljesítette is. Négy gyermeket nevelt fel feleségével Boldizsár Gyula. Mindennap Békésről jár a megyeszékhelyre. *A sportmunka mellett arra is marad ideje, hogy részt vegyen a békebizottság munkájában, rendszeresen tudósítsa a Békés megyei Népújságot és lapunkat.* Munkahelyén többször részesült kiváló dolgozó kitüntetésben, és mint békebizottság-vezetőt, díszoklevéllel jutalmazta az Országos Béketanács.

Nem fárad, ma is fiatalos lendülettel tevékenykedik. Sportpályafutásának negyvenéves jubileuma alkalmából ezúton is szeretettel köszöntjük a lelkes sportembert, aktivistánkat — *Boldizsár Gyulát.*



Zala megye büszkesége

az NVTE női kosárlabda csapata

Igazítsuk csak vissza naptárunkat és óránkat egy „kicsit": *1968. november 24-re, déli fél 1 órára.* A színhely: *Nagykanizsa.* Az esemény: a Nagykanizsai VTE—Magyar Pamut kosárlabda női NB II-es mérkőzés. Az NB II Nyugati csoportjának utolsó találkozója.

Amikor az időmérő a mérkőzés végét jelezte, furcsa, merőben ellentétes kép tárult a nézőközönség elé: *a nagykanizsai vasutas lányok boldogan ölelkeztek össze,* a pamutiparlak pedig szomorúan, egyik-másik játékos könnyezve vonult az öltözőbe. Ezen a találkozón ugyanis az NVTE még kosárlabdában is szokatlanul nagyarányú, 108:27-es győzelmet aratott.

A nagy örömet — és másik végletét, a bánatot — mégsem a kosárarány közötti nagy különbség okozta. Hanem az, hogy *az NVTE női csapata a bajnokság megnyerését, az NB I-be feljutását ünnepelhette lelkes közönségével,* minden segítségükre levő szakvezetésükkel együtt, a pamutipariak pedig búcsút mondtak az NB II-nek.

Rendkívül izgalmas, szinte a bajnokság utolsó percéig tartó, nagy küzdelem után harcolta ki az NB I-et jelentő bajnoki címet az NVTE női csapata. A budapesti OSC-vel folytatott, fej-fej melletti nagy harcot, míg végül a Nyugati csoportban a bajnokság élmezőnyének végső sorrendje így alakult ki:

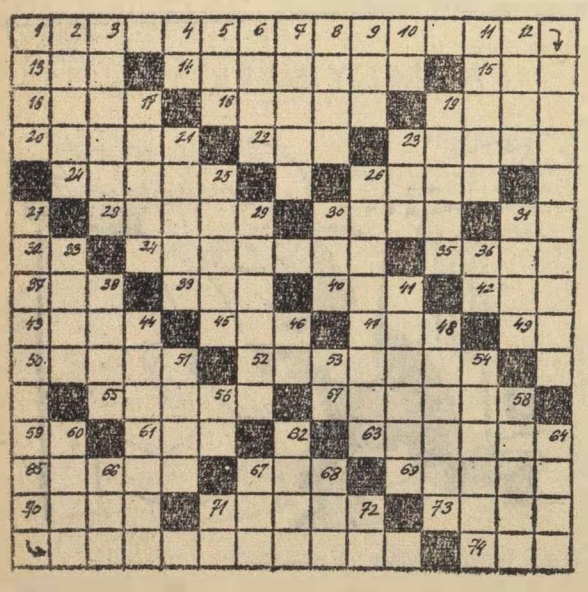
1. Nagykanizsai VTE
22 21 1 1512:838 43
2. Orvos SC
22 19 3 1477:914 41

Nem véletlen, hogy Zala megye sportközvéleménye 1968 legjobb női csapatának címével tüntette ki az NVTE NB I-be feljutott kosárlabdázó lányait.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Március 28—29-én lesz Budapesten. Folytatása a függőleges 27-ben. 13. Lakat. 14. I. e. VI. században élt görög lírikus. 15. ...rea, Abesszínia egyik déli tartománya. 16. Ugyanaz, latinul. 18. Lengyel eredetű tánc. 19. Fogy a folyó vize. 20. Normann vezér. Az araboktól elfoglalta Szicíliát. 22. Tolna megyei község. 23. Betűpótlással csonthéjas gyümölcs. 24. Francia szobrász. A legnagyobb hatású impresszionista művészek egyike. 26. ... Károly, erdészeti szakíró. 28. Talp- vagy lábbont. 30. Az „első gyilkos". 31. Aroma. 32. Részvénytársaság. 34. Névleges, közhasználatú idegen szóval. 36. Vajon azt? 37. Maró folyadék. 39. Az egyik Tolsztoj keresztneve. 40. Fogoly. 42. Megszegi a szabályt. 43. Ilyen „vásár" is van. 45. Tagadószó. 47. Sebhely. 49. A vadász igéje. 50. Hordó alátétek. 52. Mohamedánok böjtje a Korán kinyilatkoztatásának emlékére. 55. Híres bányaváros Romániában. 57. Működő vulkán az Antarktiszon. 59. Csont, latinul. 61. A Duna mellékfolyója Ausztriában. 63. Nyelvtani fogalom. 65. Díszhal-fajta. 67. Török méltóság. 69. Francia tartomány. Fővárosa Grenoble. 70. Két Morse-hang. 71. Zsiráffféle állat. 73. Vissza: zömök, kurtalábú állat. 74. Folyó a Szovjetunióban.

Függőleges: 1. Az ellenállási mozgalom ismert csoportja. 2. Neves grafikus-festőművész. 3. Az USA egyik állama a Csendes-óceán partján. 4. 2 római számmal. 5. Zabpehelyben megtalálható! 6. Francia város, fonetikusan. 7. Pest megyei község. 8. Erőszakos behatásra előálló szívgyengeség. 9. Társa, a cégtáblán. 10. Nővelő. 11. Az egyik legkiválóbb orosz történelmi festő. 12. Viszi az irháját. 17. Kelet-Szumátra főhelye. 19. Spanyol politikus, többszöri miniszterelnök. 21. Gyógyszerfajta. 23. ...gon, ázsiai főváros. 25. Francia város. 26. Homokos, száraz vidék Dél-Afrikában. 29. Híres mexikói festő. 30. Vesztesség. 31. A bíró teszi. 32. Község Pest megyében. 36. Egymást előző betűk az abcéből. 38. A tokféléhez tartozó nagy hal. 41. Tolna megyei község lakója. 44. Ritka férfinév. 46. Ezen a napon. 48. Tuniszi kikötőváros. 51. Mozi. köztsmert idegen szóval. 53. Mese kezdet. 54. Nro. 56. Ismeretlen kézjegye. 58. Gledák. 60. Község Borsod megyében. 62. Nem szóbeszéd. 64. ...tter, vitázó (francia). 66. Gitárban van! 67. Régi űrmérték. 68. Közében kapáll 71. Okozat szülője. 72. Színtén.



Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 27. függőleges. Beküldési határidő: február 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A vasúti üzem korszerűsítése. Az áruforgalom körforgása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1968. évi 24. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szathmáry Gábor, Bp., VII., Damianich u. 18. Milkovits Józsefné, Gyöngyösfalu, Kösved u. 1. Papp Béla, Pécs, Színház tér 1. Házi Józsefné, Bp., XVII., Nógrádkövesd u. 9. Szilágyi Károly, Orosháza, Gyopár u. 6.

Könyvszemle

A Táncsics Kiadó kiadványai

Gáspár Sándor:

A magyar szakszervezetek szerepe a szocializmus építésében

A mű célja a magyar szakszervezeti mozgalom fejlődésének rövid áttekintése, továbbá annak bemutatása, hogy a különböző társadalmi viszonyok között milyen funkciót töltenek be a szakszervezetek. Összefoglalja a szocializmus építésében szerzett legfőbb tapasztalatokat és vázolja azokat a törekvéseket, amelyek a magyar szakszervezeteket napjainkban jellemzik. A szerző nemcsak elvi kérdésekkel foglalkozik, hanem a magyar szakszervezetek egyes konkrét feladatait is részletesen kifejti.

A könyv fő fejezetei: A nemzetközi szakszervezeti mozgalom fő jellemzői — A szakszervezetek helye és szerepe a szocializmus építésében — A szakszervezetek szerepe és feladata az ország gazdasági erejének növelésében — A magyar szakszervezetek nevelő munkája a szocializmus teljes felépítésének időszakában — A magyar szakszervezetek szociálpolitikai tevékenysége — A szakszervezetek szervezete és a szervezés — A magyar szakszervezetek nemzetközi kapcsolatai.

Határozatok gyűjteménye VI.

A kötetben az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével összefüggő legfontosabb SZOT-, kormány-, miniszteri határozatok, rendeletek és utasítások — amelyek 1967 március 1 és december 31 közötti időszakban jelentek meg — szerepelnek. *A gyűjteményben levő rendelkezések rendkívül fontosak a szakszervezeti vezetők és tisztségviselők mindennapi gyakorlati munkájához,* miután a határozatok és rendeletek a szakszervezeti tevékenységnek szinte valamennyi területét érintik, Ezért elengedhetetlen, hogy azokat valamennyi szakszervezeti tisztségviselő megismerje és mindennapi munkája során megfelelően hasznosítsa.

A Hivatalos Lapból

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

51. számból: 125 954/1968. 3. A. A Vasúti Ruházati Utasítás módosítása.

115 881/1968. 3. C. Saját kezelésű üzemi konyhákon foglalkoztatott dolgozók egészségügyi oktatásának és vizsgáztatásának újbóli szabályozása.

124 888/1968. 4. D. Személyi használatban levő, viselési idővel terhelt egyen- és munkaruhák 1968. évi leltározása.

Szakmérnöki továbbképzésre való felhívás.

52. számból: A MÁV vezérigazgatójának és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének irányelvei a vasút területén a munkaversenymozgalom 1969—70. évi célkitűzéseinek és éves vállalásainak kialakításához.

126 496/1968. 2. B. A Magyar Államvasutak területén a szocialista munkaverseny 1969—70. évi célkitűzései.

121 999/1968. 3. A. Nyelvvizsgát tett dolgozók jutalmazása.

1969. évi 2. számból: 124 364/1968. 2. B. A gépjárművezetők munkafeltételeinek és munkabérének megállapítása.

126 214/1968. 3. C. Szennyeződéssel járó munkakörökben dolgozók tisztálkodási szerekkel történő ellátásáról szóló rendelet módosítása.

126 685/1968. 3. C. Üzemi balesetek bejelentésének, nyilvántartásának és kivizsgálásának újbóli szabályozása.

126 206/1968. AEI. D. Háztartási tüzelőanyagellátás szabályozása 1969. évben.

Felhívás

A MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút felvételt hirdet az 1969. január 27-én induló úttörővasutas és postás tanfolyamra. Jelentkezhetnek a budapesti és környéki úttörő pajtások, akik az általános iskola IV., V., VI. osztályos tanulói. Tanulmányi eredményük legalább 3-as átlagú. egészségi szempontból úttörővasutas szolgálatra megfelelnek és az iskola úttörőcsapata javasolja őket erre a kitüntetésre. A felvétel ideje és helye: 1969. január 19-én és 26-án délelőtt 9—12 órálg, az Úttörővasút Hűvösvölgy állomásán. Felvilágosítás: üzemi telefonon 52—79, városi telefonon 364—836. Felvételi lapot kívánságra az Úttörővasút vonali postán küld. A vasutas gyerekek előnyben részesülnek.

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—40.
Szikra Lapnyomda

Példás vasgyűjtési eredmény

Túlteljesítette ócskavas beszolgáltatási tervét a békéscsabai pályafenntartási főnökség. A múlt évben a tervezett 460 tonna helyett 555 ócskavasat gyűjtöttek össze és adtak át újrafelhasználásra a főnökség dolgozói.

A legjobb vasgyűjtési eredményeket a *békéscsabai* IV-es, a *dévaványai* IX-es és a *szeghalmi* VII-es szakasz dolgozói érték el. A jó szervezés, a vasgyűjtéssel való törődés ezúttal is meghozta gyümölcsét.

Boldizsár Gyula

A szerkesztőség üzeni

Szüládi Sándor, Szeged; Pál István, Behán Rózsa, Miskolc; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Czeglédi Sándor, Volosinovszki János, Bánszegi József, Debrecen; Sólyomvári János, Pécs; Kaszala Sándor, Gyöngyös; Szücs Ferenc, Hatvan; Fokl István, Bp.: Leveleiket **lapunk anyagához felhasználjuk.**

Molnár Imre, Szentes; Récsei István, Somogyszob; Nagy Angéla, Bp.: Leveleiket **illetékes helyre továbbítottuk.**

Lakáscsere

— Elcserélném 2 szoba, személyzeti szoba, előszoba, fürdőszoba, konyhás, gázfűtéses lakásomat 3 szoba összkomfortos, központi vagy gázfűtésesre. Érdeklődni lehet: telefonon 187—860/127 mellék. Dr. Cserba Lajosné.

— Elcserélném Dunakeszi gyártelep, Iskola sétány 3. sz. alatti 2 szoba, félkomfortos lakásomat budapesti 1 vagy 2 szobás lakásra. Cím: Bencsik István. Érdeklődni: 149—560, 308 mell. telefonon.

HÍREK

MEGHALT KOVÁCS ANDOR

Hosszas betegség után, január 3-án, 79 éves korában elhunyt Kovács Andor, a vasutasszakszervezet debreceni területi bizottságának nyugdíjas szervezője. 1907-től szolgált a vasútnál. Vonatfékezőként kezdte a vasúti pályát. Nyugdíjazása óta, 1948-tól két évtizeden át dolgozott a területi bizottság munkatársaként. Szerette az embereket, a vasutasokat, különösen fáradhatatlanul intézte a nyugdíjasok, özvegyek és árvák ügyes-bajos dolgait.

— **Korszerűsítik Zalaegerszeg állomás felvételi épületét.** A régi épület egyszintű részére emeletet építenek. Ebben az épületrészben kap majd helyet a forgalom, az összes hivatali helyiség, valamint a 2. sz. posta. Az átalakítási munkálatokat három ütemben hajtják végre.

— **Közvetlen vasúti összeköttetés létcsül** Bulgária és Törökország között. Az évről évre fejlődő bolgár—török kapcsolatok eredményeként vasútvonalat építenek a két szomszédos ország között Szvilengrádnál. Az új vonal építését a múlt év végén ünnepélyes külsőségek között kezdték meg.

— **Nyugdíjba vonult a perecesi bányavasút.** 1969. január 6-tól megszüntették a személyszállítást a perecesi bányavasúton. A Diósgyőri Lenin Kohászati Művek szénellátását még az év végéig ellátja, utána ezt a feladatot is korszerűbb szállítóeszközökre bízzák. Ezzel az ország egyik legrégebbi kisvasútja kerül véglegesen nyugdíjba.

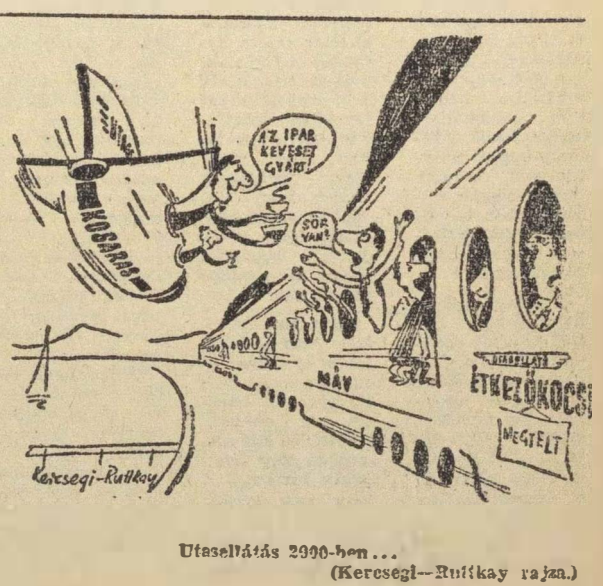
— **Kiváló újítók.** A debreceni építési főnökségnél az utóbbi években fellendült az újítómozgalom. Ezt bizonyítja az is, hogy míg 1966-ban 33, addig a múlt évben 83 újítást nyújtottak be a dolgozók. Megszületett már az 1969-es év első újítása is.

— **Automatikus kapcsolású személykocsikat** állítottak forgalomba a Finn Vasútaknál. A Szovjetunióban épített, automatikus kapcsolással felszerelt kocsik a finn főváros Helsinki és Moszkva között közlekedő forgalmat bonyolítják le.

— **Négytengelyes hűtőkocsik** sorozatgyártását kezdte meg az aradi vagongyár. Az új hűtőkocsik trópikus klímaviszonyok között is alkalmazhatók.

— **Mozdonyok gőzével melegítik** az algyői olajmezőn felszínre tört dermedt olajat. A szegedi igazgatóság segítségével január első felében több tízezer köbméter olajat sikerült elszállítani a kút környékéről.

— **Mozgó kocsimosó berendezéssel kísérleteznek** a francia vasútak. A berendezés legfőbb előnye abban van, hogy a kocsikat az állomások bármely részében lemoshatják.



Utaselőállás 2000-ben...
(Kerecsegi—Rutkay rajza.)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM Ára 40 fillér 1969. FEBRUÁR 1.

A vasút eredményességének alapja:

a tervszerű üzemviteli munka

Lindner József vezérigazgató-helyettes január 30-án sajtótájékoztatón ismertette a vasút 1968. évi munkáját és az 1969. évi feladatokat. Tekintettel arra, hogy a múlt évi személy- és áruszállítási teljesítmények alakulásáról lapunk január 18-án megjelent számában már beszámoltunk, ezúttal az ez évi szállítási tervekről adunk ismertetőt.

Mint a vezérigazgató-helyettes elmondotta, *1969-ben a szállítási tervek volumenének nagyságrendje az 1968. évi tényadatokhoz viszonyítva alig változik.* A vasút műszaki fejlesztése viszont tovább folytatódik, a korszerű eszközök állománya tovább növekszik.

Személyszállításnál a terv

414,5 millió utas elszállítását irányozza elő. A tervezett személyvonati vonatkilométer 0,5 százalékkal haladja meg az 1963. évi teljesítményt.

A személyszállítás színvonalának további növekedését az 1969/70. évi menetrend biztosítja. *Az új menetrendben mind a nemzetközi, mind a belföldi forgalomban lényeges változások várhatók.* Az előkészítő munkálatok során máris nyilvánvalóvá vált, hogy a törzshálózaton folyó nagyarányú pályakorszerűsítési és fenntartási munkálatok miatt a menetrendek szerkesztésénél az eddiginél nagyobb időtartalékokat kell figyelembe venni.

A személyszállítás színvonalának, kulturáltságának, kényelmének fokozása mellett ebben az évben is *alapvető feladat a bevétel növelése, az önköltség csökkentése, a tervezett 200 millió forintos személyszállítási nyereség biztosítása.* Ahhoz, hogy ez sikerüljön, a vasút minden dolgozójának tevékenyen kell hozzájárulni az alapvető célok megvalósításához. Mindenekelőtt

arra kell törekedni, hogy a szolgáltatások színvonalának emelésével vonzóbbá tegyük a személyszállítást

az utazóközönség számára. Az utazóközönség elsődleges igénye — mind a helyi, mind a távolsági forgalomban — a pontosság! *A vasútnak olyan adottságai vannak, hogy ezt a követelményt az eddigieknél magasabb szinten is ki tudja elégíteni.*

A menetrendszerű közlekedés mutatója a gazdaságirányítás új rendszerében új értelmet kapott, nemcsak minőségi, de közvetve gazdasági mutató is. *A vonatközlekedés menetrendszerűsége ugyanis bejolyásolhatja a vasút utasforgalmának alakulását.* Éppen ezért a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedését nemcsak a hálózatra vonatkozóan globálisan, hanem vonalanként is, különösen a nagy forgalomsűrűségű vonalakon biztosítani kell. *A kereskedelmi szemléletnek, a jövedelmezőségre való törekvésnek a személyszállításnál is nagyobb teret kell hódítani.*

Nagyobb propagandát kell kifejteni például a reprezentatív vonatoknál a helyjegyes helyfoglalás növelése érdekében. Egyes nemzetközi vonatok belföldi igénybevételét helyjegyekkel kell megengedni. *A mellékdíjak növelésének egyik nagy lehetősége a különböző vállalatok, intézmények hirdetéseinek elhelyezése, a vasút területén.* Ezekkel a lehetőségekkel éppen a jövedelmezőségre való tekintettel sokkal jobban kell élni a vasútnak.

A kulturált környezet megteremtése, az udvarias magatartás, az utazóközönség jogos igényeinek fegyelmezett munkán alapuló kielégítése, az egységes technológiai folyamatokkal szervezett együttműködés még nagy tartalékok felszabadítására ad lehetőséget a személyszállítás követelményeinek magasabb szintű kielégítéséhez. Más szóval a személyszállítási tervek sikeres megvalósítása nem kis mértékben azon múlik, hogy a szolgálati ágak és a szolgálati helyek milyen helyi kezdeményezésekkel segítik a legfontosabb elvek és célok valóraválását.

A személyszállítással kapcsolatos feladatok ismertetése után a vezérigazgató-helyettes részletesen elemezte a vasút áruszállításának várható alakulását. Hangsúlyozta, hogy a feladat meghatározásánál a társadalmi termelést figyelembe vevő számítási adatokat, a fuvaroztatók információit és

(Folytatás a 4. oldalon.)

Váltóállítás gombnyomásra

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter átadta rendeltetésének a korszerű szolnoki rendezőpályaudvart

Január 22-én, pontosan 10 óra 30 perckor gördült be az új szolnoki rendező- és fogadópályaudvar vágányaira az a különvonat, amelyen *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter vezetésével a pályaudvar megnyitó ünnepségére érkeztek a meghívottak. A pályaudvar dolgozói, vezetői, az új létesítmény építői, a mozgalmi szervek képviselői fogadták a vendégeket.

Dr. Csanádi György a kifeszített nemzetiszínű szalag előtt rövid beszédben méltatta a pályaudvar jelentőségét. Kiemelte, hogy

ez a létesítmény meggyorsítja és gazdaságosabbá teszi az egész vonalhálózaton az áruszállítást. A korszerű, minden igényt kielégítő gépesített rendezőpályaudvar 720 millió forintos költséggel épült

és azt az építők határidő előtt adták át rendeltetésének. Az ünnepélyes szalagátvágással a miniszter átadta az új rendező- és fogadópályaudvart a vasutasoknak és *ezzel hivatalosan is befejeződött az évek óta tartó nagyarányú szolnoki rekonstrukciós munkák első szakasza,* amelyet most a második szakasz, a személypályaudvar építése és korszerűsítése követ.

Szabó Antal, a szakszervezet főtitkára az új rendezőpályaudvart megtekintve kijelentette, hogy

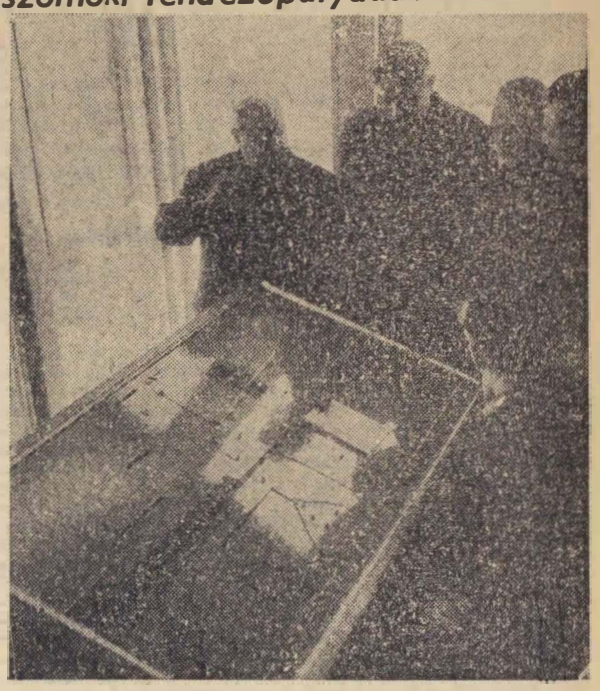
a dolgozók szociálls ellátása szempontjából ez a MÁV jelenlegi legkorszerűbb létesítménye.

Minden ott dolgozó számára biztosították az öltöző- és mosdóférőhelyeket.

A szolnoki rendezőpályaudvar megépítése szerves része a vasúton folyó nagyarányú műszaki rekonstrukciónak. *A magasfogadó vágánycsoportjához vezetnek a ceglédi, az újszászi és kiskunfélegyházi vonalak összekötő vágányai,* amelyek kétszintű keresztezésekkel metszik a fővonal vágányait. Korszerű, nagy teherbírású híd vezeti át az összekötő vonalakat a 4-es számú főközlekedési út felett.

A rendező irányvágányokon kívül indítóvágánycsoportok is épültek, ezek elrendezése a kelet és nyugat felé továbbítandó vonatoknál csak minimális átállítási mozgást tesz szükségessé.

A rendezőpályaudvaron felszerelték a szovjet gyártmányú hidraulikus vágányféket, nagy teherbírású 65 kg/fm súlyú sínekkel. A vágányféktoronyból — amely a rendezőpályaudvar szíve — jó kilátás nyílik az új pályaudvar valamennyi vágánycsoportjára. A torony



Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter és kísérete megtekinti a vágányfék-torony irányító központjának korszerű biztosítóberendezését
(MTI Foto, Hadas János felvétele)

gombnyomással működő váltóállító berendezése alkalmas arra, hogy a gurítás egész folyamatát előre beprogramozzák.

A forgalom biztonságát korszerű biztosítóberendezés és nappali fényt ontó lámpatestek segítik elő.

A vágányféktorony földszintjén helyezték el az elektromos berendezések csatlakozásait, a jelfogókat, amelyek a külsőtéri berendezéseket vezérlik.

Az átadási ünnepség keretében a rendezőpályaudvar építésében elért kiváló eredményekért *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter 3 kormánykitüntetést, 5 „Közlekedés kiváló dolgozója" kitüntetést és 14 miniszteri elismerést nyújtott át. *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója pedig 20 vezérigazgatói elismerést adott át.

B. L.

Január 27-től

villanygépek továbbítják a helyi vonatokat a Nyugati pályaudvar és Cegléd között

1969. január 21-én, amikor az első villanymozdony lassan, méltóságteljesen begördült a *Nyugati pályaudvar* csarnokának III. vágányára, mindenki megcsodálta. Jóllehet, hogy csak amolyan próbabekapcsolás, próbamenet volt, de azért a vasutasok és utasok körülállták a V 42—521 sz. Ward-Leonárdot.

Az egyik nap a csarnoki, másnap a külső C, D, vagy K/I—VI-ig vágányok voltak feszültség alatt, vagy mentesítve.. Még ezekben a napokban is ott ácsorognak a vágányok között a magas tolókocsik, a légi munkapadok, melyeknek tetejéről szüntelenül folyik a vezetékszabályozás. A 15—20 méteres magasságokban még gyakran láthatók az akrobatikus ügyességgel dolgozó szerelők.

Az igazgatósággal egyetértésben elkészül az első tolósforduló.

— *Gépben nincs hiány, csak a vezérlőkocsi kevés* — mondja gondterhelten *Paládi Sándor* főintéző, az állomás Ktg. tisztje, aki hosszú évekig az I. számú torony forgalmistája volt. Hasonlóképpen nyilatkozott *Tuza György* térfőnök is, akinek ugyancsak szívügye a mielőbbi átállás, az új 8/a menetrend bevezetése.

A január 23-án kibocsátott 3023/b igazgatósági távirat már a „tároló" vágányok felsővezetékeinek mikénti bekötését szabályozza. Egyben kijelöli a vonatszámok feltüntetésével a négy fordulót, mely szerint villanytológéppel kell a Nyugati pályaudvar és Cegléd között a helyi forgalmat lebonyolítani.

A régi és az új menetrendet összehasonlítva, megállapítható, hogy a *Nyugati pályaudvar—Cegléd* között 20—25, a *Nyugati pályaudvar—Monor* között pedig 12—15 perccel rövidültek a menetidők.

Más előnye is van a villamosvontatásnak. Melegebbek a kocsik, nem fordulhat elő, hogy egy alattomos jégdugó, vagy egyéb ok miatt dideregnek az utasok.

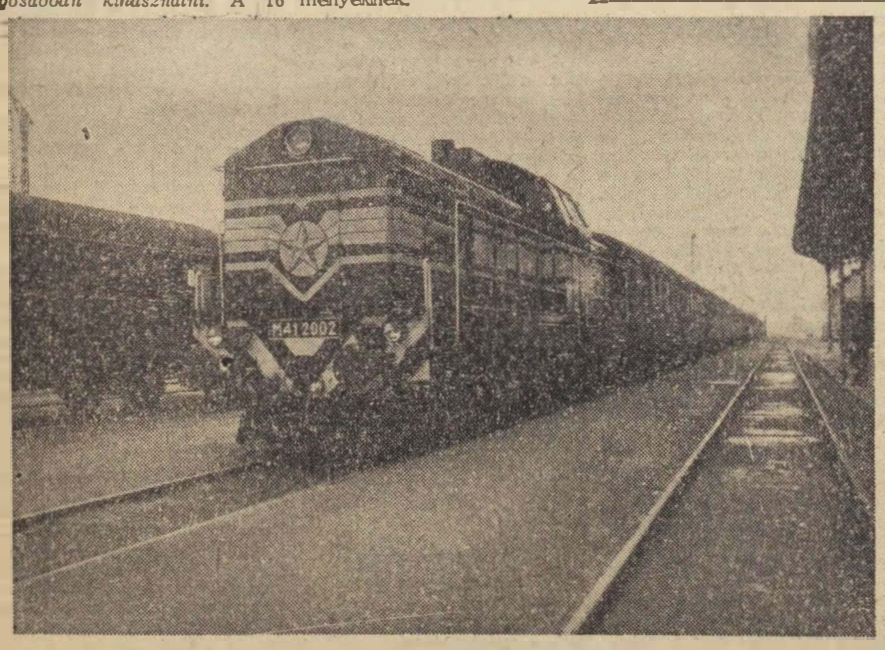
A próbajáratok után a Nyugati pályaudvar és Cegléd között január 27-től teljes üzemmel megindult a villamosvontatás. Ez azt jelenti, hogy valamennyi ingavonat és hagyományos szerelvény villanymozdonnyal közlekedik. Ezzel kapcsolatban érdekes, amit *Felvégi Istvántól,* a Hámán Kató Vontatási Főnökség mozdonyfelvigyázójától megtudtunk: a villanygépek megjelenésével a főnökség tíz 424-es gőzmozdonyt ad le állagából.

Gergely József

Új típusú Diesel-hidraulikus mozdony

A hazai mozdonygyártás új típusa jelent meg a közelmúltban a MÁV vonalain. A Ganz-MÁVAG-ban elkészült az *M-41-es, 1200 lóerős Diesel-hidraulikus mozdony két prototípusa.* Az előírt típuspróbák tapasztalatai azt bizonyították, hogy — bár a mozdony rendeltetése univerzális jellegű — *elsősorban nagy terhelésű személy és közepes terhelésű gyorsvonatok továbbításánál lehet legjobban és leggazdaságosabban kihasználni.* A 16 tonnás tengelynyomás lehetővé teszi, hogy a közepes terhelésű vonalakon és minden olyan vonalon, ahol 424-es sorozatú gőzmozdonyok teljesítenek szolgálatot, 100 km/óra sebességgel közlekedhessenek.

A típuspróbák után a járművek hosszabb ideig tartó próbaüzemeltetésben vesznek részt. Ekkor dől majd el, hogy ez a mozdonytípus megfelel-e a vasút által előírt követelményeknek.



Próbaúton az M—41, 2002 számú Diesel-hidraulikus mozdony
(MTI Fotó: Mező Sándor felvétele)

Nyolcezer tonna ócskavas terven felül

Rövidesen szétosztják a jutalomutalványokat

Kitűnő eredményeket hozott a vasút területére tavaly novemberben meghirdetett vasgyűjtési kampány. Az *Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság* tájékoztatása szerint 193 szolgálati helyen, mintegy 2000 vasutas dolgozó vett részt a vasgyűjtésben. A kampány 8000 tonnás terven felüli eredményt hozott, s így

a MÁV a múlt év végéig a tervezett 89 000 tonna helyett 97 000 tonna ócskavas átadásával segítette a kohászatot.

A vasgyűjtésben természetszerűen a három bontótelep — *Sátoraljaújhelyen, Celldömölkön* és a *Hámán Kató Szertárfőnökségnél* működnek — érte el a legnagyobb számszerű eredményeket, amellett, hogy nagy mennyiségű használható alkatrészt adtak át a javítóműhelyeknek és a kocsik futójavításához szükséges

faanyagmennyiséget teljes egészében a bontásból fedezték. *A terven felüli vasgyűjtési eredményhez a budapesti és a debreceni igazgatóság, valamint a debreceni és az Északi Járműjavító dolgozói adták a legtöbbet.*

A *Kohászati Alapanyagellátó Vállalat* ígéretéhez híven,

a terven felül gyűjtött ócskavas minden egyes tonnájáért 100 forintos vásárlási utalvánnyal jutalmazza a vasgyűjtés részvevőit.

A 800 ezer forint értékű utalványcsomag már január 10-e óta a vasút rendelkezésére áll. Szétosztásukra a kiadásra kerülő vezérigazgatói rendelkezés alapján a közeli napokban kerül sor. A KAV az idén terven felül gyűjtött ócskavasra is fenntartja a kampánnyal bevezetett jutalmazási rendszerét.

Gyermekrajz-kiállítás

A múlt évi múzeumi hónap idején szerény híradás érkezett a fiatalokhoz, a fővárosi és vidéki tanulókhoz, hogy küldjenek be rajzokat az országos közlekedési rajzpályázatra. Az érdeklődés minden várakozást felülmúlt. A felhívás után alig 30 nap alatt *az ország legkülönbözőbb helységeinek 700 iskolájából mintegy 4000 rajz és festmény futott be.*

A gyermekrajzpályázat eredményhirdetését január 25-én, szombaton tartották a Közlekedési Múzeumban. Ezzel egy időben nyitották meg a legjobb pályaművekből összeállított tárlatot. Minden beérkezett rajzot és festményt természetesen nem tudtak bemutatni, 400 festmény és rajz azonban látható.

A VII. kongresszus határozatainak végrehajtásáról

II.

A vasutas dolgozók 1968-ra jóváhagyott átlagbére I—III. negyedévi szinten 161 forinttal volt magasabb a tervezettnél. A túllépés egy része abból adódik, hogy általában az alacsonyabb bérrel járó munkakörökben van létszámhiány. A túllépés másik része a részesedési alap terhére különféle címeken engedélyezett bérfejlesztés következtében állott elő.

A bérrendezés és a premizálás tapasztalatai

Az átlagbérszint növekedésen belül külön figyelmet fordítottunk a kongresszus határozatára, mely szerint *a nehéz fizikai munka megbecsülését a bérezésben is jobban kifejezésre kell juttatni. A határozatnak megfelelően a pályafenntartási dolgozók bérszínvonala 11,4%, az útépítési munkásoké 5,5%, az utazóké 5,3 százalékkal növekedett.*

Az utazók bérszínvonalának emelésére 1968. július 1-től további, havi 3,3 millió, a kocsirendező, sarus, váltókezelő munkakörökben pedig havi 3 millió forintot fordítottunk.

A bérrendezés pozitívuma mellett újabb, feloldásra váró bérfeszültségek keletkeztek. A pénzügyi lehetőségek figyelembevételével ezek időrendi feloldására vonatkozó tervezetet az elnökség 1969 elején tárgyalja.

Az anyagi érdekeltség fokozottabb érvényesítését a prémium, illetve prémium jellegű juttatások tökéletesítésével kívántuk biztosítani. *1968. január 1-től új prémiumszabályzat került kiadásra,* mely nagyobb ösztönzést ad a gazdaságosabb munkára, az élő és holt munkával való takarékosságra, elősegíti a költségek csökkentését, a vállalati nyereség növelését.

Központi intézkedés folytán *1968. augusztus 1-től az igazgatóságok magasabb prémiumkeretet kapnak,* melyből az addig nem premizált kocsirendezők, valamint a váltókezelők havi prémizálást valósították meg.

A kongresszus határozata értelmében rendszeresen vizsgálnunk kell az erkölcsi és anyagi ösztönzési rendszereket. Ennek megfelelően intézkedést kell tennünk a premizálási rendszer felülvizsgálatára. *Egyre több munkakörre terjed ki a premizálás, a feltételek lazasága azonban máris azt mutatja, hogy a húzóereje lassanként elvész.* A prémium rendszeres fizetéskiegészítésül szolgál. Prémium ki nem fizetéssel jóformán csak fegyelmi határozat alapján találkozunk. Célkitűzés nem teljesítése miatt ilyenre alig-alig kerül sor. *Találkoztunk olyan esetekkel is, amikor a prémium tényezők teljesítésére törekvés miatt más munkákat elhanyagoltak.*

Intézkedések a munkaidő csökkentésére

A dolgozók életszínvonalának alakulásában jelentős szerepet tölt be a munkaidő törvényes és valóságos mértéke. Az 1021/1967. (VII. 12.) Korm. sz. határozat végrehajtására az alábbi intézkedések történtek:

— szabályozásra került a vasút egyes irányító, illetve végrehajtó szerveinek és a velük partner szakszervezeti szerveknek az intézkedési hatásköre,

— kidolgozásra került a lépcsőzetes munkaidő-csökkentés — közbeváltások kiterjesztése — ütemterve,

— 3 üzemnél kísérletképpen 1968. január hótól bevezetésre került a heti 44 órás munkaidő.

A szerzett tapasztalatok, valamint a szolgálati főnökségek jó előkészítő munkája alapján 1968. július 1-től csökkent munkaidővel dolgozik:

— *egészségre ártalmas munkaterületeken kb. 1000 fő (heti 36, illetve 42 óra).*

— *Üzemek, építési főnökségek, pályafenntartási főnökségek, vontatási főnökségek javító műhelyei, távközlési és biztosítóberendezési, építési és fenntartási főnökségek területein kb. 60 000 fő.*

— *12/24, vagy 16/32 váltásos szolgálatot teljesítőknél közbeváltós forduló bevezetésével havi 240 óráról havi 210 órára csökkentve kb. 9000 fő.*

A vasutas dolgozók közül kb. 70 000 fő dolgozik csökkentett munkaidővel, ami az összlétszámot figyelembe véve 43,5 százalék. (Fentiek nem tartalmazzák az 1969. január 1-től rövidített munkaidőben dolgozók számát.)

Az utazószemélyzetnél a magas szolgálati órák — túlmunka — csökkentésére törekedtünk.

A munkaidő-csökkentést a munkaerőhiány is hátráltatja. Meg kell azonban említenünk, hogy a műszaki fejlesztés, a munkaszervezés, a szoros létszámgazdálkodás következtében a létszámhiány ellenére is csökkent egyes kategóriákban a szolgálati órák száma.

Így például a forgalmi utazóknál:

Forgalom	Bázis	Tény
szolgálati óra	227	217
vonatkm/óra	3,81	4,30
Vontatás		
szolgálati óra	230	240
mozdonykm/óra	5,30	5,35

Résztvettünk a központi munkaügyi szabályok (Mt. V. MüM. rend., Min. Ut.) kidolgozásában, s a vezérigazgatósággal közösen megszerveztük a tervezetek igazgatósági és külszolgálati vitáját.

Az 1968. évi kollektív szerződést a vezérigazgatósággal közösen készítettük el, s terjesztettük a központi vezetőség elé. *Jelenleg folyik az 1969/70. évi Kollektív Szerződés tervezetének a vitája.* Az új kollektív szerződés 1969. április 1-én lép hatályba, addig a jelenlegi marad érvényben.

A szakszervezet közép- és alapszerveinek új felépítéséhez igazodva átszerveztük a munkaügyi döntőbizottságokat.

A vasút jelenleg is érvényes, különböző időben megjelent munkaügyi szabályait sajtó alá rendeztük, s gyűjteményben adtuk ki.

Az üzemi demokrácia fejlesztését szolgáló javaslatok

A balesetelhárítási tevékenység, az egészséges, biztonságos munkafeltételek biztosítása, az üzemi demokrácia fejlesztése és színvonalának emelése érdekében elkészítettük javaslatainkat a hatáskörök kiszélesítésére, a jogok bővítésére, amely végső soron a *Vasúti Munkavédelmi Szabályzatban* realizálódik.

A szakszervezeti bizottságok társadalmi munkavédelmi felügyelői és a munkavédelmi aktívák szakmai felkészültségének növelése érdekében éltünk a lehetőségekkel. *1968-ban 7 főt javasoltunk 3 hónapos SZOT bentlakásos munkavédelmi tanfolyamra, 100 társadalmi munkavédelmi felügyelő továbbképzését segítettük elő a Balatonkenesén szervezett kéthetes bentlakásos tanfolyamon.* A SZOT Munkavédelmi Osztály felkérésére a 3 hónapos bentlakásos munkavédelmi tanfolyamon előadóként is résztvettünk. Menetközben is segítséget adtunk a társadalmi munkavédelmi felügyelőknek a Felsőfokú Munkavédelmi Tanfolyam elvégzéséhez.

A munkásakadémiákat céltudatosan felhasználtuk az üzemi demokrácia és az egyszemélyi vezetés gyakorlati alkalmazásából adódó problémák tisztázására. Hasonló cél vezérelt bennünket, amikor részt vettünk *a Tervgazdasági és Műszakfejlesztési Szakosztály* által szervezett tanfolyamon (Budapest, Pécs, Miskolc), ahol a beruházók és azok műszaki ellenőrei tárgyalták a beruházással kapcsolatos kérdéseket. Az *Utasellátó Vállalat* felkérésére előadásokat tartottunk a munkavédelemről, ezzel is elősegítettük munkavédelmi ismeretek növelését.

Napirendre tűztük a vasút tanintézményeiben és a vasúti tanfolyamokon folyó munkavédelmi oktatás vizsgálatát, melynek további menetére az elnökség határozatot hozott. Ennek keretében gondoskodunk, hogy a vonatkozó tankönyvek tartalmazzák a biztonsági előírásokat. a tanárok és oktatók megfelelő biztonságtechnikai képzésben részesüljenek.

Közbenjártunk, hogy a szakszolgálat biztonsági megbízottak tanfolyamát az elkövetkezendő időben a vállalat költségére zártkörűen rendezhesse meg a 3. szakosztály. Tevékenyen résztvettünk (hatáskörünkbe tartozó esetekben) a biztonságtechnikai vizsgák lebonyolításában.

Részvettünk *a Munka Törvénykönyve* miniszteri szintű *Végrehajtási Utasításának* (Vasúti Munkavédelmi Szabályzat) elkészítésében és annak vitáját megszerveztük. Gondoskodtunk arról, hogy a dolgozók és szakszervezeti tisztségviselők észrevételeit, javaslatait a végleges VMSZ elkészítésénél figyelembe vegyék. Különböző szintű értekezleteken adtunk segítséget a VMSZ függelékek kialakításához, elkészítéséhez. Figyelembe vettük az időközben felmerült problémákat, ezeket összegeztük és a szükséges módosításokat a 3. szakosztállyal közösen rendezzük.

Figyelembe véve a SZOT Elnökségének a Vállalati Munkavédelmi Szabályzat átdolgozására vonatkozó irányelvét, javaslatot készítettünk az elnökség elé hasonló jellegű irányelv kiadására. Résztvettünk a területi bizottsági üléseken mindazon esetekben, ahol munkavédelemmel kapcsolatos tervek készítése szabályozást nyert a Vasúti Munkavédelmi Szabályzatban.

(Folytatjuk.)

Megkezdődtek a szocialista brigádvezetői tanácskozások

A brigádnaplók eredményes munkát tükröznek

A jubileumi verseny során az *Omiskolci Pályafenntartási Főnökség* szocialista brigádjainak többsége teljesítette felajánlását — állapította meg a főnökség vezetője a 87 szocialista brigádvezető és a 20 pályamester január 16—17-én tartott kétnapos tanácskozásán. A főnökség szocialista brigádjai ma már 820 taggal számolnak és a 18 pályamesteri szakasz közel ezer fővel a *Szocialista munka műhelye* cím elnyerésére, illetve megtartására versenyez.

A szocialista brigádok jelentős segítséget adtak a gazdasági feladatok sikeres megvalósításához. Javult a dolgozók élet- és munkakörülményeivel való foglalkozás, a dolgozók általános műveltségének emeléséért is sokat tettek a szocialista brigádok. Aktivitásukat jellemzi, hogy valamennyien részt vesznek párt- vagy szakszervezeti politikai iskolákon, munkásakadémiákon. *A szocialista brigádmozgalom elősegítette a balesetek megelőzését, a munkavédelmi őrök aktivitását.* A brigádok eredményeit havonta bejegyzik naplójukba, s e naplók többsége tartalmas tükre a végzett munkának és külsőleg is tetszetős.

A tanácskozás 30 felszólalója mondta el a mozgalommal kapcsolatos tapasztalatait és tett javaslatokat a szocialista brigádok minőségi munkájának fejlesztésére.

Antal József
Miskolc

Szorgalmazzák a szocialista brigádok népszerűsítését

A békéscsabai vontatási főnökség 21 szocialista brigádja közül kilenc az ezüst- és egy a bronzkoszorús jelvény birtokosa. Valamennyien kiváló munkát végeztek az elmúlt időszakban.

A január 16-án megtartott tanácskozásukon azonban a még tapasztalható problémákról, a hiányosságokról is sok szó esett. Több felszólaló kérte a vezetők fokozott segítségét. *Hasznos lenne, ha jobban népszerűsítenék a brigádok kiváló eredményeit, és szorgalmaznák, hogy minél több fiatal is bekapcsolódjon a mozgalomba.* A tanácskozáson elhangzott őszinte bírálatok bizonyára előmozdítják a további munkát.

Békéscsabai vontatási szocialista brigádvezetői közül hatan vesznek részt a február 7-én tartandó szegedi területi értekezleten, majd az országos tanácskozáson adnak számot eddig végzett munkájukról.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

A hármas jelszó jegyében

Pécs állomás szocialista brigádvezetőinek január 15-én tartott értekezletén *Kovács Sándor* állomásfőnök-helyettes számolt be az elmúlt időszakban elért fejlődésről. Szólt a nehézségekről és a soron következő feladatokról is. Törekedni kell arra — hangsúlyozta —, hogy a hármas jelszó mind jobban érvényesüljön a brigádok életében. Köszönetet mondott a brigádvezetőknek önzetlen és áldozatkész munkájukért. Kérte, hogy az elismerést tolmácsolják a brigádok tagjainak is.

A szocialista brigádok következetes, jó munkájának döntő része van abban, hogy Pécs állomás immár nyolcadik éve teljesíti az élüzem követelményeket. A hozzászólások után nyolc küldöttet választottak a szocialista brigádvezetők területi értekezletére, kettőt az országos tanácskozásra.

Zomi Lajos
Pécs

Egy esztendő munkája a mérlegen

Beszélgetés Auguszt Jánossal, a szombathelyi területi bizottság titkárával

Több mint 16 ezer szervezett dolgozó, 61 szakszervezeti bizottság munkáját irányítja a szombathelyi területi bizottság. Éppen egy esztendeje, hogy *Auguszt János* került a területi bizottság élére.

Az elmúlt egy esztendő az új gazdaságirányítási rendszer elsőévi tapasztalatairól, a soron következő feladataikról beszélgettünk a titkárral.

— *Területi bizottságunkat és az alapszervezeteket is magasabb követelmények elé állította az új mechanizmus* — kezdte a beszélgetést. — *A csomóponti pártbizottság és az igazgatóság vezetésének segítségével, aktivistáink támogatásával mégis sikerült megfelelni a feladatoknak. Ma már elmondhatjuk, hogy sikeresen zártuk 1968-at.*

Javult az aktivisták tájékoztatása

Az eredményekről szólva elmondotta, hogy a területi bizottság megjavította az aktivisták tájékoztatását, ami előfeltétele annak, hogy a feladatokat mindenki egyformán értelmezze. A területi bizottság titkára, *Szabó Béla*val, a szombathelyi igazgatóság vezetőjével, *sorra felkeresték a nagyobb szolgálati helyeket, csomópontokat, ahol közvetlenül tájékozódtak a gondokról, problémákról.* Ezzel párhuzamosan javult a kapcsolat az igazgatóság és a területi bizottság között is. Ma már például nincs olyan, a dolgozókat érintő igazgatósági ügyirat, amely kiadás előtt ne kerülne át a területi bizottságra. Hasonlóan javult a kapcsolat az alapszervezetek vezetői és a helyi szolgálati vezetés között is. A szakszervezeti bizottságok többsége mind jobban betölti a partner szerepét.

— *Elégedettségre semmi okunk* — folytatta Auguszt János. — Gyakori jelenség még, hogy nem találjuk a megfelelő hangot, hiányzik az előrelátás, az új követelményeknek megfelelő gazdaságpolitikai szemlélet. Ezek birtokában többet tehetnénk tömegkapcsolatainkért, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért.

Jelentős eredmény, hogy a területi bizottság széles körben szervezte meg az aktivisták továbbképzését, a tagság politikai oktatását. *Harmincöt szolgálati helyen, nyolcvanhárom „Társadalmunk időszerű kérdései" tanfolyam működik több, mint kétezer hallgatóval.* Ötvenegy bizalmi tanfolyamot szerveztek 700 aktivista részvételével, s az első előadásokat már a választások előtt megtartották. Műszaki akadémiát 11 szakszervezeti bizottság szervezett 20 témakörrel, s ezeken nem kevesebb, mint 224 előadás hangzott el. Ebből a szempontból *csak a pályafenntartási szakszolgálatnál vannak problémák.* Különböző kifogásokkal halogatják a műszaki akadémiák szervezését, pedig náluk különösen szükség lenne a dolgozók szakmai képzettségének emelésére.

A szervezettség 98 százalékos

A területi bizottsághoz tartozó alapszervezetek *évente közel kétmillió forinttal gazdálkodnak.* A múlt esztendőt tekintve, hogyan értékelhető ez a gazdálkodás?

— *Alapszervezeteink többsége megfelelt a követelményeknek, hiszen a szervezettség több, mint 98 százalékos volt, a tagdíjfizetési készség pedig meghaladta a 99 százalékot. Bevételeink 36 százalékát több, mint 700 ezer forintot, szociális célokra fordítottuk. Tagságunk kulturális céljaira, közel félmillió forintot költöttünk.*

— Jelenleg, melyek a területi bizottság legfontosabb tennivalói?

— *A legfontosabb természetesen, hogy segítsük az alapszervezeti választások lebonyolítását. Erre minden intézkedést időben megtettünk.* Az alapszervezeteket a területi bizottság egy-egy tagja patronálja. Minden bizonnyal alapszervezeteink erősödését hozza az 1192 bizalmi- és a közel 800 aktivista, vezetőségi tag újjáválasztása. A választásokkal párhuzamosan veszünk részt minden szinten az 1969. évi tervfeladatok kialakításában és a szocialista munkaverseny tovább szélesítésében.

A múlt év végére sokat javult igazgatóságunk szakvonali munkája. Szeretnénk elősegíteni, hogy az igazgatóságok versenyében Szombathely ismét az élre kerüljön — mondotta befejezésül Auguszt János.

L. J.

Újra bizalmat kaptak

Befejezéshez közeledik Szegeden a bizalmiak újjává-lasztása. Az elmúlt két év folyamán a bizalmiak többsége olyan munkát végzett, hogy csoportjuk tagjai tovább is ragaszkodnak személyükhöz.

Szeged-Rendezőn például *Ambrus János* főintézőt csoportja egyhangúlag választotta meg újra bizalmijának. Ambrus János négy éve vette át a csoport vezetését. Gondoskodik a tagok üdülési igényeinek kielégítéséről. Ismeri a csoportba tartozók anyagi körülményeit, hosszabb betegség esetén meglátogatja őket. Szükség szerint javasolja részsegély folyósítását. De ugyanígy ellátja teendőit *Kószó Istvánné* árupénztáros és *Rácz Istvánné* laktanya-takarítónő. Mindkettőjüket újramegválasztotta csoportja, mert munkájukkal a legteljesebb mértékben elégedettek voltak.

A bizalmiak elősegítették állomásunkon a jó kollektív szellem kialakítását. A dolgozók segítik, betegség esetén helyettesítik egymást. Nem egyszer volt *Törzsmagi Aranka* érkező és induló kocsi felírója egy személyben. Most amikor beteg lett, *Kondrás István* egymaga végzi a kettős feladatot. A nehézségek ellenére is jó hangulatban, rendben folyik a munka, ahol a bizalmi összetartja a csoportot.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

Nők akadémiája

Az idei oktatási évre 50 hallgató részvételével szervezte meg a *„Nők akadémiáját"* a Záhony körzeti állomások szakszervezeti bizottsága mellett működő nőbizottság.

A tervezett tíz előadásból négyet már megtartottak. Az igények előzetes felmérése tette lehetővé, hogy az előadássorozat felkeltette a nődolgozók érdeklődését. Az első előadás keretében *Lipők András*, a kisvárdai járási pártbizottság titkára beszélt a külés belpolitikai kérdésekről. A második előadást *Móré Imre*, a záhonyi csomóponti pártbizottság munkatársa tartotta világnézeti kérdésekről. A harmadik és a negyedik előadást *Földvári Lajos* tartotta. Előbb a kollektív szerződést értékelte, majd a szocialista hazafiságról beszélt.

Czirják Ferenc
Záhony

Bizalmiválasztások után – műhelybizottsági választások előtt az Északi Járműjavítóban

— Túl vagyunk az első felvonáson! Az *Északi Járműjavítóban* idén is 220 bizalmit választottak meg, s csupán mintegy öt százalékuk új ember... S akiket nem választottak újjá, azok is jobbára nyugdíjba vonultak, vagy más munkaterületre mentek dolgozni. Persze, olyan bizalmi is akadt, akit jogosan bírált a tagság!

A bizalmiválasztások után — a műhelybizottsági választások előtt beszélgetünk *Baranyai Zoltánnal*, a járműjavító szb-titkárával és két műhelybizottsági titkárral: *R. Tóth Józseffel* és *Fenyvesi Károlyval.*

— A IX. karbantartó osztály 16 bizalmija közül csupán három nem javasolt újraválasztásra a műhelybizottság képviselője — mondja *Fenyvesi Károly.* — Két régi bizalmit nem is választottak meg; *kifogásolták, hogy nem tájékoztatták kellően csoportjuk tagjait és a dolgozókat is érintő eseményekről más bizalmitól tudták meg. A harmadik bizalmi ugyan megfelelt a tagságnak*, de mi úgy véltük, inkább rutinból, mint szívből dolgozik, és könnyedén tesz irreális ígéreteket.

— *Nálunk, a X. villamosmozdony-javító osztályon, az egyik bizalmit érdemei elismerése mellett nem választották újjá* — folytatja *R. Tóth József.* — *Az öntőkből és gyalusokból álló bizalmicsoportban az elmúlt két esztendőben az öntők kerültek túlsúlyba, és érthetően maguk közül akartak bizalmit választani.*

A bizalmiválasztások tapasztalatait értékeli a szakszervezeti bizottság tagjaiból alakult operatív bizottság

(Hemző Károly felvétele)

zették be a csökkentett, 44 órás munkahetet... és hogy helytálltunk, hogy ez bevált, abban a szakszervezetnek is jelentős szerepe volt.

Tizenegy műhelybizottság alakul. Legutóbb tizenkét műhelybizottság volt, de január 1-én a kismotorjavító osztály megszűnt. Jelentősen megnőtt viszont a X. osztály dolgozóinak létszáma. Előbb azt tervezték, hogy itt két műhelybizottságot alakítanak, de — gondolva az építkezésekre és az átcsoportosításokra, a várható helycserékre — továbbra is egy műhelybizottság intézi az osztály ügyeit. *Ez lesz az üzem legnagyobb létszámú műhelybizottsága — a korábbi 11 helyett 13 tisztségviselőt választanak meg.* A tagságnak az a javaslata, hogy legyen a műhelybizottságon belül nemzetközi felelős és információfelelős.

Érdekesnek ígérkezik a IX. osztály műhelybizottságának választása. A korábbi, öttagú vezetőségből ketten nyugdíjba mentek, egy tag valószínűleg magasabb tisztségbe kerül — és a bizottságot héttagúra növelik. A karbantartó osztályon erősen felfrissített műhelybizottság lát majd munkához. S új titkárt választanak az I. műhelybizottságnál, ahonnan az elmúlt két évben az egyik titkár más munkakörbe ment, a jelenlegi titkár pedig most van távozóban.

F. T.

Az „első felvonás" mérlege

Az újonnan megválasztott bizalmiak átlagos életkora 35—40 év, de azoknál a csoportoknál, ahol fiatalok dolgoznak, 21—22 esztendős bizalmiakkal is találkozhatunk. A X. osztályon pedig, ahol többségében nők dolgoznak, a bizalmiak is nők; *Háberl Andrásné, Kriszt Emilné és Németh Istvánné.*

— *Legutóbb 32 olyan bizalmink volt, aki egy évtizednél régebben látja el ezt a megbízatást* — jegyzi meg az szb-titkár. — *A műhelybizottságok javaslatára valamennyien két nap jutalomszabadságot kaptak. Úgy érezzük, ennek jó hatása volt és a dolgozók a bizalmi munka megbecsülését látták ebben az intézkedésben!*

Az „első felvonás" mérlege: *a választásokon élesebb viták nem voltak, a hozzászólók többsége azt bizonygatta, hogy elégedett a bizalmija munkájával.* Kérték, hogy a bizalmi legyen még inkább összekötő kapocs a csoport tagjai és a felsőbb szervek között, a dolgozók a bizalmiaktól értesüljenek a vállalat, a vasút gondjairól, problémáiról. Mint örökösen visszatérő témát, ez alkalommal is megemlítették: *kevés a családi beutaló az üdülőkbe. Pedig sokan szeretnének a feleségükkel, vagy a gyermekükkel együtt pihenni!* S szóltak a városi közlekedés problémáiról, a zsúfolt autóbuszokról. A szakszervezetet kérik, hogy keressen kapcsolatot a Budapesti Közlekedési Vállalattal, és együtt találjanak valamilyen megoldást a csúcsidőszak tehermentesítésére!

Eseménygazdag két év után

Februárban megkezdődnek a műhelybizottsági választások. A bizalmiválasztások alighanem több olyan tapasztalattal szolgáltak, amelyeket a soron következő választáskor is hasznosítani tudnak.

— *A szakszervezeti tagok nagyon alapos műhelybizottsági beszámolókat várnak, hiszen az elmúlt két esztendő nemcsak a vállalat életében volt jelentős, hanem a szakszervezeti munkában is.* Az Északi Járműjavítóban annak idején kísérleti jelleggel ve-

Választás előtt Tatabánya-alsón

Szakszervezeti választásokra készülnek *Tatabánya-alsó* állomáson. Ez a feladat ma azt jelenti, hogy a szakszervezeti bizottság helyi vezetői, a műhelytitkárok, az állomás vezetése és pártszervezete azon munkálkodik, hogy a mostani tisztújítás viharmentesebb legyen, mint a legutóbbi. Mi is történt két évvel ezelőtt?

Jelenleg 180 vasutas dolgozik a csomóponton. De a létszám ilyen mértékű emelkedésével a szociális, kommunális beruházások már évek óta nem tudnak lépést tartani. *A vasutas dolgozók a folyosókon és a várótermekben öltözködnek. Tisztálkodásra 40 embernek egyetlen lavor szolgál. A nőknél még rosszabb a helyzet.*

A szakszervezeti bizottság segítségével

A legutóbbi vezetőségválasztások során az emberek felvetették ezt a problémát. Akkor olyan vezetőséget kívántak, akik képesek segíteni a bajokon. A vita késő órákon át folyt. Háromszor kellett választani, amíg az új titkár, *Tömöri Sándor* szavazattöbbséget kapott. *Konrád István*, a korábbi szb-titkár az egyik műhelybizottság élére került. *Az új vezetőség hozzá is kezdett az elképzelések megvalósításához, csakhogy ez akkor sem rajtuk múlott és ma sem tehetnek sokat.* Pedig igazán nem lehet semmit a szakszervezeti bizottság szemére vetni. Javaslatok tucatjait nyújtották be a budapesti igazgatósághoz, de érdembeli választ egyikre sem kaptak. Az új felvételi épület munkálatait pedig csak 1970-re ígérik.

A tatabányaiak egyik megoldásként felajánlották a szociális létesítmény céljára a saját erőből épített vasutas kulturotthon egy részét. Másik megoldásként a pályafenntartás számára az állomás területén belül elhelyezkedő terület hasznosítását javasolták. Ebbe a pályafenntartási főnökség nem egyezett bele. *A problémák tehát máig sem oldódtak meg és így Tömöri Sándor legalább olyan nehezen tud választóinak szemébe nézni, mint az előző titkár.*

Mi az, amiben mégis előbbre léptek, ami ha nem is teljes mértékben, de azért javítja a mérleget. *A szakszervezeti bizottság segítségével teremtették meg az alapját egy 8 személyes Balaton-melletti hétvégi üdülő építésének*, amely ebben az évben épül fel. Az anyagi fedezetét az a bérleti szerződés szolgáltatta, amelyet az Utasellátóval kötöttek. Ez az előnyös szerződés tette korábban is lehetővé, hogy berendezzék a meglevő említett kultúrotthont.

Kipróbált társadalmi munkások

Jó kapcsolat alakult ki a szakszervezeti bizottság és *Bánhegyi Sándor* állomásfőnök között. A tapasztalt szolgálati főnök sokat segít a szakszervezeti bizottságnak.

Javukra szolgál az is, hogy a jelenlegi szakszervezeti vezetők régi, kipróbált társadalmi munkások. *Tömöri Sándor* a párthan szerezte mozgalmi tapasztalatát, míg *Lencse Menyhért* szakszervezeti bizottsági elnök, 1946 óta lát el különböző szakszervezeti funkciókat.

Nem lesz sima az elkövetkezendő választás sem. Szenvedélyes vitákra, számonkérésekre van kilátás. De a vezetők nem félnek ettől. Tudják, hogy a hiányosságok mellett ott vannak az eredmények is.

Molát Ferenc

Mit tartalmazzon a beszámoló?

A SZAKSZERVEZETI DEMOKRÁCIA fontos jellemzője a választott vezetők, vezető testületek rendszeres beszámolása a választóik előtt. Különös jelentőséggel bír a beszámolás a választások alkalmával. *A szakszervezeti bizottság, a műhely- és osztálybizottság újraválasztásának kiemelkedő eseménye az előző választás óta végzett munkáról való számadás.* A bizalmit választó csoportok a legtöbb helyen már meghallgatták és megvitatták bizalmijuk beszámolóját és a tagság döntött afelől is, hogy a korábbi bizalminak, vagy másnak adják a megtisztelő megbízást. A műhelybizottságok egy része és a szakszervezeti bizottságok még a beszámoló összeállításán munkálkodnak. Ehhez a fontos munkához szeretnénk néhány gondolattal hozzájárulni.

Mit tartalmazzon a beszámoló? Ez a kérdés manapság gyakran vetődik fel a vezetőség tagjai között. Tegyük hozzá, joggal, mert két év munkáját, tucatnyi szakszervezeti vezető érdemes tevékenységét, fáradozásait és a vezető testületek 24 vagy ennél is több értekezletének gazdag tartalmát nem lehet a beszámolóban teljes hűséggel tömöríteni.

Helyes minden beszámoló bevezetőjében arról szólni, hogy a szocializmus erői az elmúlt két évben, a nemzetközi méretű osztályharcban tovább erősödtek. *A szocialista világrendszer politikailag, gazdaságilag tovább fejlődött. A szocializmus országainak fejlődési üteme a KGST keretei között gyorsabb, mint a kapitalista világrendszer gazdasági fejlődése.* Az imperializmus arca nem változott, továbbra is agresszív és háborús. Újabb és újabb tűzfészekkel, háborús vagy fegyveres konfliktusokkal zavarja a népeket a társadalmi haladás útján.

Minden beszámoló bátran számot adhat arról, hogy *hazánkban nyugodt politikai légkörben, eredményes országépítő munka folyik.* Teljes siker koronázta pártunk előirányzott programját. Az új gazdaságirányítási rendszerre való áttérés első esztendeje a választott út és módszer helyességét igazolta. Népünkkel együtt a vasutasok is nyugodt légkörben termelnek és becsülettel elégítik ki a népgazdaság szállítási igényeit.

A SZAKSZERVEZETI MUNKÁBAN is töretlen fejlődés tapasztalható. A beszámolók mindent nem ölelhetnek fel, de fontos, hogy a tagság érdekében végzett legjelentősebb munkák helyi és területi eredményeit összegezzék. *A vezetőség mondja meg nyíltan, mire összpontosította a műhelybizottság vagy a szakszervezeti bizottság figyelmét, erejét, szervező, mozgósító készségét.* Mit valósított meg a kongresszusi határozatokból, mit tett azok szellemében a munkahelyeken, a tagság körében. érdekében. Helyes felhasználni minden alapszervezetben a szakszervezet központi vezetősége által a kongresszus óta végzett munkáról szóló jelentést és a választásokkal kapcsolatban kiadott érvgyűjteményt.

Összegezni kell, hogy menynyit fejlődött a tagság két év alatt politikailag, valamint az általános és a szakmai műveltség tekintetében. E fejlődést hogyan segítette elő a vezetőség, a bizalmiak. *Fontos elemezni a dolgozók munkakörülményeinek, szociális ellátottságának javításáért tett erőfeszítéseket, ennek nyomán beállt változásokat.*

Minden beszámolóban fontos helyet foglal el a tagság, az emberek egészsége, munka- és életbiztonsága, a balesetmegelőzés érdekében kifejtett politikai felvilágosítás, a szervezeti tömegmunka és egyéb, a szakszervezet törvényes jogai közé tartozó intézkedés és azok hatásának elemzése.

A taggyűlések nem indokolják, hogy a munkaverseny eredményeit számokkal, vagy a verseny egyes szakaszainak részeredményeivel elemezzék. *Fontos rámutatni azonban a szocialista munkaverseny szervezésében legfontosabb tendenciákra, minőségi fejlődésre és gyengeségre.* Ezt az is indokolja, hogy a szocialista munka eredményeként az elmúlt két évben növekvőben volt és van a vasutas dolgozók különböző rétegei részére folyósított anyagi ösztönzők összege. Két esztendő alatt a jó munka eredményeként — jutalmak, prémiumok formájában — *a vasutas dolgozók családjai életszínvonalát növelő jövedelem mintegy 150 millió forinttal növekedett a munkaköri és rangköri béreken felül.* Helyes utalni arra, hogyan részesedett ebből a kollektíva, hogyan javult a helyi munka, hogyan érvényesült a munka utáni szocialista elosztás elve, mit kell még javítani a következő időben.

SZÓLNI KELL a beszámolóknak arról is, hogy a kongresszusi határozatok szellemében növekedett a dolgozók joga. javult a vezetésbe való bevonásuk, ennek következtében *nőtt, erősödött a szakszervezeti szervek jogköre is.* Szólni kell arról is, hogy a szakszervezeti tagsághoz kötött szociális juttatások is tovább terjedtek, összegükben növekedtek. A társadalombiztosítási tanácsok széles körű munkájáról szólva helyes a tagságnak számot adni arról a sokoldalú tevékenységről, amely feiöleli a nagy kollektívák közvetlen érdekeit, s amelynek nélkülözhetetlen eleme a kisfizetésű és szociális helyzete miatt legrászorultabb szakszervezeti tagokat szolgálja. A pénzgazdálkodás legfőbb jellemzőinek megmutatása nem hiányozhat egyetlen beszámolóból sem.

Beszélni kell a bizalmiak felelősségéről és kétéves munkájuk tapasztalatairól. A legnagyobb nyilvánosság előtt ismét alá kell húzni, hogy *az egyes szakszervezeti tagok személyes érdekképviseletében a bizalmiaknak a korábbinál nagyobb a szerepük és felelősségük.* A tagság nevelésével, ügyeivel, gondjaival kérés nélkül is szükséges foglalkozni a bizalmiaknak. Ez olyan tartalmat ad a bizalmi munkának, amely széles és mély bizalmat ébreszt a tagságban a szakszervezet iránt. Mindez olyan felelősségteljes munkája a bizalmiaknak, melyet rajtuk kívül egyetlen más tisztségviselő sem pótolhat.

A VEZETŐSÉGI MUNKA két esztendejének sikereiről, kudarcairól, próbálkozásairól, az elmulasztott alkalmak összevetéséről olyan beszámolót készíthet minden vezetőség, amely az egész tagság széles körű érdeklődését és a vezetőségválasztó értekezleteken a korábbinál is magasabb fokú aktivitását, felelősségét ébresztheti. A vezetőség mellett a tagság is készül a választásra. Függetlenül a vezetőségtől, maga is mérlegeli, hogyan éltek bizalmával.

A beszámoló összeállítóinak szem előtt kell tartaniuk, hogy a műhelybizottságoknál 30—40, a szakszervezeti bizottsági választásokon 45—55 percben kell sűríteni a két év törekvését, fáradozását, eredményeit és tanulságait. *A hosszú beszámoló nemcsak unalmas, érdektelenségbe viszi, de elveszi az időt és a lehetőséget, hogy a tagság véleményt mondjon a vezetőség munkájáról, tanácsaival, kritikájával segítse a politikai, érdekvédelmi tevékenység hatékonyabbá tételét.* Szükséges előre tervezni, hogy kellő időt kapjon a tagság a bírálatra, a szakszervezeti munka és a vezetők tevékenységének értékelésére, hogy a kollektív bölcsesség ereje útján nagyobb lendületet vehessen a következő két évben a kongresszusok által kijelölt út végig járása.

HELYESELHETŐ AZ IS, hogy nagyobb létszámú szakszervezeti bizottságoknál és ahol a feltételek ezt lehetővé teszik. a munkabizottságok részletes kétéves munkáját *a szakszervezeti bizottság írásos jelentéseként készítse el és adja közre a tagságnak, a küldötteknek* úgy, hogy azok a választásig áttanulmányozhassák.

A beszámoló készítésével egyidőben fontos, hogy előkészítsék a taggyűlés elé terjesztendő határozati javaslatot is. A határozati javaslat ne terjengős, hanem a kongresszusi célkitűzések végrehajtásáért, valamint a szakszervezeti munkában még megtalálható gyengeségek kijavítása érdekében teendő intézkedéseket tartalmazza.

Kovács János

A Landler Járműjavítóban

a régi bizalmiak 80 százaléka újra bizalmat kapott

A szakszervezeti bizalmiak helyzete az elmúlt év elején közel sem volt rózsásnak mondható. Az új gazdasági irányítási rendszer bevezetése következtében ugyanis sok ismeretlen s gyakran kényes feladat megoldása várt a szakszervezeti sejtek elöljáróira.

Az elmúlt napokban fejeződött be a *Landler Jenő Járműjavító Üzemnél* a bizalmiak számvetése. Nyilatkozott a tagság, hogy mennyire volt elégedett szakszervezeti bizalmijával.

És nyilatkoztak a bizalmiak is. A járműjavító szakszervezeti bizottsága ugyanis megfelelően felkészítette a bizalmiakat a választásra.

Hogyan történt ez és miért volt rá nagyobb szükség, mint az elmúlt években. Erről beszélt *Simon László*, a szakszervezeti bizottság titkára.

— *Elsősorban azt akartuk elérni, hogy a bizalmiak minden csoportban körültekintően számoljanak be a két év alatt végzett munkájukról.* Nem akartuk, hogy egyetlen csoportnál is formálissá váljék a választás, illetve a bizalmi túlzott szerénységből ne mondja el, mit végzett. A bizalmiak részére adott vázlattal segítettük őket, hogy tárják fel azt is, amit eddig vagy egyáltalán vagy csak részben láttak el.

A bizalmiválasztások tapasztalatai arra utalnak, hogy *jól sikerült a beszámolók előkészítése*, s ez egyben azt is jelentette, hogy a tagság is aktívan hozzászólt, a csoport tagjai őszintén s a konkrét feladatok, az elvégzett vagy el nem végzett munka kapcsán tudták értékelni a bizalmi tevékenységét.

Miről számoltak be a bizalmiak?

— Arra törekedtünk, hogy elsősorban a saját dolgaikról beszéljenek, csakis olyasmit kérjenek számon a bizalmiaktól, ami elintézésében szerepük lehetett. Igy: *a jutalmak, a segélyek, a kitüntetések, a fizetési előlegek, üdülőjegyek, a tagfelvételek ügyeiről esett a legtöbb szó.* A csoportok tagjai meggyőződhettek arról is, hogy a szakszervezeti bizottság igényli a bizalmiak észrevételeit, véleményeit.

A technológiai osztályon *Dely Jánosné*, a VI. osztályon *Benkó Károly*, a mozdonyosztályon *Ludányi Béla* csoportjánál például olyan kitűnően értékelték az elmúlt év szakszervezeti munkáját, hogy senkiben sem maradhatott kétség: *bizalmijuk továbbra is alkalmas a szakszervezeti munka ellátására.*

A bizalmiválasztás a jó előkészítés ellenére sem mindenütt sikerült jól. Előfordult néhány helyen, hogy *a tagság olyan kérdéseket feszegetett, amelyhez a bizalminak semmi köze sem volt.* Az anyagosztályon például a vállalati bérgazdálkodásról beszéltek s alig esett szó mindarról, amit bizalmijuk az elmúlt két évben végzett.

A statisztikai adatok is árulkodnak. A választások során a régi bizalmiak több mint 80 százalékának újra bizalmat szavaztak. A választási előkészítést figyelembe véve elmondható tehát, hogy tevékeny szakszervezeti munka folyik a Landler Jenő Járműjavító bizalmi csoportjaiban. Olyan munka, amely a tagság egyetértésével, támogatásával találkozik.

L. Gy.

A vasút eredményességének alapja:

a tervszerű üzemviteli munka

(Folytatás az 1. oldalról.)

az elérhető nyereségtömeg nagyságát vették alapul. Eszerint

a vasút ez évi áruszállítási feladata 115 millió elszállítandó árutonnát foglal magában.

Mivel a szállítások mennyisége alig növekszik, nem számolhatunk a bevételek számottevő emelkedésével sem. Ezzel szemben *a tervezett bevétel kereken 18 milliárd forint, 628 millióval több az 1968. évi tervezettnél.* Miből tudja a vasút ezt az összeget előteremteni?

A vasút vállalati eredményének kedvező kialakítása érdekében — számolva a belépő korszerű eszközökkel — a szervezési intézkedések hatásával — a tervezett költség *16 milliárd 665 millió forint, 439 millió forinttal több az 1968. évre tervezettnél.* Így válik lehetővé, hogy a tervezett nyereség tömege 1335 millió forint, vagyis 135 millió forinttal több, mint az 1968. évre tervezett nyereség. A tervezett nyereségtömegből

a személyszállítással és az árufuvarozással közel 1 milliárd 100 millió forintot kell realizálni.

Ezekután önkéntelenül is felvetődik a hogyan kérdés. A vezérigazgató-helyettes ezzel kapcsolatban a következőkben határozta meg a legfőbb tennivalókat. *1969-ben tovább kell javítani az árufuvarozás hatékonyságát, tovább kell fejleszteni a fuvarozás mindazon összetevőit,* amelyek aktív hatást gyakorolnak az árbevételek növelésére, a ráfordítások csökkentésére, az áruszállításra tervezett közel 1 milliárd forint nyereségtömeg biztosítására. Ennek egyébként alapvető feltétele a 115 millió tonna áru elszállítása. Az áruszállítás eredményeinek növelését kedvezően befolyásolják azok az államközi és egyéb megállapodások, melyek következményeképpen az export-import forgalom 6—7 százalékkal növekszik, és nő a tranzitforgalom is.

Változatlanul fontos feladat a szállítástervezés új rendszerében a piac igényeinek ismerete. Nélkülözhetetlenek azok az információk, melyek a kereslet-kínálat alakulásáról, a fuvarpiacon végbemenő eseményekről adnak tájékoztatást. A vasút kereskedelmi szolgálatának a fuvaroztató felek rendszeres felkeresésével kell tájékozódnia a szállítási kereslet alakulásáról. *A szállítási tervet, a havi fuvarozási előirányzatot a szerzett információk alapján kell megállapítani.* A fuvarszervezők, az állomásfőnökök és kereskedelmi helyetteseik a vasút képviselői, de ugyanakkor a tervezett teljesítmények és bevételek biztosításához a szállíttató felek érdekeit is messzemenően képviselniük kell, és segítséget kell nyújtaniok a szállítással kapcsolatos problémák megoldásában.

A vasútnak a személyszállításhoz hasonlóan,

az árufuvarozásnál is növelni kell a szolgáltatás színvonalát.

A pontosság és a folyamatos szállítás mellett ebben az évben új és korszerű fuvarozási módok bevezetését kell előkészíteni. Többek között fokozni kell az áruknak szállítótartályokban és rakodólapokon való továbbítását. Ezenkívül mind a belföldi, mind a nemzetközi forgalom igényeinek megfelelően kell felkészülni a nagy szállítótartályos fuvarozási mód kiterjedtebb alkalmazására.

A személy- és áruszállítás, de az egész vasút eredményessége főként azon múlik, hogy *milyen lesz az üzemviteli munka tervszerűsége.* A vasút lehetőségei ma már olyanok, hogy a tervszerűbb üzemvitelt szigorúbban, következetesebben meg lehet követelni. Annál is inkább, mivel *minden vasutas érzi és tudja, hogy a forgalom lebonyolításánál elsősorban a vonatközlekedésnél nagyobb rendre, fegyelmezettebb összműködésre és tervszerűbb munkára van szükség,* a hibák áthárítása helyett, a tervszerűséget biztosító alapszabályok érvényesítésére kell nagyobb energiát fordítani.

Lindner József vezérigazgató-helyettes végezetül az állóeszközfejlesztéssel, a munkaerőgazdálkodással és munkavédelemmel foglalkozott.

Vlsl Ferenc

Kevesebb túlórával

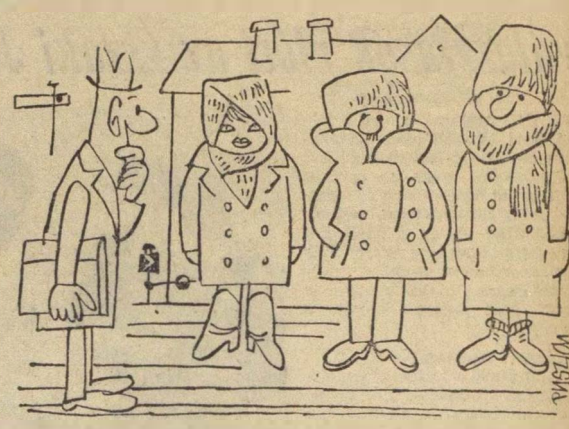
Gödöllőn, az állomás kultúrtermében rendezték meg január 24-én a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség pályamesteri értekezletét, amelyre több vendéget is meghívtak.

Csiszér Lajos, a főnökség vezetője, beszámolójában ismertette a balesetek megelőzésére tett intézkedések eredményeit, a 44 órás munkahéttel kapcsolatos észrevételeket. A pályafenntartási szakszolgálat hibájából nem tűztek ki lassújelet, csökkent a túlórák és a készenléti órák száma.

Köszöntötték és megajándékozták *Baky István* főpályamestert, aki 41 évi szolgálat után most vált meg nógrádkövesdi szakaszától.

Csiba József

HÉTKÖZNAPI MASZKABÁL



— Nem ismerem ki magam, ki kicsoda ezekben az egyenruhákban.

(Pusztai Pál rajza)

Újra az élre kerülhet a miskolci csomópont

Kiváló munkaeredmények — Fejlesztési gondok

A múlt évi eredmények értékelését illetően bizakodó a hangulat a miskolci csomóponton. Megbízható, sőt sok szempontból kiváló eredménnyel kezdték a reform végrehajtását.

Miskolc-Tiszai pályaudvar versenytábláján elismerésre méltó teljesítményeket jeleznek a számadatok.

— Arra mozgósítottuk tavaly pályaudvarunk minden dolgozóját — mondja *Mezei István* szb-titkár — *hogy ne csak elvégezzük a munkát, hanem minden feladatunkat gazdaságosan hajtsuk végre. Ezért örülünk annak, hogy tehervonataink átlagos terhelését terven felül növeltük és 1158 tonnás terhelési átlagot értünk el.*

Jó kapcsolat a szállíttatókkal

— A 21,6 tonnás kocsikihasználási átlag sem lebecsülendő eredmény — vette át a szót *Nyitrai Dezső* állomásfőnök-helyettes. — Érdemes megjegyezni, hogy kocsiigényes szállítási tervünket több mint 25 ezer tonnával túlteljesítettük. *Jelentős támogatást kaptunk ehhez a szállítófelektől,* akikkel az új mechanizmusban is jó kapcsolatokat alakítottunk ki.

A tavalyi jó eredmények elérésében jelentős része van a szocialista munkaversenynek, amely egészséges anyagi ösztönzéssel párosult. *Az első helyezett túr tagjai 80—100 forinttal több prémiumot kaptak minden alkalommal.* A legtöbb elsőséget a II-es túr tagjai szerezték meg *Ágoston József* rendelkező forgalmi szolgálattevő és *P. Varga István* forgalmista vezetésével. Az őszi forgalom időszakában rendkívül nagy feladatokat valósítottak meg, mert nagyon sokat átvállaltak a debreceni vonal terheléséből és ezalatt hajtották végre az irányponttrendszerre való átállást is. Az új munkamódszer begyakorlása itt, ahol rádióval veszik fel a vonatokat, különösen sok nehézséget jelentett.

A dolgozók szociális helyzetét illetően is fejlődést hozott a múlt esztendő a Tiszai-pályaudvaron. *A rendezőben 300 dolgozó részére öltözőt, fürdőt és megfelelő ebédlőt létesítettek 300 ezer forintos költséggel és sok társadalmi munkával.* Megoldották a kocsitakarítók — tavaly június óta tartoznak a pályaudvarhoz — öltöző-, mosdó- és ebédlőproblémáját is. Komoly gond még, hogy *nincs megfelelő melegedő a pályaudvarhoz tartozó 900 vonatkísérő részére,* de még több nehézséget jelent, hogy felvételi épületük még mindig a régi.

A tervezettnél jobb eredmények

— Mi is elmondhatjuk, hogy valamennyi feladatunkat a tervezettnél jobban teljesítettük — tájékoztatott *Kecskés László,* a miskolci vontatási főnökség vezetője. *— Járműveinknek még csak 50 százaléka korszerű Diesel- és villamos mozdony, de a teljesítmények 85 százalékát már ezek hozták.* A Tiszai-pályaudvarral összehangolt jó munkájuk eredményeként 7,6 százalékkal túlteljesítették a gazdaságos mozdonyfelhasználás előirányzatát. *A gépek üzembiztonsága 40 százalékkal javult* és a villamos mozdonyok üzemkészségében az előző évi 81,7 százalékos eredményt 86,5 százalékra növeltük.

Immár tízéves hagyományra tekinthet vissza a szocialista brigádmozgalom a vontatási főnökségnél. A sokéves munka most már legszebb gyümölcseit érleli. *Különösen fontos eredményeket hozott az emberek gondolkodásában elért fejlődés, a közösségi szemlélet. Ennek eredményei tükröződnek a villamosmozdonyok váltott személyzettel való sikeres közlekedtetésében, a kezelőszemélyzet elhagyásában, az üzemi költségek csökkentésében még sok más területen.* A szocialista brigádok vezetői sok ésszerű javaslattal segítik a főnökség vezetését és különösen a gazdaságos mozdonyfordulók kialakításához adtak a múlt év folyamán értékes javaslatokat. A vontatási dolgozók újítómozgalma több mint 600 ezer forintos megtakarítást eredményezett 1968-ban. *A vasút gazdaságos működését segítették elő az üzemköltségekben elért 20 millió forintos megtakarítással.* Kitettek magukért a tehervonati kocsi-javítók is, akik, bár nehéz körülmények között dolgoznak, 12 587 kocsi futójavítását végezték el a múlt év folyamán és részlegvizsgatervüket is túlteljesítették.

Várják az M62-eseket

A vontatási főnökség dolgozóinak többsége már a legmodernebb technikával végzi munkáját és a következő évek további fejlődést ígérnek. Nagyon várják már az ígért M62-es mozdonyokat, melyek részére már készen áll a hatvágányos Diesel-javítóműhely. *A múlt évben adták át a salakosok és a rámolók új öltözőjét. Már tető alatt van az 1200 személyes szociális létesítményük, ahol megfelelő étterem is készül.* A teherkocsi-javítók részére rövidesen átadják az új fekete-fehér öltözőt és fürdőt. A tervek szerint 45 millió forintos beruházással kezdik az idén egy korszerű villamosmosó-javító-műhely építését. Két év múlva ez a munkaterület is jobb körülmények közé, a műszaki igényeknek megfelelő helyre kerül.

A miskolci csomópont 1967-ig éveken át a legjobbak közé tartozott. Többször elnyerték az MT—SZOT vörös vándorzászlót. A tavalyi esztendő — már az előzetes adatok alapján is értékelhetően — méltó folytatása volt a korábbi sikersorozatnak.

Lőrincz János

Bármelyik áruház megirigyelhetné a Keleti pályaudvar talált tárgyak raktárának esernyőkészletét. A feledékeny ernyőtulajdonosok között a nők vezetnek. Az esernyők mellett garmadával állnak a raktárban egyéb holmik is

(MTI Foto, Király Krisztina felvétele)

Éber és körültekintő szolgálattal

megelőzték a balesetet

Az utóbbi időben bekövetkezett balesetek vizsgálatánál — mint ismeretes — megállapítható volt, hogy azok nem egy, hanem több személy egyidejű mulasztása, tévedése miatt következtek be. Ha a vonat, a vonal és az állomási dolgozók munkájukat összehangolva, az előírt utasítások betartásával végzik, elkerülhető, elháríthatóvá a legnagyobb következményekkel járható baleseti veszély is. *Példa erre a 7161 és a 7198 sz. vonatok veszélyeztetése.*

Mi is történt tulajdonképpen?

Január 10-én a *Zirc* állomásról 8 óra 20 perckor induló M44 071 psz. mozdonnyal vontatott 60 tengely, 861 tonna elegysúlyú, vegyes fékezésű 7161 sz. tehervonat *Bakonyszentlászló* állomáson — ahol menetrend szerint megállása van — *megállni nem tudott és 8 óra 38 perckor áthaladt.* A vonat 50 tengelye folytatólagos fékezésű, 10 tengelye pedig kézi fékezésű volt. A légfékes részen egy, a kézifékes részen — a jelzőkocsin — szintén egy vonatkísérő tartózkodott. *Veszprémvarsány* állomás 8 óra 36 perckor közben elmenesztette a 7198. sz. vonatot, melyet Bakonyszentlászló állomás forgalmi szolgálattevőjének értesítésére *kihaladás közben gyorsan megállítottak és azonnal visszatolatták az induló vágányra.* A megfutamodott 7161 sz. vonat részére pedig szabad vágányra elkészítették a vágányutat, ahová a vonat 8 óra 50 perckor már vontatva be is járt.

Megállapítást nyert, hogy a 7161 sz. vonat Zirc állomásra 7 óra 28 perckor 1 szolgálati kocsi és 5 teherkocsiból álló eleggyel érkezett. Az állomáson a hozott elegyből 3 kocsit kisorozott és 27 kocsit felvett. A menetrendfüggelék 5. sz. táblázata szerint ezen a vonalon az M44 sorozatú mozdonyokkal vontatott vonatoknál a folytatólagos fékezésbe 50 tengely köthető be. E rendelkezés alapján a vonat 50 tengelyét folytatólagos fékezésbe kapcsolták és a féklakatosok közreműködésével tejes fékpróbát tartottak.

Zirc állomásról történt kihaladás után a vonat sebessége kb. 27—28 km/órára fokozódott — a vonat menetrend szerinti sebessége 25/25 km/óra. — Ekkor a mozdonyvezető a folytatólagos fék segítségével a vonat sebességét a menetrendben előírtra csökkentette. Az erősen lejtős pályán a vonat sebessége fokozódott, ezért a mozdonyvezető újból a folytatólagos fék segítségével akarta mérsékelni a vonat sebességét, *de azt észlelte, hogy csak a mozdony fékez. Mivel a vonat sebessége ezután állandóan fokozódott, vészjelzéseket adott a mozdony jelzőkürtjével.* A vonat légfékes részén szolgálatot teljesítő *Hajós István* segédfelvigyázó, valamint a kézifékes rész jelzőkocsiján szolgálatot teljesítő *Tóth Árpád* segédfelvigyázó a vonat sebességének rendkívüli megnövekedése észlelésekor az általuk elfoglalt fékhelyen a kézifékeket behúzták. A vészjelzések hatására — mivel fékállásukkal szemben ugyancsak kézifékállás volt — átmásztak a másik kocsira és annak kézifékjét is behúzták.

A vonatnak Porvacsesznek

állomáson menetrend szerint áthaladása van, ahol a vonat a menetidőnek megfelelő időpontban át is haladt. A Porvacsesznek és Bakonyszentlászló állomások között levő *Vinye megállóhely* — mely egyben a 4. sz. vonatjelentőőrhely —, szolgálatban levő vonatjelentő őre a vészjelzések és a vonat sebességének hatására Bakonyszentlászló állomás forgalmi szolgálattevőjét időben értesítette a vonat megfutamodásáról. Bakonyszentlászló állomás forgalmi szolgálattevője az értesítés alapján az áthaladó és szabad fővágányra készítette el a vonat vágányútját, és a megfutamodásról azonnal értesítette Veszprémvarsány állomás forgalmi szolgálattevőjét, akinek így lehetősége volt a már ismertetett elhárítási intézkedések megtételére.

Bakonyszentlászló állomás elhagyása után a pálya lejtviszonyainak kedvező alakulása segítségével a 4 kézifék, valamint a mozdony fékezése elegendő volt a sebesség olymérmű csökkentésére, hogy a Veszprémvarsány állomás előtt 3 kilométer távolságban levő *Bakonygyirót* megállóhelynél a mozdonyvezető ismét megkezdhette a vontatást.

Megállapítható, hogy az eseményben szereplő dolgozók külön-külön, de együttesen is *mindent elkövettek, hogy a beláthatatlan következményekkel járható baleset ne következzen be.* Ezért őket dicséret és elismerés illeti.

Az igazság kedvéért meg kell azonban említeni, hogy a vonat megfutamodását *a szolgálati kocsi átmenő fővezetékének elfagyása okozta,* s emiatta a vonat fékezhetetlenné vált. Ezért a hibáztatható dolgozók felelősségre vonása sem marad el.

Kovács Imre

F1, F2

Gyermekeit csak aludni látta hétköznapokon. Felesége vele főradt, mert érte virrasztott. Dolgozott, tanult és oktatott. Oktatótiszt a neve, így egybeírva, mert nemcsak tiszt, aki oktat, hanem másfél évtized forgalmi szolgálat tapasztalatait is magával viszi a terembe, rendezőbe, toronyba és fékállásba.

Neki az F nem kémiai fogalom, az F1 és F2 pedig szakma, hivatás. A nagy technikai és emberi szervezetet szabályozó mechanizmus irányító elméletét oltja a szervekbe, táplálja az agyakat. Oktat, nevel, mert mindent tudnia kell, agyában az anyag, ami holnap már a könyvben „tényleg oktatott anyag" lesz.

Szolgálati helye neki van legtöbb. Az oktatóterem talán csak a hivatalos, de megtalálható ő mindenütt. Ő látja a vizsgákon izzadó embereket, akik egy kicsit mindig bajban vannak, és egy kicsit mindig remélnek. Meg tudja mondani mindenkiről, hogy milyen, amikor izgul, milyen amikor ideges. Szellemi orvos, pszichológus. Tudja, hogy Nagy Jóska vizsgadrukkjában sápadozik, Kovács János bőbeszédű, Kiss István pedig izgalmát úgy leplezi, hogy hányaveti, cinikus. Vannak feketekávés személypénztáros és féldecis kocsirendező vizsgázói.

Ilyenkor a szigorú vizsgabiztoshoz, legalább a kérdés feltevése előtt, van néhány szava és megmondja, hogyan is szokta ő megnyugtatni. Ismeri a favágó, kapáló és szobát festő „betegeket", ismeri a betegen is szolgálni akaró „egészségeseket". Egyszer azt mondta: „Előttem minden ember egyforma, az egyik ilyen, a másik olyan". Bölcs ember, mert az igazat fontosnak tartja akkor megmondani, amikor azzal az ügynek vagy valakinek használna van, de csak azért igazát nem hangoztatja, hogy okosnak tűnjék.

Valaha kiemelték, jó szolgálatát és szaktudását e beosztással jutalmazták. Akkor, mint forgalmi szolgálattevőnek 1100 forint volt a munkaköri bére, ehelyett 1300 forintot kapott. ma mindkét beosztásban 1500 forint és ő a szolgálattevőét kevésnek tartja, pedig ő tíz évet már itt is dolgozott.

Igazi pedagógus, igazi bölcs ember. jó kezekben van az utánpótlás nevelése.

F. K.

Válaszolunk olvasóinknak

Kik részesülhetnek korkedvezményben

A vasutasok egyes munkakörökben — kocsirendező, mozdonyvezető, vonatkísérő stb. — munkájukat 60 éves korig végezni egészségromlásuk következtében nem tudják. Emiatt nyugdíjazásuk előtt alacsonyabb munkakörbe kényszerülnek, ahol lényegesen kisebb nyugdíjra jogosultak.

Ezen a probléman kíván segíteni a nyugdíjtörvény, amely módot ad arra, hogy az ilyen munkakörökben dolgozók 5 évvel korábban nyugdíjba mehessenek. Erre a jogra azonban mások is igényt akarnak szerezni. *A közelmúltban több szolgálati főnökség kocsivizsgálója és féklakatosa fordult kéréssel szakszervezetünkhöz, hogy segítsük elő a kocsivizsgálói és féklakatosi munkakörnek a korkedvezményre jogosító munkakörök jegyzékébe való felvételét. Sajnos, ez nem megy egyik napról a másikra, mivel a kedvezményre jogosító munkakörök jegyzékét jelenleg bővíteni nem lehet.* De amennyiben a kormány a jegyzéken változtat, a kocsivizsgálók és féklakatosok kérelmét az illetékes szervek elé terjesztjük. Addig is, amíg erre sor kerül azoknál a dolgozóknál, akiknek az igénybevétele olyan, hogy idő előtti megrokkanásra, vagy munkaképességük elvesztése a korhatár betöltése előtt következhet be, ott a munkakörülmények javításával kell a munkaképesség fenntartásáról gondoskodni.

A mozgalmi szervek és a gazdasági vezetők a munkakörülmények javítása érdekében tegyenek meg mindent, hogy a dolgozók a nyugdíjkorhatár eléréséig eredeti munkájukat el tudják végezni. Ez egyébként minden vezetőnek emberi kötelessége.

Társadalombiztosítási osztály

Tehetségkutató énekes vetélkedő

ÚJ SZOLGÁLTATÁSOKAT NYÚJT VENDÉGEINEK A TÖREKVÉS MŰVELŐDÉSI HÁZ

A *Törekvés Művelődési Ház* néhány hónappal ezelőtt felvételt hirdetett, hogy zenei és irodalmi stúdiója soraiba fogadna 2—3 fiatal amatőr magyarnóta és táncdalénekest. *A felhívásra 300-an jelentkeztek.* Közülük 41 pályázót választottak ki, akikkel a vasutas zeneiskola tanárai foglalkoztak, majd három hónapi felkészülés után a művelődési ház tehetségkutató versenyén mérték össze tudásukat. Január 25-én 12 fiatal népdal-, illetve magyarnóta- és 29 táncdalénekes mutatkozott be hozzáértőkből álló zsűri és a pontozásban résztvevő 500 főnyi közönség előtt.

Az érdeklődő fiatalok nagyobb része elismerésre méltó teljesítményt nyújtott. A két műfaj első 3 helyezettje jutalmul egy évig továbbtanulhat a vasutasszakszervezet központi zeneiskolájában. *A költségeket a Törekvés Művelődési Ház fedezi.* Eldöntötte a versengés azt is, hogy a táncdalénekesek közül ki az a legjobb 10, a nótaénekesek közül pedig ez a legjobb három, akit felvesznek a művelődési ház stúdiója zenei-irodalmi együttesébe.

A bírálatban részt vett nagyszámú vendég pontozásának eredményeit később állapítják meg és azután kerül sor a közönség díjainak kiadására.

A Törekvés Művelődési Ház tehetségkutató énekes vetélkedőjét vidám filmvetítés és táncest követte. Közben *Balogh Lajos* igazgató már a február 15-én megrendezendő bejáró dolgozók kulturális seregszemléjéről beszélt. Ezen bemutatják a felszabadulásunk 25. évfordulója tiszteletére készülő *„A csillagok égve keringenek"* című műsortrilógiájuk első részét. Folytatását az év őszén, befejezését pedig 1970-ben láthatja a Törekvés közönsége.

Érdeklődésben most sincs hiány, eddig már 500 belépőt adtak el. Az érdekesnek ígérkező műsoron kívül a hidegmeleg ételek mellett *új szolgáltatásokat is nyújtanak vendégeiknek. Éjjeli divatbemutatót rendeznek, a családosok gyermekmegőrzőben helyezhetik el csemetéjüket, a távozókat pedig az éj folyamán saját autóbuszukkal díjtalanul beszállítják a város központjába.*

Zámbó István

Kulturális vetélkedőre készülnek Debrecenben

Több mint kétszázan jelentkeztek a debreceni területi bizottság és az igazgatóság által meghirdetett kulturális vetélkedőre. *A debreceni igazgatóság mindig jelentős helyet foglalt el a terület kulturális életében.* A meghirdetett *„Ki mit tud?"*-tól a vasutasok kulturális életének újabb fellendülését várják.

A szavalók elődöntőjét február 2-án, 9 órakor tartják Nyíregyházán, a Vasutas Kultúrotthonban. A magyarnóta- és népdalénekesek elődöntőjére Debrecenben az állomás nagyoktató termében február 9-én, 9 órai kezdettel kerül sor. A táncdalénekesek vetélkedőjének elődöntőjét február 16-án, 9 órai kezdettel a debreceni járműjavító kultúrotthonában rendezik. A vetélkedő döntőjét március 8-án, 16 órai kezdettel bonyolítják le Debrecen állomás nagyoktató termében.

Minden kategóriában a döntő első négy helyezettjét díjazzák. *Külföldi üdülés, pénz- és tárgyjutalmak várják a győzteseket.*

Czeglédi Sándor

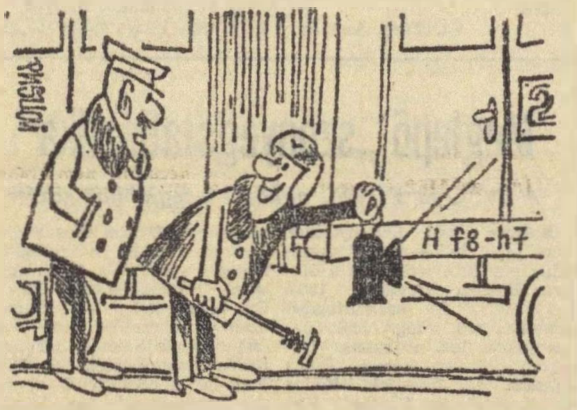
Élménybeszámoló Mongóliáról

A *Vasúti Főosztály SC* természetbarát szakosztályának jóvoltából ismét telt ház volt a főosztály kultúrtermében. Turisták és hozzátartozóik, valamint a főosztály számos dolgozója foglalt helyet a széksorokban. Vetített képekkel illusztrált, a távoli Mongóliáról szóló beszámolót hallgattak meg. Az élménymozaik előadói *Szatmári Ilona* és *Zámbó István* rádióriporter, *Ruzicska Jenő* geofizikus volt.

Mindhárman nagy területeket jártak be Mongóliában, *így sokszínű, a magyar ember számára különlegességként ható ismertetést adhattak a másfélmilliós mongol nép életéről, melynek földje tizenhétszer nagyobb, mint hazánk területe.* Mongóliában a honfoglaláskori sátoros, nomád állattenyésztő életmód maradványai párosulnak a korszerű, szocialista iparosítási és agrár célkitűzések megvalósulásával.

Tv-torony és jurta — kör alakú nemezsátor — lovas és teherautós, akadémikus és pásztor, vasút és tevefogat, égbenyúló erdős havasok és félsivatagos góbi, bővizű folyók és szomjas legelők, kemény tél, forró nyár, 100 kilométereken az út porában heverő féldrágakövek, értékes szén és érc a hegyek gyomrában, kemény, nehéz élet, de szebbre és jobbra törekvés jellemzi a mai mongolok életét.

INGASZERELVÉNY



— Vetélkedem a szolnoki kollégámmal és így küzdjük a következő sakklépést.

(Pusztai Pál rajza)

Nyugalomba vonult a Kossuth-díjas mozdonyvezető

Gazdag, tartalmas életpályával érte el a nyugdíjkorhatárt *Tóth III János* Kossuth-díjas, a salgótarjáni vontatási főnökség mozdonyfelvigyázója. Küzdelmes élete során, a háborús viharok 1944-es esztendejére adták kezébe a jeles minősítésű fővasúti gőzmozdonyvezetői bizonyítványt. A felszabadulás számára is új életet, új lehetőségeket jelentett és a munkásesztendők egész sorát nyitotta meg. 1948 májusában már a 411 196-os gőzmozdony személyzetével együtt harcol a szocializmus építéséért, a szocialista munkamorál és munkaerkölcs meghonosodásáért. A teljesítmények növekedését, jobb gépkarbantartást, alacsonyabb önköltség biztosítását vállalják. Az első vasúti sztahanovisták között derekas munkával állt helyt.

A 2000 tonnás mozgalom megindítója volt, melynek nyomán naponta több száz mozdonyszemélyzet, gyakran 20—30—40 százalékos túlterhelással továbbított vonatot. 1950. március 4-én a Magyar Távirati Iroda arról adott hírt az országnak, hogy Miskolc és Hatvan között 2230 tonna terhelés mellett — *Iván Fjodorovics Panyin*, a Szocialista Munka Hőse tapasztalatainak felhasználásával — 70 perccel rövidítette meg a tehervonat menetidejét.

Amikor *Lengyel József* ferencvárosi mozdonyvezető 500 kilométeres mozgalmat indított, Tóth III János ehhez is elsők között csatlakozott. Számára, mint annyi sok más ember számára sokat jelentett a szovjet vasutasok tapasztalata. Rendszeresen levelezett Fjodorovics Panyin kollégájával, s e barátságból az akkori években a magyar vasútnak sok haszna származott. Leikes követői voltak az újnak az élenjáró mozdonyvezetők.

Sokoldalú munkát végzett és gazdag tapasztalatait mindig önzetlenül megosztotta másokkal is. Kiváló munkájáért 1950. március 14-én az Országházban megkapta a *Kossuth-díj* I. fokozatát.

Szolgálata példás ellátása mellett aktív közéleti tevékenységet folytatott. 1952-ben a *Legfelsőbb Bíróság* küldöttévé választotta az Elnöki Tanács, a Borsod megyei küldöttek sorában foglalt helyet a *Magyar—Szovjet Baráti Társaság* I. kongresszusán. Levelezett lapunkkal, ahol gazdag tapasztalatait nyilvánosan osztotta meg. Derekasan helytállt a párt újjászervezésében és munkája példás ellátása mellett 1956-ban fegyvert fogott a néphatalom védelmére.

A Kossuth-díjas, sztahanovista mozdonyvezető, az első vasúti élmunkás nyugdíjba menteléig megmaradt a munka élvonalában, a szakmunka és a társadalmi élet példás ellátójaként, a nép igazi szolgálatában.

K. J.

Országjáró útra készül a legendás emlékű páncélvonat

A *miskolci járműjavítóban* lelkesen készülnek a dolgozók a Tanácsköztársaság megalakulásának 50. évfordulójára. Nemcsak azért, mert *március 21-én ennek az üzemnek új kocsijavító csarnokából indul majd el ünnepélyesen a 12-es számú páncélvonat — az eredetinek hű mása — mint kiállítási szerelvény, korabeli harci eszközökkel, géppuskákkal, ágyúkkal fölszerelve országjáró útjára.* A járműjavító dolgozói szellemi vetélkedő keretében elméletileg is megismerkednek a hősökkel, akik részt vettek a vöröshadsereg dicsőséges csatáiban.

A csaták középpontjában a 12-es páncélvonat és annak „hős legénysége" állt, ahogyan arról 1919 májusában a 10-es számú vörös riportfilm tudósítása is megemlékezett. A vetélkedőben résztvevő brigádok felkutatják *Miskolcon* és *Borsod* megyében a ma is élő veteránokat, az akkori események résztvevőit és szemtanúit, hogy visszaemlékezéseikkel hozzájáruljanak a forradalmi harcok történetének teljesebb megismeréséhez.

Az üzemi klubban kéthetenként találkoznak a szocialista brigádok vezetői, tagjai, hogy bővítsék politikai, munkásmozgalmi, irodalmi és műszaki ismereteiket. Mindannyian tudják, milyen sorozatú mozdonyból, milyen kocsikból állt a páncélvonat, sőt fegyverzetéről is számot tudnak adni. E találkozókon filmvetítések elevenítik fel a párt megalakulásának, a Tanácsköztársaság kikiáltásának eseményeit. Megelevenednek előttük a vasutas munkások mozgalmai, a sztrájkok, melyek vezetője *Landler Jenő* volt, akit később, mint a 12-es páncélvonat harcait is irányító hadseregparancsnokot ismerhetünk meg.

Amikor majd március 21-én kigördül a páncélvonat üzemünk területéről, elmondhatjuk, hogy nemcsak egy történelmi dokumentummal, hanem a munkásmozgalom, a párttörténet, a kultúra ismereteivel is gazdagabbak lettünk.

Pál István
Miskolc

Barátok között a Visztula mentén

Azon a borongós téli délutánon, amikor a Ferihegyi repülőtér betonjáról — fedélzetén a hattagú magyar újságíró-küldöttséggel — magasba emelkedett a varsói gép, valamennyien egyre gondoltunk. Arra, *hogy bár olyan országba utazunk, ahol számunkra idegen nyelven beszélnek, mégse megyünk idegenek közé. Hiszen a vendéglátóink — lengyelek.* S a hagyományos lengyel—magyar barátság köztudott, a két nép viharos történelme során egyedülálló és épp ezért nemesen szép.

Néhány órája tartózkodtunk csupán *Varsóban*, de már éreztük: vendéglátóink szeretete az előzetes várakozásunkat is felülmúlta. Említhetném a fogadtatást, vagy a repülőtérről a szállodába fuvarozó gépkocsi vezetőjét, aki megkérdezte a tolmácsnőnktől — *Aliciától* —: hogyan kell magyarul elbúcsúzni? Majd miután csomagjainkat sorra kiadogatta, valamennyiünkkel kezet rázott és harsányan kiáltotta: — *Viszon'latasra... viszon'latasra!* S hivatkozhatnék arra az éltesebb férfiúra, aki a szálloda éttermében — a magyar beszédet hallva — asztalunkhoz lépett és tört magyarsággal mondta: — *Joestet kevánok, mogyorok?...* Majd lengyelül kívánta nekünk, hogy érezzük magunkat olyan jól az ő hazájában, mint ő érezte magát néhány esztendeje a magyar barátok között — *Budapesten* és a *Balaton* partján.

S még egy magyar mondat, amelyet Katowicében hallottunk:

— *Borot, buzat, bekeséget!...*

Poharát emelve így kezdte — a továbbiakban természetesen lengyelül folytatott — köszöntőjét a katowicei vasútállomás főnöke.

A lengyel újságírószövetség vendégszeretetét — és igyekezetét — bizonyította: *úgy állították össze az útiprogramot, hogy mind a hat magyar újságíró ellátogasson olyan üzembe vagy intézményhez, amilyennel otthonában, lapjában foglalkozik.* Ezért utaztuk körbe Lengyelországot és kerestünk fel autógyárat, textilüzemet, izzólámpa-gyárat, porcelánüzemet, autóközlekedési vállalatokat — és a katowicei nagyállomást.

Kedves ünnepség közepébe csöppentünk a katowicei állomásfőnök szobájában. Lengyelországban akkor ünnepelték a bányásznapot — és az állomásfőnöknél négy díszegyenruhás bányásszal találkoztunk.

— *Szeretnénk mi is kitüntetni, megjutalmazni a bányász elvtársakat, hogy ezzel is kifejezzük milyen jó egész évben az együttműködés közöttünk* — mondotta vendéglátónk.

Katowice — Szilézia fővárosa. Szilézia pedig a szén hazája, így a legjelentősebb szállítatók a bányák. De Lengyelország nehéziparának 45 százaléka is Sziléziában van, ezért nem csodálkoztunk, amikor az állomásfőnök elmondotta: *csupán a katowicei vajdaságban olyan jelentős a vasúti szállítás, mint egész Angliában.* (Az ország lakosságának 13 százaléka is ezen a területen él.)

Mindebből az is következik, hogy maga *Katowice — igen fontos vasúti csomópont.* Naponta négyszáz vasúti szerelvény halad át az állomáson. A forgalom az utóbbi években annyira megnőtt, hogy a régi állomás már kicsinek bizonyult, korszerűtlenné vált. Amikor kint jártunk, már *javában építették az új állomásépületet és a rendezőpályaudvart.*

— Hosszas vita előzte meg, hogy hol épüljön fel az új csomópont — tájékoztatta küldöttségünket az állomásfőnök. — Eddig a város közepén volt, de többen javasolták, hogy telepítsük valamelyik külső kerületbe. Végül is *abból a meggondolásból, hogy a lakosságnak jobb, ha a pályaudvar továbbra is a centrumban marad, a régi állomástól négyszáz méternyire építjük fel és bővítjük a rendezőpályaudvart is.*

A katowicei új állomásépület építéséhez több régi lakóházat szanálni kellett. Ám a lakók nem panaszkodhatnak, a sziléziai nagyvárosban is gombamódra bújnak ki a földből az új lakótelepek és — mert a háború sebei még ma sem heggedtek be — az új házak jelentős része a város központjában épül. *Az új pályaudvaron naponta 250 ezer ember fordul majd meg. Az állomást az utcákkal összekötő aluljárók és felüljárók többsége már elkészült és kész az a 270 méter hosszú földalatti folyosó is, amelyen a csomagokat juttatják el a peronokhoz.* A katowiceiek őszinte érdeklődéssel figyelik az építkezést, úgy érzik, hogy a több emeletes felvételi épület ékessége lesz a nevezetes iparközpontnak.

Utaztunk vonattal, gépkocsival, repülőgéppel, utaztunk nappal és utaztunk éjjel. Néha úgy éreztük, sok is az utazás — de minden út tanulságos, érdekes volt. Ismeretlenekkel barátkoztunk meg a vonatokon és tapasztaltuk ott is — idegenek fordultak felénk mosolyogva a magyar szót hallva.

„Vasutas-szemmel" is több érdekességet észrevettünk. A nagyvárosokat összekötő vonatokon a legtöbb helyi számozott. Poznan és Varsó között feltűnt, hogy nemcsak az étkezőkocsiban várják az utasokat terített asztalok. A kényelmes I. osztályú párnás ülések között is fehér asztalok állnak, s aki megszomjazott, megéhezett, a büfékocsiból hozhatott magának ételeket-italokat.

Az állomások peronjai magasak. A vagonok legfelső lépcsője egy szintben van a peronnal, így a csomagokkal bajlódó utasnak nem kell magasra lépnie, s néha bizony „megmásznia" a lépcsőket.

Tizenkét napot töltöttünk Lengyelországban. Emlékezetes, ám igen rövidre szabott napok voltak. Sok mindent láttunk, de ötvenszer-százszor annyit szerettünk volna látni, megismerni. S ha most, amikor az emlékek mozaikja lassan-lassan kerek egésszé áll össze, megkérdeznek: mit is láttam, mit tapasztaltam Lengyelországban, a legtömörebben így felelhetek:

Láttam egy iparilag és festői tájakban egyaránt gazdag országot, amelyet tiszteletre méltó nép épít. *Olyan nép, amely történelme során igen sokat szenvedett és most kemény munkával igyekszik újjáteremteni a hazáját.* Olyan nép, amelyik — akárcsak mi, a Duna mentén — a szocializmust építi. S amelyik néppel a céljaink közösek. Megismertem embereket, akik első látásra barátjukká fogadtak, munkahelyükre, otthonukba hívtak — és akiknek majd két héten át az volt a legfőbb céljuk, hogy a magyar vendégek jól érezzék magukat.

Barátaink akkor is, ha történetesen fél perce ismertek meg bennünket, ismerik Magyarországot akkor is, ha soha nem jártak a mi földünkön. S barátaink lesznek, ha majd mi viszonozzuk hasonló hőfokon — nem lesz könnyű feladat! — az ő vendéglátásukat.

S vajon kínálhat-e, adhat-e értékesebb ajándékot az ember — mint az őszinte, szívből jövő barátságot?

Földes Tamás

Gyöngyösi sportsikerek

A szakszervezeti bizottság támogatásával fellendült a kitérőgyár tömegsport élete

A mintegy 1000 dolgozót foglalkoztató *Gyöngyösi Kitérőgyárban* a szakszervezeti bizottság kezdeményezésére és a jelentkező igényeket figyelembe véve az ötvenes években sportkör alakult. A legnépszerűbb sportág, a labdarúgás, mellett működött egy atlétikai és egy röplabda szakosztály is.

A kezdeti sikerek után kiderült, hogy a labdarúgásnak Gyöngyösön — az akkor fennálló viszonyok között — nagy létjogosultsága nem volt. Ehhez hozzájárult az is, hogy a szakosztály működését nem tudták megfelelően irányítani. *Emellett a megyei I. osztályban szereplő gárda évi költségvetése 60—70 ezer forint körül mozgott.*

Az üzemi sportélet helyes kialakítását gátolta az is, hogy *az atlétikai szakosztály vezetői, tagjai nem az üzem dolgozóiból verbuválódtak.* Így a szakoszályt a váltógyáriak nem érezhették magukénak.

Üzemi bajnokságok

Ezek a jelenségek és a dolgozók által jelentkező sportolási igény arra késztették a szakszervezeti bizottságot — különösen a labdarúgó csapat kiesése után —, hogy a pártszervezettel és a KISZ-vezetőséggel közösen felülvizsgálják az üzemi sportkör tevékenységét.

A dolgozók között folytatott véleménykutatás és az említett szervekkel való együttműködés eredményeként *úgy határoztak, hogy labdarúgásban csak üzemi bajnokságot rendeznek,* mert így sokkal több dolgozót tudnak mozgósítani e sportágban való aktív részvételre.

Az üzem területén igen jelentős társadalmi munkával már évekkel ezelőtt megépített labdarúgó pályán üzemrészek közötti labdarúgó-mérkőzéseket szerveztek, lényegesen nagyobb közönség mellett, mint amikor a versenyszakosztály működött. Azóta a szakszervezeti bizottság kezdeményezésére alapított vándorserleg elnyeréséért minden évben izgalmas vetélkedés folyik. *A négy üzemi labdarúgócsapat mellett a városi bajnokságban két kispályás labdarúgó-csapat is résztvesz.*

A szakszervezeti bizottság azonban nem elégedett meg ennyivel. Javasolta a sportkörnek, hogy *atlétikai számokban is rendezzenek üzemrészek közötti vetélkedőket.* Az üzemi versenyeken legjobban szerepelt atléták részt vesznek a város üzemei között megrendezett spartakiádon.

Pezsgő sportélet

Megindult tehát a pezsgő sportélet. A nagy fordulat jótékony hatása a sportaktívák nagyobb mérvű bevonásának lehetőségét is biztosította. A szakszervezeti bizottság jó agitációs munkája, valamint az elért eredmények következtében a műhelybizottságokban dolgozó sportfelelősök korábbi passzív magatartása megszűnt és *aktív szervezői, irányítói lettek az üzemi labdarúgó-bajnokságnak, a spartakiádra való toborzásnak és az atlétikai versenyek nevezésének, szervezésének.*

A kezdeti sikerek hatása és a környék festői szépsége a szabadba vonzotta a váltógyáriakat. A fizikai dolgozók között egyre népszerűbb lett a természetjárás. A szakosztály létszáma 20—25 főről rövid idő alatt 100 főre emelkedett.

A szakszervezeti bizottság felfigyelt arra is, hogy az üzem dolgozói közül igen sokan hódolnak a sisportnak. Az üzem földrajzi helyzete, a Mátra közelsége lehetőséget nyújtott egy tömegbázis megteremtésére és a sisport fejlesztésére. *Így alakult meg 1965 novemberében a siszakosztály.* A szakosztály versenyzői ebben az időszakban saját és kölcsönléccel versenyeztek. Sí-futócipőket pedig a leselejtezett futballcipőkből kis átalakítással készítettek. A szakszervezeti bizottság elképzeléseit igazolták az eredmények. *A szakosztály létszáma rövid idő alatt 70 főre emelkedett.* 1968-ban a szakosztály 17 különböző szintű versenyen vett részt, beleszámítva a magyar bajnokság versenyeit is. Átlagosan egy-egy versenyen a szakosztály 17 fővel képviseltette magát. Ezeken a versenyeken összesen 21 első, 21 második és 20 harmadik helyet szereztek a kitérőgyári versenyzők.

A vidék legjobb siszakosztálya

A *Magyar Siszövetség* értékelése szerint a siszakosztály jelenleg *a vidék legjobbja.* A szakosztályban nemcsak az üzem dolgozói, illetve azok gyermekei tevékenykedhetnek, hanem a környék vasutas szerveinek dolgozói, hozzátartozói is.

Az üzem sísportjának ilyen nagyarányú fejlődése adta az ötletet a szakosztály vezetőinek, illetve aktiváinak, hogy a sísport továbbfejlesztése érdekében a labdarúgópálya mellett egy műanyagosított siugrósáncot létesítsenek. Az életrevaló kezdeményezést a szakszervezeti bizottság a legmesszemenőbb támogatta.

A sánc építésénél közel 40 szocialista brigád dolgozott, mintegy 20 ezer társadalmi munkaórát. A megépített sánc értéke kb. háromnegyedmillió forint. A helyi forrásokból indult akciót anyagilag a felső szervek is támogatták.

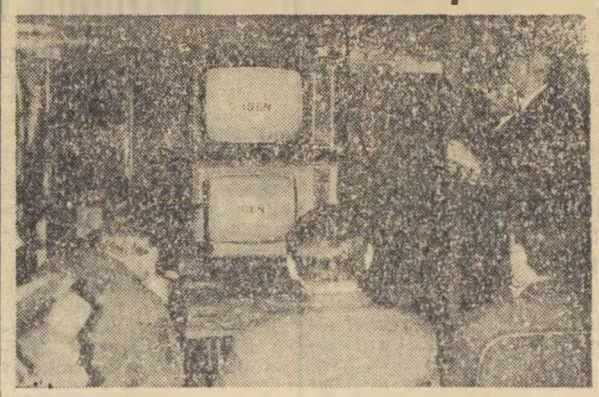
Az MHSZ keretén belül működik egy elsőosztályú lövészklub, amelynek versenyzői jórészt gyári dolgozók, illetve azok családtagjai. *A szakszervezeti bizottság a jó eredményeket elért klubot a legmesszebbmenőkig támogatja.* Ez nemcsak anyagiakban mutatkozott meg, hanem egy új lőtér építéséhez szükséges társadalmi munka megszervezésében is.

Hiba lenne azt hinni, hogy ilyen kiemelkedő eredmények mellett nem küzd a sportkör problémákkal. Ezek közül legfontosabb — mivel ezt helyi forrásokból megoldani nem tudják — a megnövekedett igények következtében a működést és további fejlesztést biztosító anyagi ellátottság.

A szakszervezeti bizottság a sport tömegesítésére vonatkozó határozatból adódó feladatait példamutatóan hajtotta végre.

Sz. Tóth András

A vetélkedő láthatatlan szereplői



Munkában a Vasúti Főosztály „agytrösztje" (Laczkó Ildikó felvétele)

Milliók izgulták végig a tv képernyője előtt a főváros VI. és XIV. kerületei közötti vetélkedőt. De kevesen tudják, hogy a *Vasúti Főosztály* dolgozóinak egy szűk kollektívája is részese volt az izgalmas versenynek. A vetélkedő alkalmával a főosztály könyvtárában 14 szakember jött össze, számos tudományágat képviselve, megszámlálhatatlan könyvvel, lexikonnal, fóliánsal és térképpel felszerelve, hogy segítségére legyen a VI. kerület csapatának.

A kerület csapata a *Divatcsarnok Lotz-termében* küzdött derekasan és a MÁV TEKF dolgozói a Vasúti Főosztály és a Lotz-terem között URH rádióösszeköttetést teremtettek. *A MÁV „agytrösztje" két, egymás fölé helyezett tv-monitor segítségével kísérte figyelemmel a versenyt.* Amikor a kérdés elhangzott, izgalmas másodpercek alatt derítették ki a helyes válaszokat, melyet az URH-adó közvetítésével „súgtak" a Lotz-teremben küzdő kerületi csapatnak.

Ebben a csapatban vasutasdolgozók is részt vettek, akik egész estén át fülhallgatóval és gégemikrofonnal felszerelve tartották a kapcsolatot a főosztállyal.

A verseny szabályai szerint csak egyik kerület győzhetett. Ez alkalommal a XIV. kerületiek bizonyultak ügyesebbeknek: *néhány másodperccel gyorsabb válaszaikkal megelőzték a VI. kerületet.* Az eredmény azonban másodlagos, fő az, hogy sokat tanultunk fővárosunk történetéből.

Köszönet jár ezért azoknak a vasutasoknak is, akik időt és fáradságot nem kímélve, heteken át készültek erre a „mérkőzésre".

(b. i.)

HÍREK

— **Pakisztánban megkezdték az előkészítő munkálatokat** a Lahore—Karacsi vasútvonal villamosítására, mely egyfázisú váltóárammal működik majd. A vonalat, amely puszta síkságon halad keresztül, 1969-ben át kell adni üzemelésre. Hossza 287 kilométer. A maximális lejtők nem haladják meg a 2 ezreléket. A sinekre gyakorolt maximális tengelynyomás 22,9 tonna. A megengedett sebesség felső határa személyvonatoknál 120, tehervonatoknál 64 km/óra. A tehervonatok súlynormája 2300, a gyors- és a személyvonatoké 660 tonna.

Népszerű a KST Szolnok állomáson. Négy éve 61, tavaly már 319 tagja volt a szolnokiak házi bankjának. A tagok által megtakarított összeg 341 ezer forint volt. Az idén további ötven taggal növekedett az állomás KST-tagjainak száma.

— **Háromszintes, 12 lakásos házat adtak át Tapolcán a** vasutasok részére. A kétszobás, összkomfortos lakások minden igényt kielégítenek.

— **Negyvenévi vasúti szolgálat után** vonult nyugdíjba Szabó István, Gyöngyös állomás kocsirakományos raktárnoka. Az állomáson sok fiatal vallhatja tanítómesterének a többszörös kiváló dolgozót.

— *RÁKOSRENDEZŐN több dolgozó most ünnepli negyedszázados vasúti szolgálatának jubileumát. Brád Mihály, vonatvezetőt, Szijj Géza térfelvigyázót. Benedek Jánosné személypénztárost, Komlósi Károly, átmenesztőt és a többieket szeretetiel köszöntötték munkatársaik.*

— **Két MHSZ szocialista brigád alakult** Hatvan állomáson. Az egyik Matroszov, a másik Kilián György nevét vette fel. A két brigád aktív tagja az MHSZ lövészcsapatának és részt vesznek az új lőtér építésében.

— *VIDÉKI VENDÉGSZEREPLÉSSEL kezdték az évet a hatvani vasutas színjátszók. Először Hort községbe látogattak el, s a következő hetekben Nagyrédén, Gyöngyössolymoson és Atkáron lépnek fel.*

— **Ünnepélyes szocialista brigádvezetői értekezletet tartottak** Záhony állomáson a szocialista brigádmozgalom létrejöttének 10 éves évfordulója alkalmából. Ötven küldöttet választottak a területi és az országos szocialista brigádvezetői tanácskozásra.

— **Közelebb került Makó Budapesthez.** A 30 ezer lakosú vidéki városból eddig csak kerülővel és átszállással lehetett eljutni a fővárosba. A szegedi igazgatóság a közelmúltban megoldotta a problémát, csaknem 7 kilométeres deltavágányt épített, mely már lehetővé teszi a közvetlen összeköttetést.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném 2 szoba étkezőfülkés, komfortos, XIV. kerületi kertes házban levő modern MÁV lakásomat, nagyméretű 2 szoba hallos, vagy 3 szoba összkomfortos, lehetőleg belterületi lakásra. Érdeklődni: 8—11 óráig 495—747 vagy 51—92 telefonszámon lehet.

— Elcserélném rákospalotai MÁV lakótelepen levő 2 szoba-összkomfortos, utcai, erkélyes házfelügyelőségemet egészségi okok miatt másfél-két szobás lakással Budapest bármely területén. Lehet tanácsi rendelkezésű is. Cím: Pásztihy Imre Bp. XV., Lenin út 16/a. fsz. 1.

— Elcserélném lipótvárosi tanácsi rendelkezésű központi fűtéses, újragenerálozott, napfényes, olcsóbérű társbérletemet 1 szoba összkomfortosra. Érdeklődni lehet: Bp. IX., Fék u. 8. Bp. Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökség.

A szerkesztőség üzeni

Vas István Rákosrendező; Szűcs Ferenc Hatvan; Czirják Ferenc Záhony; dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged; Czeglédi Sándor, Marosán Pál Debrecen; Antal József, Pál István Miskolc; Csiba József Gödöllő; Zomi Lajos Pécs; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Nagy Flórián Szolnok; Bognár Károly Tapolca. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Hoffmann József Veszprémvarsány; Több nyíregyházi dolgozó; Dárdai Miklós Petneháza; Klenner Ferenc Zalagyömörő; Berényi Illés Hatvan; dr. Bánkfalvy Gyula Szeged; Szűcs Ferenc Hatvan; Szabó Mihály Újszász: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

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

3. számból: 101026/1968. 4. C. Az év végi részesedés számfejtése és folyósítása a függetlenített párt-, valamint tömegszervezeti tisztségviselők és alkalmazottak részére.

Pályázat felsőfokú technikumi oktatói állásokra.

4. számból: 126731/1968. 4. C. A biztosításra vonatkozó egyes rendelkezések módosítása.

Meglepő „szőnyegstatisztika"

A BVSC és a DVSC birkózói a legjobbak között

Először csak hevenyészve, nem nagy lelkesedéssel vetettünk egy futó pillantást a Magyar Birkózó Szövetség 1968. évi kötött- és szabadfogású ranglistájára. Még kicsit kesernyés is lett a szánk íze: ugyan hol van már a *Bóbis Gyulák, Gál Józsefek, Hódos Imrék, Szilvássy Miklósok, Kovács Gyulák, Németi Gyulák* nagy aranykorszaka. Ebben az összesítésben ugyancsak hátul kulloghat a vasutas birkózósport — gondoltuk.

Soha ilyen kellemes családdást! Végigböngésztük az 1968. évi egyéni I. osztályú és nemzetközi versenyeken elért eredmények alapján összeállított, fogásnemenkénti és súlycsoportonkénti 1—6. rangsort. Magunkban — kicsit játszogattunk a számokkal — a szokásos 7—5—4—3—2—1 pontozásos rendszert alakítottuk ki és nagyon érdekes eredményt kaptunk: *a BVSC és a DVSC birkózói a 85 pontos Bp. Honvéd mögött, nagyon tekintélyes 59 ponttal, a második helyre kerültek.* Utánuk következik 48 ponttal a Bp. Vasas, majd az FTC, a Bp. Spartacus és a többiek.

Kötöttfogásban — súlycsoportjában — a vasutas versenyzők közül *Hornyák* volt a legeredményesebb: a 70 kg-osak és a 78 kg-osak között egyaránt 5—5 pontot szerzett! A 70 kg-osak között győztes *Steer* 7, *Turba* és *Vass* 4—4, *Pintér és Kovács* 3—3, *Ölveti, Szabó* és *Rádi* 2—2, *Darabánt dr.* 1 ponttal járult hozzá a „közöshöz".

Szabadfogásban a debreceni *Kovács* második helyezése 5 pontot, *Olveti* és *Varga* 4—4 pontot, *Darabánt dr.* 2 pontot, *Laták* és *Csábi* 1—1 pontot szerzett helyezésével. Ez összesen — tessék csak utána számolni —, 59 pont. Nincs oka a vasutas birkózósportnak a szégyenkezésre!

— És ez a statisztika még nem is ad hű tükörképet a tényleges helyzetről — jegyezte meg *Kiss Mihály*, a BVSC elnöke. — Az új súlycsoport beosztás például lehetővé teszi, hogy Steernek és Hornyáknak ezután már nem kell majd egy súlycsoportban, egymás elleni „testvérharcot" vívni. *Varga István* Moszkvában szerzett sérülése is rendbejött, ismét a válogatott és az egyesület rendelkezésére áll. A Bp. Honvédtől — leszerelés után — visszatért *Vass* mellett, várjuk Székesfehérvárról *Erdős* visszatérését, a Pécsi VSK-ból a rendkívüli tehetséges *Ivancsiccsal*, az Újpesti Dózsából *Fuszerendával* erősítettünk.

Végül nagy örömmel jelentette be a BVSC elnöke:

— *A birkózószakosztály legnagyobb „igazolása", hogy visszatért a BVSC-hez dr. Keresztesi Vilmos, aki legragyogóbb hazai és nemzetközi sikereit annak idején a BVSC színeiben aratta.* A szakosztályvezetői tisztséget vette át. Szakértelme, sportszeretete egyik biztosítéka annak, hogy a jövőben ne csak az 1—6. pontrendszerben, de csapatversenyben és minden vonatkozásba felzárkózzon a vasutas birkózósport a hazai és az európai élmezőnyhöz.

(vj)

A szurkolókat nem érte csalódás

A MÁV Hatvani AC visszakerült az NB III-ba

Hatvanban, az 1967. évi bajnokság végén, a vasutas labdarúgó-szurkolók orra ugyancsak hosszúra nyúlt: *a nagy múltú csapat kiesett az NB III-ból.* Néhány vezető és játékos elkedvetlenedett, mármár úgy tűnt, hogy hosszú időre befellegzett ennek az eredményes múltra visszatekintő vasutas labdarúgó-szakosztálynak. Az 1968. év elején újjászervezett szakosztályvezetőség sem mert bátrabb célt kitűzni a megyei bajnokságban, mint a szerény 5. helyezést. *Fekete József* műszaki főintéző, szakosztályvezető, *Srej József* jegyvizsgáló intéző és *Nagy Antal* edző nem borúlátásból, de az erőviszonyok, a csapatot körülvevő hangulat nyomán tűzött ki szerény célt, nehogy a változatlanul hűséges szurkolótábort újabb csalódás érje.

És a megyei bajnokság első mérkőzései ezt a mértéktartást igazolták. Érzékeny, váratlan pontvesztések követték egymást, az NB III-ba visszajutás — a bajnoki cím elnyerése — egy ideig távoli reménynek, csalóka szivárványnak látszott.

Egy ideig. Mert valahogyan csak sikerült sok-sok jó akarattal, segítőszándékkal a helyes vágányra terelni a MÁV HAC labdarúgócsapatát. *Szabó Lajos* vezérletével megindult a „gólgyártás" és hamarosan olyan parázs vetélkedés alakult ki a hatvani vasutasok és nagy vetélytársa, az egri *Berva Vasas* között, amelyet egész Heves megye felcsigázott érdeklődéssel figyelt. *A MÁV HAC 1968. május 19-én került először a bajnoki táblázat élére, aztán mindvégig ott is maradt.* Egy ponttal előzte meg az egrieket.

A pártszervezet, a szakszervezet, a gazdasági vezetés, a megyei sporthatóság és a sok MÁV HAC szurkoló segítőkészsége ismét visszajuttatta a csapatot az NB-be. *Most mindenki fogadkozik Hatvanban, hogy a MÁV HAC fennállásának 50 éves jubileuma — az 1970-es esztendő — is ott találja a csapatot a Nemzeti Bajnokságban.* Pedig a labdarúgó NB III Északi csoportjában nem vár könnyű feladat a vasutasokra. Nagyon meg kell majd küzdeniök minden pontért. De most már nem félti egyetlen szurkoló sem a magára talált csapatot és az egyesület többi — hét (!) — szakosztályát sem. Amint mondtuk, *most már jó vágányokon haladnak a félévszázados jubileum felé...*

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.

- KITŰNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZITÉSŰ CUKRASZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

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 VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM — Ára 40 fillér — 1969. FEBRUÁR 15.

A vasút baleseti helyzete, a kollektív szerződés, a távlati bérfejlesztési terv az elnökség előtt

A szakszervezet elnöksége február 7-i ülésének első napirendi pontja a munkavédelmi felügyelőség jelentése volt a MÁV 1968. évi baleseti helyzetéről. *(A jelentést lapunk más helyén ismertetjük.)*

Ezután került sor a *MÁV távlati bérfejlesztési tervének tárgyalására.* A tervezet készítői a program összeállításánál figyelembe vették a belső problémákat, a munkaerőhiányt, a kereseti aránytalanságokat. *A tervezet sürgősségi sorrendet állít fel. Az elsők közé sorolja azokat a megoldandó feladatokat, melyek már az elmúlt évben is problémát okoztak, de anyagi fedezet hiányában megoldásukra nem kerülhetett sor.* Ezt figyelembe véve, a közeljövőben bérrendezésre kerül sor a pályafenntartási és forgalmi szakszolgálati térközőröknél és sorompóőröknél, a távközlési szolgálat munkásállományú dolgozóinál, a forgalmi végrehajtói munkakörökben (váltókezelő, váltóőr, kocsimester, tolatásvezető, tartalékos I—III.). a forgalmi szakszolgálatnál a fontosabb forgalmi munkakörökben (rendelkező, forgalmi szolgálattevő I—IV., külsősbelsős forgalmi szolgálattevő, oktató-, vezénylőtiszt, vezető állomáskezelő, szolgálati főnök III—IV., térfőnök) stb.

Az elnökség a hosszútávú programot is elfogadta azzal, hogy az időközben jelentkező igénymódosulásokat figyelembe véve a programot vizsgálni és szükség esetén módosítani kell.

Az ülés napirendjén szerepelt az 1969—70. évre vonatkozó kollektív szerződés és mellékleteivel kapcsolatos vita. *Az elnökség az észrevételek figyelembevételével a tervezeteket elfogadta, és úgy döntött, hogy azt február 21-én vitára, illetve jóváhagyásra a központi vezetőség elé terjeszti.*

Felülvizsgálta az elnökség az utazószemélyzet 1968. augusztus 1-től érvényben levő változóilletmény rendszerét. Úgy határozott, hogy többszöri módosítás eredményeként *az új változóilletmény rendszer a célokat szolgálja, ezért a végleges rendelkezést 1969. március 31-gyel célszerű kiadni.*

Az 1968. évi üdültetés tapasztalatairól, valamint az 1969. évi üdültetés feladatairól szóló jelentés megvitatása után az elnökség az alábbi határozatokat fogadta el:

1. A gyermekbeutalási keretszámok területi bontását elfogadja. A főkönyvelőség gondoskodjon 3420 gyermek üdültetéséről.

2. A főkönyvelőség tárgyalja meg a SZOT illetékeseivel annak lehetőségét, hogy 1970-től a beutalójegyek elosztása lehetőleg a központ és a területi bizottságokon keresztül történjen.

3. Jóváhagyja *Zánka—Köveskálon* új üdülő létrehozását. *Mezőkövesd—Zsórifürdőn*, valamint *Hajdúszoboszlón* az üdülő bővítését.

Február 26:

Vasutas szocialista brigádvezetők II. országos értekezlete

A szolgálati helyeken, üzemekben, vállalatoknál és az igazgatóságokon befejeződtek már a szocialista brigádvezetők tanácskozásai. Több, mint hétezer brigádvezető vitatta meg a mozgalom helyi tapasztalatait, feladatait. *A tanácskozásokat nem az ünneplyesség, hanem a mozgalomért, annak továbbfejlesztéséért érzett felelősség jellemezte.* Őszintén, reálisan tárták fel az elért eredményeket és a mozgalom továbbfejlődését akadályozó tényezőket. Tevékenységükről megállapítható, hogy a termelésben, a szállítási feladatok megoldásában érték el a legnagyobb eredményeket, de ezen túl igyekeztek a szocialista együttélést, a politikai, általános és szakmai ismereteket is fejleszteni.

A mozgalom fejlődését jellemző ellentmondások is felszínre kerültek. *Több helyen, formálisak a brigádvállalások, mert nem kapnak kellő segítséget a gazdasági vezetéstől és a mozgalmi szervektől.* Sok esetben eltűrik a fegyelmezetlenséget is. Jogos igényként vetődött fel többek között *„a szocialista módon vezetni"* gondolat, a vezetés, a mozgalmi szervek és a brigádmozgalom kapcsolatának, a brigádok fokozottabb erkölcsi, anyagi megbecsülésének kérdése.

Duna-part pályaudvar szocialista brigádvezetőinek tanácskozásán arról beszéltek, *hogy a mozgalomnak mindent meg kell tenni a fegyelem és rend helyreállításáért.* Napjaink egyik legfontosabb tennivalói közé tartozik ez, mert csak ennek birtokában tudjuk az 1969. évi szállítási feladatokat fegyelmezett munkával gazdaságosan, eredményesen elvégezni.

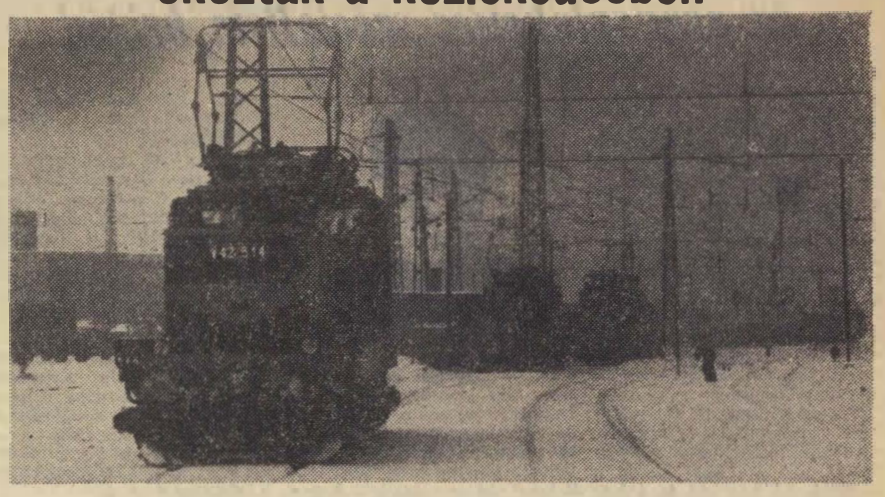
A *Dunakeszi Járműjavító Üzemben* megkezdte működését a szocialista brigádvezetők klubja, ahol szervezett és kötetlen beszélgetések során a vállalások teljesítésének szervezési módszereit tárgyalják meg. Ez is jó kezdeményezés, feltétlenül elősegítheti a mozgalom tartalmi fejlődését.

Az is megmutatkozott, hogy ott, ahol a gazdasági vezetés és mozgalmi szervek rendszeresen foglalkoznak, törődnek a szocialista brigádmozgalommal, egészséges szellem, jó légkör és fegyelem uralkodik.

A tanácskozásokon egyébként megválasztották azt *a 340 küldöttet, akik február 26-án a II. országos vasutas szocialista brigádvezetői értekezleten*, a 7600 szocialista brigádvezetőt és a 74 000 vasutas szocialista brigádtagot képviselni fogják.

Dr. Bordi István

A hófúvások átmeneti nehézségeket okoztak a közlekedésben



Indulásra váró mozdonyok a behavazott pályaudvaron
(Hemző Károly felvétele)

A tavaszias januárt nagyon hideg, s nagyon havas február követte. A hirtelen lehullt nagy mennyiségű hó próbára tette az embert s a gépet egyaránt. Az egyre erősödő hófúvások kezdetben *Békéscsaba* és *Debrecen* térségében nehezítették a váltóállítást. Legsúlyosabb helyzet azonban *Szolnokon alakult ki, ahol a hóvihar a rendezőpályaudvar munkáját hosszú órákra teljesen megbénította.* Az ország különböző részén épp ezért több tehervonatot fel kellett oszlatni.

A pécsi igazgatóság dolgozói is sokat szenvedtek a hótól. A dombóvári rendezőpályaudvar hamar „lefagyott" és február 5-én éjjel 13 vonalon kellett leállítani a közlekedést.

A hóekéket, hókotrókat, hómarógépeket 5-e óta állandóan üzemeltetik. A pályafenntartási dolgozók

maximális létszámmal vettek részt mindenütt a vonalak felszabadításában.

A hófúvással veszélyeztetett vonalakon a motorvontatásról áttértek a gőzvontatásra. Az ingavonatokat csak vontatott menetben közlekedtették. Az egész hálózaton legfontosabb feladatnak tartották *a nemzetközi személyszállító vonatok és a gyorsan romló áruval megrakott vonatok továbbítását.*

A nagy erővel megindult hóeltakarítási munkák során február 6-án hókotró- és hóekemenetekkel felszabadították a korábban elzárt *Lepsény—Dombóvár, Dunaföldvár—Paks, Lakitelek—Kunszentmárton* és *Mezőtúr—Túrkeve* vonalakat. Szolnokon és Dombóváron az esti órákban megindult az elegyfeldolgozás. Csökkent a feloszlatott vonatok száma is. Godisa, Sásd és Vásárosdombó állomásokon viszont egy-egy vonatot teljesen befújt a hó.

Kecskemét térségében *szovjet katonai alakulatok is segítettek a vasutasoknak* és nekik is köszönhető, hogy a fővonalon hamarosan megindult a közlekedés.

A tél február 8-án főleg a Dunántúlon tombolt. A hóréteg vastagsága elérte a 30—40 cm-t. Ennek ellenére

a szombathelyi igazgatóság területén fenntartották a forgalmat

és csak kisebb vonatkésések történtek. Hasonló volt a helyzet a pécsi igazgatóságnál is, ahol minőssze hét személyszállító vonat késett 10—25 percet.

Szeged és *Röszke* között egy jugoszláv motorvonat akadt el 40 utassal. *A motorvonatot egy 424-es mozdony segítette át a hóakadályon*, s ennek volt köszönhető, hogy a hajnali órákban a vonat kilépethetett az országból.

A budapesti vasútigazgatóság területén csak *Rákos* és *Hatvan* állomásokon voltak váltóállítási nehézségek, valamint a szolnoki deltavágányt hordta be a hó.

Ezekben a napokban országszerte csak nagy nehézségek árán sikerült fenntartani a forgalmat. *Segítséget nyújtottak a honvédségi alakulatok is, a pályafenntartás dolgozói pedig éjt nappallá téve harcoltak az elemek ellen.*

A hóesés közepette egyik legfontosabb munka a váltók tisztítása és rendben tartása
(Hemző Károly felvétele)

A lehetőség szerint mindenütt gondoskodtak az elakadt vonatok utasairól és ha továbbításukra nem volt lehetőség, fűtött várótermeket bocsátottak rendelkezésükre. Valamennyi szakszolgálat példás összefogással állt helyt a hóviharban és ennek köszönhető, hogy hosszan tartó, nagyobb akadály nem fordult elő.

BERMANN ISTVÁN

A tagság segítségével

A hirtelen beállott erős, havazás a békéscsabai vontatási főnökség dolgozóit is igénybe vette. A hófúvás sem tudta azonban megakadályozni a műhely dolgozóit abban, hogy a február 5-re tervezett műhelybizottsági választást megtartsák.

Horváth János, a műhelybizottság titkára jól felépített, minden részletre kiterjedő beszámolóban ismertette a vezetőség kétéves munkáját. *Őszintén feltárta azokat a hiányosságokat, amelyek a műhelybizottság munkájában fennálltak.* A pozitív tényezőket szinte csak érintve, inkább azokról a jelenségekről tájékoztatta a tagságot, amelyeket csak részben, vagy egyáltalán nem sikerült a műhelybizottságnak a beszámolási időszakban megoldani.

A beszámoló főleg annak az óhajnak adott hangot, hogy a sokrétű mozgalmi feladatokat csak a tagság segítségével tudja a vezetőség megoldani. *A tagság aktivitását nem nélkülözheti a műhelybizottság.* Növelte a beszámoló értékét, hogy az új vezetőség figyelmét nyomatékosan felhívta a megoldásra váró feladatokra. Ezt tükrözte a gondosan összeállított határozati javaslat is.

A pártszervezet képviselője bírálta a műhelybizottságot a kollektív munka hiánya miatt. *A műhelybizottság titkára ugyanis nem támaszkodott a vezetőség többi tagjára.* Ennek egyik káros következménye volt, hogy Horváth János mozgalmi munkáját igen gyakran szakvonali tevékenységének rovására végezte.

A munkamegosztás, a kollektív munka hiányát, amely egyik akadályozója volt a jobb, hatékonyabb érdekképviseletnek, többen is bírálták.

De a felszólalók azt is elmondták, hogy méltányolják a műhelybizottság tevékenységét és biztosították a tagság támogatását.

A dolgozók között végzett közvéleménykutatás eredménye tükrözte a beszámolóban és a hozzászólásokban elhangzottakat. *A régi, öttagú vezetőségből mindössze ketten érdemelték ki a továbbiakban a tagság bizalmát.* A dolgozók szakszervezeti munkával szembeni igényességét támasztja alá az a tény, hogy a jelölő bizottság véleménye mellett —, amely ugyan a tagság nagy részének véleményét tükrözte — még újabb három jelöltet javasoltak a szavazólistára való felvételre.

A tagság végül is a szakszervezeti munka megjavítását *Horváth Jánostól, Bencsik Mihálytól, Mitykó Mihálytól, Rábai Jánostól és Sári Bélától* várja.

Melegen ünnepelték *Bencsik Mihályt*, aki két év után újra — eddigi mozgalmi tevékenységéhez méltó — funkciót kapott.

Sz. Tóth András

Gyöngyös felkészül a növekvő exportra

Megmutatta már „erejét" az idei tél, kemény próbára téve a forgalomnál dolgozó vasutasokat is. *Gyöngyös* állomáson jól felkészültek a tél fogadására, mert idáig személy- és áruforgalmukban a leghidegebb napokon sem volt fennakadás. Idejében gondoskodtak a védőruhákról, a melegítő italokról, vágányaikat, a peront folyamatosan védik az eljegesedéstől. Körültekintő munkájuknak köszönhető, hogy baleseimentesen dolgoznak.

Azért is fontos ez, mert Gyöngyös állomás különösen nagy exportforgalmat bonyolít le. A múlt évben 2700 vagont indítottak, főként *Csehszlovákiába, Hollandiába, Svédországba* és *Angliába.* Megnehezítette helyzetüket, hogy az export áru a hónapok folyamán nem egyenletesen jelentkezett. *Amíg novemberben például csak 21, decemberben 136 vagon árut kellett külföldre továbbítaniok.*

A fokozódó piackutatás és a kedvezőbb értékesítési lehetőségek hatására az idén várhatóan tovább növekszik a gyöngyösi vasutasok exporttal kapcsolatos feladata is. Legfőbb törekvésük, hogy jobban összehangolják az export munkát a feladó vállalatokkal, s így tervszerűbben biztosíthassák a növekvő szállítási igények kielégítését.

Kaszala Sándor

Garancialevél a lakóknak

Hosszú idő óta gondot okozott a *MÁV Budapesti Magasépítési Főnökségénél* a prémiumfeladatok összeállítása. Ezen segített a főnökség vezetősége, amikor egy négytagú operatív bizottságot szervezett a célprémium-feladatok kidolgozására, összeállítására.

Az operatív bizottság első munkájaként az elmúlt év negyedik negyedévi célfeladatát dolgozta ki sikerrel. Ez év januárjában ismét összeültek, felmérték a főnökség területén levő úgynevezett kritikus munkahelyeket, illetve feladatokat és úgy állították össze a célmunkákat, hogy ezeken az úgynevezett kritikus helyeken az anyagi érdekeltség feltétlen ösztönzően hasson. *Az ő javaslatukra a munkák átvételénél a szakági munkavezetőkön kívül a művezetők is jelen vannak.* Bár a minőséggel az elmúlt időkben nem volt baj, de ezzel a módszerrel nagyon sok későbbi reklamációt lehet megszüntetni. Ezt a módszert a Jagelló utcai lakóház és a Kelenföldi 43 lakásos épület építésénél alkalmazzák. A főnökség elhatározta, hogy a kivitelezési munkákról minden lakónak garancialevelet ad.

Bánkuti László

TÍZ ÉV ÓTA EREDMÉNYESEN DOLGOZIK

az aranyplakettes szocialista brigád

Az angyalföldi pályafenntartási főnökségnél, a *Baross Gábor* aranyplakettes szocialista brigádot eredményes, jó munkájáról szinte mindenki ismeri. Munkájukkal megbecsülést, elismerést vívtak ki. A brigád 1960. március 1-én alakult, s azóta olyan sikersorozatot mondhat magáénak, amellyel nagyon kevés szocialista brigád büszkélkedhet.

Munkájuk nem könnyű. Az évek óta létszámhiánnyal küszködő felépítményi brigád az *Esztergom—Kenyérmező—Dorog—Piliscsaba* vonalszakaszt, és kereken 24 kilométer hosszú állomási vágányt tart rendben. Fő feladatuk a fenntartás. de ha úgy hozza a szükség, új vágányt is építenek.

Megnőtt a brigád tekintélye

A XIII-as pályamesteri szakasz vezetője, *Pálffy György* főpályamester kimutatásokat tesz elénk. A brigád építette át a *Dorog—Mészkőhegy* vonalrészt és a rakodóállomások vágányait, hogy a mészkővel megrakott vagonok 16—18 tonna tengelynyomásának ez a régi, elavult pálya is megfeleljen. A sok síntörés miatt felújították Dorog-állomás vágányhálózatát is. Jó munkájuk legfényesebb bizonyítéka a felépítményi mérővonat értékelése. Míg 1962-ben egy kilométeren 248 hibapontot mértek, addig ez a szám 1968-ban 6-ra csökkent. Teljesítményük 10 év átlagában is 103—108 százalék.

— *Nem véletlen, hogy ennek a brigádnak megnőtt a tekintélye* — mondja a pályamester. — *Az sem csoda, hogy ma már a szakasz minden dolgozója, nők és férfiak egy brigádban, a Baross Gábor brigádban dolgoznak.*

A női brigáddal a fuzionálás ez év januárjában jött létre, a női dolgozók kívánságára. Figyelemre méltó a brigádnaplójuk is, amit *Lantos Imréné*, a pályamesteri szakasz dolgozója, brigádtag, gondosan, szépen vezet. Hű tükre ez munkájuknak.

A brigádban megalakulásuk óta egyetlen igazolatlan hiányzás nem volt, s külön dicséretükre válik, hogy a hulladékvasgyűjtésben is évről évre élenjárnak.

Hogy mi az, ami így összetartja őket? Nehéz lenne rá válaszolni. Talán az, hogy közös a sorsuk. A brigád tagjai ugyanis kivétel nélkül vidékiek. *Mátészalkától—Murakeresztúrig*, az ország különböző részein él családjuk, ők pedig együtt, a pályafenntartási főnökség dorogi munkásszállásán. Csak hét végén szakadnak el. s utaznak a szélrózsa minden irányába, haza a családiukhoz.

Mint egy családfő

A brigád vezetője, az 59 éves *Grabant Pál* előmunkás, úgy beszél a munkatársairól, a brigád tagjairól, mint egy családfő a gyermekeiről.

— *Minden brigádtagot dicséret illet* — mondja szerényen —, *hiszen remekül dolgoznak, fegyelmezetlenségre, rendbontásra nem is emlékszem.*

Grabant Pál, vagy ahogy a brigád tagjai szólítják, Pali bácsi, 1929-ben került a vasúthoz. A határmenti állomáson. Murakeresztúron kezdte. majd a felszabadulás után jobb megélhetést remélve Óbudára került pályamunkásnak. 1952-ben elvégezte az előmunkás-tanfolyamot, és 1959-től Dorogon dolgozik. Azóta utazgat — hétvégeken — haza Murakeresztúrra. A csaknem 250 kilométeres távolság az évek távlatából már rövidre szűkült. Észre sem veszi, hogy mennyit kell utaznia. Itt a munka, a megélhetés, ott a család. Mindkettőt szereti. s arra, hogy fárad, hogy áldozatot vállal, nem is gondol.

— *Amikor 1947-ben elkezdtem az utazgatást* — meséli —, *a kényszer hajszolt. Hét gyermekem van — akkor még kicsik voltak —, nevelni kellett őket. Most meg már annyira megszoktam, hogy ne-*

Grabant Pál

héz lesz elszakadni innét. Még egy év, aztán nyugalomba vonulok, s akkor majd Murakeresztúron élek a családom, az unokáim körében. S ha majd nem találom a helyem, tudom, hogy melyik vonat visz Dorogra.

— A gyerekek közül választotta-e valaki az édesapa foglalkozását?

— *Igen* — mosolyodik el. — *Két fiam is a vasútnál van. Egyik a Géptelepen, másik pedig Pécsett, a Távközlő- és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökségen.* A sor ezzel még nem teljes, mert két lányom is vasutashoz ment feleségül. A családban egy brigádra való vasutas van.

Pali bácsi jó munkája elismeréseként eddig háromszor kapta meg a Kiváló dolgozó jelvényt, 1962-ben Érdemes vasutas kitüntetést kapott, az elmúlt évben pedig jutalomként a Német Demokratikus Köztársaságban járt.

Szerényi József

20 évig volt gazdasági felelős

Több mint két évtizedes szakszervezeti munka és 26 évi vasúti szolgálat után vonult nyugdíjba *Mozsáry Endre*, a dunakeszi járműjavító dolgozója, a szakszervezeti bizottság tagja.

Családjában szép példája valósult meg a vasúthoz való ragaszkodásnak. Édesapja 38 éven át dolgozott mozdonylakatosként a pozsonyi vasúti műhelyben. Négy leánygyermeke közül a két legidősebb *Gizella* és *Erzébet* az Adatfeldolgozó Főnökség, illetve a MÁV-kórház dolgozója. Felesége pedig már 28 éve áll a vasút szolgálatában.

Mozsáry Endre vagy csak ahogy Dunakeszin nevezik *„Bandi bácsi”* mint telefon és távirda műszerész a Nyugati pályaudvaron kezdte vasúti pályafutását. 1945-ben került a járműjavítóba, ahol kezdetben alváz, illetve szekrénylakatosként dolgozott, 17 éve óta pedig műszaki utókalkulátor.

A felszabadulás után az elsők között lépett be a pártba és egyidejűleg a szakszervezetnek is tagja lett, amelyben 20 éven át mint gazdasági felelős becsülettel dolgozott. Jó munkája elismeréséül a közelmúltban Kiváló dolgozó kitüntetést kapott. Tulajdonosa a 20 éves párttagság és a KMP megalakulásának 50. évfordulója alkalmából adományozott emléklapnak és plakettnek.

A szakszervezeti mozgalomban végzett kitartó és lelkiismeretes munkájáért megkapta a *Szakszervezeti Munkáért* jelvény arany fokozatát. Tagja a járműjavító „Haladás” ezüstkoszorús szocialista brigádjának, akik a közelmúltban kedves, családias ünnepségen búcsúztatták.

Sz. L.

A vállalásokat határidőre teljesítették

Értékes felajánlásokat tettek, melyeket a KMP megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére határidőre teljesítettek is a *Vasúti Főosztály* 8. szakosztályának és üzemirányító központjának dolgozói.

A szakosztály dolgozói — amint erről *Búzás László* osztálybizottsági titkár levelében olvashattunk — 11 nagyforgalmú állomáson közvetlenül részt vettek az új árukezelési helyek kiszolgálását szabályozó rendeletek végrehajtásának szervezésében és ellenőrzésében. A rakodások, az elegytovábbítás javítása érdekében egy sor más állomáson tartottak a vállalatokon felül ellenőrzést. Alapos szervező, oktató munkával segítették az iránypontrendszer bevezetését. A cukorgyárakkal kötött megállapodás alapján 58 tartálykocsi mosási díját, 108 ezer forintot takaríthatott meg a MÁV. Számos hatékony intézkedéssel segítettek a vonatközlekedés tervszerűségének javításán.

Tanulmánytervet készítettek a *Budapest—Békéscsaba* vonal távolsági személyvonatainak racionálisabb menetrendjére, amivel 50 perccel csökkenthető az átlagos utazási idő és egy személyszerelvény megtakarítható. A szolnoki rekonstrukcióval kapcsolatosan kidolgozták az összes, Szolnokot érintő tehervonat új menetrendjét is.

Jól sikerült tanácskozások

A miskolci igazgatóság vontatási szakszolgálatának szocialista brigádvezetői, valamennyi szolgálati helyen jól sikerült értekezletet tartottak. A beszámolók kellő részletességgel adtak számot a szocialista brigádmozgalom múltjáról, jelenéről, hiányosságairól és azokról a tennivalókról, amelyek a továbbfejlődés érdekében szükségesek.

A miskolci vontatási főnökség értekezletén *Csontos István*, a teherkocsi javító fiókműhely szocialista brigádvezetője elmondotta, hogy *a 44 órás munkahét bevezetése a mozgalomnak is segítséget adott.* Azóta a dolgozók nagyobb teljesítményt érnek el, mint 48 óra alatt és erősödött a munkafegyelem is.

A VII. kongresszus határozatainak végrehajtásáról

III.

A DOLGOZÓK EGÉSZSÉGÉNEK, testi épségének megóvása érdekében fokoztuk a társadalmi ellenőrző, nevelő- és felvilágosító munka hatékonyságát.

Éppen ezért:

— fontos feladatnak tartottuk és tartjuk a közép- és alapszervezetek munkavédelmi felügyelőinek irányító, ellenőrző munkájához szükséges segítség megadását;

— brigádvizsgálatokat szerveztünk, és a tapasztalatok feltárásával adtunk segítséget a további munka kialakításához;

— figyelemmel kísértük a munkavédelmi őrmozgalom fejlesztését;

— szorgalmaztuk a szellemi vetélkedővel egybekötött, műsoros előadásokat;

— biztosítottuk a munkavédelmi filmek forgalmazását;

— a felvilágosító és nevelőmunka érdekében a sajtóban *(Magyar Vasutas,* szakszervezeti *„Tájékoztató”)* cikkeket jelentettünk meg, stb.

Az oktatás eredményessége érdekében szorgalmaztuk a 3. szakosztálynál munkavédelmi jellegű film készítését, új plakátok tervezését, és különböző propagandaanyagok biztosítását. 1969-ben előreláthatólag két munkavédelmi tárgyú film készül el.

Az új ÁBEO előírásainak megfelelően, a KPM főosztályaival és az illetékes szakmai szakszervezetekkel együttesen *részt vettünk a közlekedési szakmai óvórendszabály kidolgozásában.* A Vasúti Főosztály szakosztályaival — tekintettel az előfordult balesetekre — kidolgoztattuk a munkavédelmi újítási feladattervet.

TEVÉKENYEN RÉSZT VESZÜNK a dolgozók munkakörülményeit befolyásoló, szociális helyzetét javító tervek kidolgozásában, a beruházások üzembe helyezésében, és az ezzel kapcsolatos munkavédelmi hozzájárulások megadásában.

A harmadik ötéves terv során *200 millió forint az előirányzat a szociális létesítmények javítására, pótlására.* 1968-ban először történt meg, hogy a szociális beruházások teljesítése elérte a MÁV egyéb beruházásainak teljesítési szintjét.

Meg kell jegyeznünk, hogy a szociális beruházásokra fordított összeg jóval nagyobb a jelzett és tervezett 200 millió forintnál. A rekonstrukciók során ugyanis a vasút a szociális normatíváknak megfelelő beruházást is tervezi és kivitelezteti.

A veszélyforrások megszüntetése, a balesetek megelőzése érdekében a Diesel- és villamos vontatójárműveken *helyszíni ellenőrzéseket, vizsgálatokat tartottunk a gépek biztonsági, a munkakörülményeket befolyásoló berendezéseire, valamint a mozdonyok személyzetének munkakörülményei alakulására vonatkozóan.* A részletes, elemző észrevételeinket eljuttattuk a 7. szakosztály vezetőjének, felhívtuk figyelmét a szükséges intézkedések megtételére.

A járműjavító-ipar területén felülvizsgáltuk a technológiák fejlesztését, a munkavédelmi követelmények érvényre juttatását. *Az előterjesztést az elnökség 1968. júniusi ülésén tárgyalta, és meghatározta a tennivalókat.*

Szoros együttműködést valósítottunk meg a *MÁV Közegészségügyi Intézettel.* Szakszervezetünk intézkedési terve, valamint korábbi tapasztalataink alapján 1968. évre együttműködési feladattervet dolgoztunk ki, a munka során keletkező ártalmak megelőzése érdekében.

HATÉKONY EGYÜTTMŰKÖDÉST valósítottunk meg a VATUKI-val is. Kezdeményezésünkre számos kutatási témakörben művelik a munkavédelmi tevékenységet. Jelenleg például a vonatkozó munkavédelmi előírások érvényre juttatásával.

1967-ben 172 forgalmi és kereskedelmi szakszolgálati munkahelyen felülvizsgáltuk a világítási ellátottságot. A vizsgálati tapasztalatok alapján elkészített előterjesztést *az elnökség 1968 januári ülésén megtárgyalta, és határozatában megjelölte a munkahelyek világítási ellátottságának tervszerű, fokozottabb ütemű fejlesztését, a vonatkozó előírások betartását.* Kezdeményezésünkre a vezérigazgatóság a világítási ellátottság fejlesztésére évenként 9 millió forintot biztosított.

Rendszeresen elemezzük a vasút területén előforduló személyi baleseteket, és a balesetet okozó körülményeket. Minden lehető eszközt — sajtó, tájékoztató, értekezletek, tanfolyamok — felhasználunk figyelmeztetésül, tanulságul, agitációs és meggyőzési szempontból, értelemre és érzelemre ható céllal és módon.

A vasút személyi, üzemi baleseti helyzetében kialakult aggasztó helyzetből kiindulva, *sürgős és hatékony intézkedésre szólítottuk fel a MÁV vezérigazgatóját és területi bizottságainkat.*

Olyan esetekben, amikor felsőbb, irányító szervek intézkedése válik szükségessé, munkavédelmi felhívásban szólítjuk fel az igazgatóságok, szakosztályok vezetőit stb., indokolt esetben bírság kiszabására is sor került.

A vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását szolgálják azok az intézkedések, melyeket az egyenmunka- és védőruha-ellátás javítása érdekében hajtottunk végre, elsősorban a *Ruházati Utasítás* kiadása során, 1967. január 1-ével. Ilyennek minősül a pályafenntartási dolgozók lábbelivel történő ellátása. amely több évtizedes probléma volt.

Ezt a célt szolgálta a Ruházati Utasítás 1967. és 1968. évben végrehajtott többszöri módosítása. *mely ismét lábbeliellátás tekintetében tartalmazott jelentős intézkedést. Ez mintegy 35 000 dolgozót érint.* Dolgozóink körében elismerést váltott ki a nyári egyenruhák minőségében. fazonjában eszközölt változás. Ez az intézkedés 84—85 000 embert érint. Ha figyelembe vesszük, hogy öltönyönként ez 500 forintos többletjuttatást jelent, az intézkedés jelentős lépésként vehető figyelembe. *Kedvezően hatott az az intézkedés is, miszerint az újfelvételes dolgozókat azonnal el kell látni munkaruhával, továbbá, hogy a 25 százalékot meg nem haladó viselési idővel terhelt ruhafélességeket térítés nélkül, tulajdonba lehet adni.* A nődolgozók ellátásának javítása érdekében tett intézkedések. mint például a bakancs és csizma helyett méretes, magas szárú cipők biztosítása, gyermekápolás időszakában velük szemben alkalmazott megkülönböztetett eljárás — szintén megelégedést váltott ki.

TOVÁBBI KORSZERŰSÍTÉSI és ésszerűsítési intézkedések jelenleg is folyamatban vannak, mint például kopásálló, jó minőségű lábbelik beszerzése, a műszőrmés ruhafélességek minőségének és kivitelezésének javítása stb. Felülvizsgálat alatt van az egyéni védőeszközök és védőfelszerelések, védőruhák ellátásának kérdése is, melyre még ez évben sor kerül.

Minőséget javító intézkedések vannak folyamatban a dolgozók egyen-, védő- és munkaruha-ellátása tekintetében, amellett, hogy 1968-ban már több ilyen intézkedés történt. Megoldott a segédmunkások (kb. 5000) lábbelivel történő ellátása. Jó néhány munkakörben rendeződtek az ellentmondást és feszültséget okozó problémák, az azonos munkakörökben közelebb került a szakszolgálatok egységes ellátása.

(Folytatjuk.)

Nagykanizsán is bevált a sorozatra vezénylés

Tanácskoztak a pécsi terület vontatási szocialista brigádvezetői

A pécsi igazgatóság hat vontatási főnökségének képviseletében ötven szocialista brigádvezető találkozott február 6-án, Pécsett az igazgatóság tanácstermében. Igaz, a nagy havazás miatt késtek a küldötteket hozó vonatok, így *Palla István*, vontatási osztályvezető több mint egyórás késéssel nyithatta meg a tanácskozást. De érdemes volt várni, mert

a tanácskozás méltó volt a tíz éve kiterebélyesedett szocialista brigádmozgalom magas színvonalához.

Örvendetes, hogy a tanácskozás ezúttal nem változott „panasznappá”. A végzett munkáról számoltak be a szocialista brigádok vezetői és a további fejlődés lehetőségeit mérlegelték a vita során. Kiváló eredményekről számolt be például *Halasi István* nagykanizsai oktatótiszt és a 328-as sorozatú mozdonyon utazók szocialista brigádvezetője. *A várakozáson felüli eredményt hozott a sorozatra vezénylés megszervezése.* A dolgozók

egy hónapra előre tudják, mikor lesznek szolgálatban, s a beosztás számol a pihenőnapokkal, a szabadsággal, de még az orvosi vizsgára küldéssel is.

Az öt sorozatnak megfelelően a főnökség utazó személyzete öt nagy létszámú, tehát életképesebb brigádba tömörült, a korábbi 32 utazó szocialista brigád helyett. Dombóvárott, amint arról *Herédi János* brigádvezető beszámolt, a forgalmi nem utazók, tehát a felvigyázók, a begyújtók, előfűtők tömörülnek közös szocialista brigádba. Az M62-es mozdonyokkal két éve dolgozó mozdonyvezetők patronálják a fiatalokat. Ennek is köszönhető, hogy a legújabban érkezett M62-es Diesel-mozdonyokkal sincsenek problémák. A nagykanizsai M40-es szocialista brigád tagjai értekezleteiken rendszeresen megbeszélik a Diesel-mozdonyon szerzett műszaki tapasztalataikat is.

Javasolták a brigádnaplók egységesítését és olyan javaslat is elhangzott, hogy

kerüljön fel megfelelő jelvény a Diesel-mozdonyra, ha azon szocialista brigád tagjai teljesítenek szolgálatot.

Felmerült a tanácskozáson a kommunista munkabrigádok szervezésének gondolata is. De több felszólaló úgy vélekedett, hogy ez még nem időszerű és egyes brigádokat ezzel nagyon meggyengítenének. *A brigádok kommunista tagjainak példamutatására, segítőkészségére nagy szüksége van minden szocialista brigádnak.* Így a meglevő keretek között is megtalálják a lehetőségeket képességeik kibontakoztatására.

Szóba kerültek a munkaidőcsökkentésben szerzett tapasztalatok is, hiszen a mozdony- és kocsijavítók január óta 44 órás munkaidővel dolgoznak. *Többen sürgették a főnökségek vezetését, hogy segítsék a közbeváltás kiszélesítését a kocsivizsgálóknál és a kocsitisztítóknál.* A szocialista brigádok, s maguk részéről ehhez minden segítséget megadnak az említett munkaterületeken.

A tanulságos vita után hét küldöttet választottak a vasutas szocialista brigádvezetők országos tanácskozására.

L. J.

KÖSZÖNET

Ezúton mondok köszönetet *Kalauz Ferenc* sárbogárdi főpályamesternek, aki december 28-án, az 1019. számú vonaton megtalálta igazolványtartómat, amelyben az aznap felvett fizetésem és az összes igazolványaim voltak. Az igazolványomból megtudta a címemet és a simontornyai szolgálattevő útján azonnal értesített. Már lemondtam elveszett dolgaimról és nagyon örültem, amikor mégis mindent visszakaptam.

Szűcs György,
a pusztaszabolcsi vontatási főnökség dolgozója.

A műhelybizottság állást foglal:

bizalmatlan légkörben nem lehet eredményes munkát végezni

A ferencvárosi vontatási főnökség utazó műhelybizottsága 88 küldött előtt adott számot a szakszervezeti és gazdasági munkáról. A szakszervezeti politikai és nevelőmunkát a személyzet vezénylésének állandó változása, s átszervezések nehezítették. A bizalmiak ilyen körülmények között csak részben tudták ellátni feladataikat. A szocialista munkaverseny is csak részeredményeket hozott. Ennek egyik fő oka, hogy *a szolgálati vezetők közül kevesen foglalkoznak kielégítően a verseny szervezésével*, a vállalások teljesítése feltételeinek megteremtésével.

Czipra Károly mozdonyvezető, műhelybizottsági titkár

Gyakori a törvénysértés

Bírálta a műhelybizottsági beszámoló a gazdasági vezetést a nagy értékű, korszerű vonóerők alacsony teljesítése miatt. A beszámolási időszakban *gyakran fordultak elő törvénysértések. A műhelybizottság jogait, kialakított álláspontját a gazdasági vezetés több esetben figyelmen kívül hagyta.* A dolgozók közül sokat ért sérelem. Nem javult minden tekintetben kielégítően a szociális helyzet, az utazók munkaideje is kedvezőtlenül alakult. *Gyakran előfordul 300 órán felüli havi munkaidő.* A más telephelyről átvett gőzgépeket felületesen, vagy egyáltalán nem vizsgálták meg műszakilag, emiatt az átvétel után gyors javításra szorultak, kiestek a közlekedésből. *Elmarasztalta a beszámoló a vontatási főnökség vezetőjét, mert az ilyen állapotokat szóvátevőnek azt válaszolta: dolgozzanak és ne kritizáljanak.*

Kedvezőtlenül hatott az üzemi demokrácia alakulására, hogy több termelési tanácskozáson az elhangzottakra nem kaptak a dolgozók kielégítő választ. *Szaporodott a balesetek száma, az elmúlt évben romlott a fegyelmi helyzet.* Megannyi ténnyel bizonyította a lelépő műhelybizottság, hogy *a főnökségnél változásra van szükség. Mindenekelőtt meg kell szilárdítani a törvények tiszteletben tartását, a bizalom légkörét, s erősíteni kell a demokráciát*, fokozottan érvényesíteni kell a szakszervezeti jogokat, a dolgozók jogait és segíteni a gazdasági vezetőket a fegyelem betartásában.

A régi hírnév többre kötelez

A hozzászólások is arról tanúskodtak, hogy sok tennivaló van a gazdasági vezetők és mozgalmi szervek együttműködésének javításában. Többen is hangsúlyozták, szerezzen határozottabban érvényt a műhelybizottság és a szakszervezeti bizottság a szakszervezeti tagok munkavállalói jogainak és bátrabban éljen törvényes jogaival. Jogos a dolgozók kérdése: *hol van a régi, a kollektív munkában, az emberről való gondoskodásban élenjáró Ferencváros?* A régi hírnév, a közös sikerek most is köteleznek — hangsúlyozták a felszólalók.

Nem rosszabbak a főnökség gazdasági eredményei a korábbiaknál, de *a morális állapot összehasonlíthatatlanabbul rosszabb.* Miért csökken a szakszervezet joga és miért késik a pártszervezet és gazdasági vezetés határozott fellépése? Ezt kérdezték az emberek a választás előtti hetekben, és e kérdés felmerült a műhelybizottsági választáson is.

Sokan bírálták az utazók vezénylésében az utóbbi hónapokban beállt kapkodást, *s intézkedést kértek a lazaságok ellen, a munkafeltételek javításáért és a munkaidő csökkentéséért.*

Bártfai István így kezdte felszólalását: — *Mintha ketté szakadt volna a vontatási főnökség. Nem lehet megállni az udvaron beszélni. A múlt hetekben papírokat osztogattak, vagy dobáltak be az öltözőbe, amelyben a szakszervezet ellen, egyes funkcionáriusok ellen szítottak.* Az utazószemélyzetre is kiterjedt az idegeskedés, melynek magja a mozdonyfelvigyázók közti bizalmatlanságban gyökeredzett, egy szolgálati főnöki intézkedés nyomán.

Hatalmi túltengések

Felszólalt a pártszervezet titkára is. Bírálta a bizalmatlansági légkört, az ezt előidéző intézkedéseket. Megjegyezte, hogy *nemcsak a szakszervezeti szervek, de a pártszervek munkáját is gátolta az olyan gazdaságvezetői intézkedés, amely korlátozta a funkcionáriusok mozgását.* A törvények, a fegyelem érvényesítése mindenki kötelessége, de nem lehet törvényesíteni a hibás hatalmi túltengéseket és a bizalmatlanságot árasztó intézkedéseket — hangsúlyozta.

A vitában felszólalók is a jobb légkör, a magasabb fegyelem, a szervezettebb munka és a jobb munkafeltételek, az emberibb bánásmód mellett szálltak síkra. Szavaikból kicsendült, hogy tettekkel is készek segíteni az egészséges fejlődést. Ezt bizonyítja, hogy a küldöttek olyan határozatot fogadtak el a műhelybizottság javaslatára, hogy *a Magyar Tanácsköztársaság 50. évfordulója alkalmából 3 hetes ünnepi műszakot tartanak.* A választás is e cselekvés légkörében zajlott. Bizalmat adott a küldöttértekezlet a jól dolgozó tisztségviselőknek. A műhelybizottsági tagok többségét újraválasztották, közöttük *Czipra Károly* titkárt is.

K. J.

Közelebb a tagsághoz

Befejeződtek a műhelybizottsági választások a Déli pályaudvaron

Négy éve tértek át a *Déli pályaudvaron* a műhelybizottsági rendszerre. A három műhelybizottságba a forgalmi, a kereskedelmi és a vonatkísérő dolgozók tömörültek. A legutóbbi választás alkalmával a három túr szerint alakították ki műhelybizottságaikat a forgalmi és a kereskedelmi dolgozók. Így a vonatkísérőkével együtt, négy műhelybizottság alakult.

A tapasztalatok azt mutatták, hogy ez sem volt helyes megoldás, mivel a forgalmi, kereskedelmi, de különösen a pénztári dolgozók problémái különbözőek, ez még a termelési tanácskozásaikon is megmutatkozott. Az idei választás alkalmával *a szakszervezeti bizottság továbbfejlesztette a műhelybizottságokat, hogy munkájukkal közelebb kerüljenek a tagság problémáihoz.* A forgalmi és a forduló szolgálatot teljesítő kereskedelmi dolgozókat túronként egy-egy műhelybizottság tömöríti, míg a nappali szolgálatosak és a pénztári dolgozók csak főbizalmit választanak, közvetlenül a szakszervezeti bizottsághoz tartoznak majd.

A bizalmiak, a főbizalmiak és a műhelybizottságok újjáválasztását közvetlenül segítették a szakszervezeti bizottság tagjai. Arra is ügyeltek, hogy a szakszervezeti csoportokat úgy alakítsák ki, hogy egy csoporton belül dolgozók lehetőleg egy időben teljesítsenek szolgálatot. Ez annál is inkább dicséretükre válik, mert a csoport bizalmija, így közvetlen minden nehézség nélkül tud a munkatársaival érintkezni, és a dolgozók is megkereshetik őt, ha igénylik a szakszervezet segítségét. *A bizalmiak jelölésénél arra is törekedtek, hogy olyan emberek kerüljenek a szakszervezeti csoport élére, akik megfelelő mozgalmi gyakorlattal rendelkeznek.*

Az előkészületnek megfelelően a bizalmiválasztások sikerrel fejeződtek be, amelynek során 25 bizalmit választottak meg.

A bizalmicsoportok kialakításához hasonlóan a műhelybizottságokat is úgy szervezték, hogy azok a lehető legoptimálisabb körülmények között aktív, jó szakszervezeti munkát végezhessenek. A szakszervezeti munka javítása érdekében, a korábbi kislétszámú vezetőség helyett, 7—7 tagú vezetőség irányítja a műhelybizottság munkáját. A II-es számú műhelybizottság megválasztásánál jelen volt *Rakk Kálmán* állomásfőnök is, aki hozzászólásában elmondotta, hogy az állomás gazdasági vezetése eddig is nagyon nagy segítséget kapott a szakszervezeti aktíváktól. és ezt a segítséget az elkövetkezendő években is igénylik.

Foki István

Előtérben a gazdaságosság

A Keleti vontatási főnökség mozdonyszemélyzetét nyugtalanítja a sok meddő idő

A *Keleti Vontatási Főnökség* 270 utazó dolgozójának minden küldötte részt vett a vezetőségválasztó küldöttértekezleten. A műhelybizottság 40 percben sűrítette össze a két év munkáját. A bizalmiválasztások tapasztalatairól megállapította a beszámoló, hogy azok az alapszabályoknak megfelelően a demokráciai igényei szerint zajlottak. A 24-ből 22 bizalminak újra bizalmat szavaztak.

A bizalmiválasztásokon elhangzott véleményeket, gondolkat így összegezte a műhelybizottság: *az utazószemélyzetet nyugtalanítja a sok meddő idő, a korszerű vontatójárművek időnkénti alacsony teljesítése.* Nem ácsorgással és készenlétben töltött idővel, hanem jó teljesítménnyel, a korszerű gépek jobb kihasználásával akarják szolgálatuk végén naplójukat zárni. Ezt korábban is szóvátették, de a sok bírálat ellenére sem történt számottevő változás.

A bizalmiválasztásokon szóvá tették azt is, hogy *a munkavédelmi örök vonali tapasztalataival kapcsolatos feljegyzéseket nem követik intézkedések*, s a 12—16 órás szolgálat után 3—4 órát kell várakozni a különböző természetű kihallgatásokra. Ez a szabad idő, a pihenés rovására megy. Kérték: *az illetékesek intézkedjenek, hogy minden vonalon legyen kijelölt állomás, ahol kötelesek az utazószemélyzetet üdítőitallal ellátni.* Voltak, akik hatékonyabb egészségügyi intézkedéseket sürgettek, mert az 55 év korkedvezményes nyugdíjkorhatár előtt egyre több azoknak a dolgozóknak a száma, akik szív, ideg, magas vérnyomás, vérkeringési zavarok, gyomorbántalmak és nagyothallás miatt hosszabb ideig tartó betegállományba kerülnek.

A beszámolót követő vitában előtérbe kerültek a gazdasági természetű kérdések. A jelenleginél is több figyelmet és *hatékonyabb intézkedést kértek a korszerű gépek zajártalma ellen.* Évek óta ismert a korszerű gépek egészségre ártalmas hatása, de lassan halad a megelőzési munka. A mozdonyvezetők amiatt is panaszkodtak, hogy a korszerű gépek vezetőállásának ablaka befagy, megoldatlan az ablaktisztító, illetve szárító. Látszólag ez jelentéktelen, de a nagy sebesség mellett *idegesítő, baleseti veszélyt jelenthet és nevetséges is, hogy ilyen korszerű gépek ablaküvegéről késsel kell eltávolítani a jeget.*

Többen szóvá tették, hogy a mozdonyok egy fős kiszolgálásának bevezetése óta *romlott a gépek tisztasági állapota, gyakran nemcsak piszkosak, hanem kiszolgálatlanok is.* Bírálták azt is, hogy nincs megfelelő kultúrterem, nem kielégítő a könyvtári ellátottság, hiányzik egy olvasóterem, a csomóponton nincs meg a klubélet legfontosabb feltétele, a klubhelyiség, s nem megfelelő a fiatal mozdonyvezetőkkel való foglalkozás.

(kovács)

Hogyan javítsuk a vezetést az alapszervezetekben?

Tizenegy nagy szolgálati helyen, üzemben tartott vizsgálat alapján, valamint a szervezési és nevelési bizottság egyesztendős tapasztalataiból kiindulva tárgyalta a közelmúltban a szakszervezeti bizottságok vezetési munkatapasztalatait a *budapesti területi bizottság.* Sok tapasztalat, fontos tanulság halmozódott fel a VII. kongresszus határozatainak végrehajtása során, melyeket érdemes nyilvánosan is összegezni, közreadni.

Bár az elért *fejlődés* nem mindenütt egyenletes, megállapítható a vezetés színvonalának általános fellendülése. A területi bizottság mellett működő szervezési és nevelési bizottság ajánlásaival javaslataival mind jobban betöltötte segítő, irányító szerepét, hatékonyabb munkára ösztönözve a szakszervezeti bizottságokat.

Előtérben a tagságot foglalkoztató problémák

A vezetési munka javulásának legjellemzőbb vonása, hogy a szakszervezeti bizottságok többsége a tagságot foglalkoztató tervezett feladatok megoldására irányította erejét. *A munkában a tervszerűség, az igényesség került előtérbe. Nemcsak feltárták a problémákat, de segítették is azok megoldását.* Ennek nyomán javult a közhangulat és a tagság fokozott érdeklődést tanúsít a szakszervezeti munka iránt.

Fejlődött, erősödött az szbtagok kritikai szelleme, politikai érettsége. A korábbi évekhez képest *javult a vezetők választóik iránti felelőssége, teljesebbé vált a kollektív vezetés.* Az szb-üléseken kialakult állásfoglalásokkal több panasz, jogos sérelem orvoslását segítették. Székesfehérvárott a vontatási főnökségnél méltó helyére került a munkaversennyel való foglalkozás, a hídépítési főnökségnél a vízellátást javították meg. *Tucatnyi példát sorolhatnánk még arról, hogyan javult a dolgozókról való gondoskodás a szakszervezeti bizottság fellépése nyomán.*

A vezetési színvonal javulását jelenti, hogy megnövekedett az szb-ülésekre készített írásos előterjesztések száma. A vezetőségi tagok így gondosabban felkészülhetnek, alapcsabb kritikával, tárgyilagosabb álláspontal, érdemi javaslatokkal segíthetik a gyorsabb fejlődést biztosító közös döntés kialakítását. Bár az szb-üléseken sok jogos bírálat, a munkát segíteni szándékozó javaslat hangzik el, ezekkel kapcsolatosan mégis ritkán hoznak érdemi határozatot. Így gyakran elmarad az intézkedés fontos kérdésekben, s mivel a vezetőség nem eléggé kezdeményező, a tagság nem érzi munkájának hatását. Az ilyen értekezletekre fordított idő bizony haszontalanul vész el.

Több szakszervezeti bizottság munkájából hiányzik a kellő következetesség. A budapesti igazgatóság építési és pályafenntartási osztályának kollektívája például *két év óta a szocialista címért versenyez, anélkül, hogy az arra illetékes szolgálati és szakszervezeti szervek jóváhagyták volna szerződéses vállalásukat.* A szakszervezeti bizottság ugyan többször tárgyalt erről, de érdemi döntés mind ez ideig nem született. Másutt gyakran hoznak olyan formai határozatokat, melyek végrehajtásáért senki sem felelős, azért senkinek semmit nem kell tennie. A szakszervezeti bizottságok elé kerülő jelentésekben gyakran találunk elemzés nélküli, tehát céltalan számhalmazokat, felsorolásokat, de hiányzik a cselekvést sürgető következtetés. *Különösen gyakori ez a fogyatékosság a munkaversennyel, a munkásvédelemmel, az állami felnőttoktatással kapcsolatos témakörökben.*

Semmit sem old meg a formális munka

A helyes vezetési módszerek meghonosodása mellett még szép számmal mutatkoznak gyengeségek, lazaságok és hibák is a szakszervezeti bizottságok munkájában. A kongresszusi határozatok végrehajtásában elért eredmények sem terelhetik el a figyelmet ezekről. *A tapasztalható hibák kijavítása ugyanis meggyorsíthatná a mozgalom politikai, szervezeti, és általános fejlődését, növelhetné a tagság bizalmát, aktivitását.*

Sok helyen még spontán intézkedésekkel helyettesítik a tervszerű, célratörő vezetési módszereket. A választott tisztségviselők egy *része* még nem veszi figyelembe, hogy a szakszervezetek szerepének megnövekedésével párhuzamosan *nagyobbak a követelmények az egyes aktivisták munkáját illetően is.*

Érdemes felfigyelni arra, hogy egyes szakszervezeti bizottságoknál *a tartalmi munka javítása helyett, még ma is a formaságokra törekszenek.* Rendben megtartják a szakszervezeti bizottsági, műhelybizottsági üléseket, a taggyűlést sem mulasztják el, de nem fordítanak kellő figyelmet a tárgyalt témákra, az adott területek sajátos gondjaira, ellentmondásaira. Nem kutatják elég körültekintően, kellő alapossággal a megoldás lehetőségeit. Tapasztalható helyenként az is, hogy nem figyelnek a taggyűlésen elhangzott bírálatokra, javaslatokra, nem elemzik azok okait, vagy nem intézkednek a kedvező változások mielőbbi elérésére.

A szervezési és nevelési bizottság vizsgálatai során ilyen hibákat tapasztalt Cegléden az épületfenntartó főnökségnél, Józsefvárosban a pályafenntartásnál és még több helyen. *Számos helyen elhanyagolják a műhelybizottságok segítését, a munka ellenőrzését. Nagyobb szolgálati helyeken az szb-tagjai, mint a munkabizottságok vezetői joggal kifogásolják, hogy nem kapnak elég segítséget a titkártól és a területi bizottság munkabizottságaitól.* Bár az szb-üléseken sok jogos bírálat, a munkát segíteni szándékozó javaslat hangzik el, ezekkel kapcsolatosan mégis ritkán hoznak érdemi határozatot. Így gyakran elmarad az intézkedés fontos kérdésekben, s mivel a vezetőség nem eléggé kezdeményező, a tagság nem érzi munkájának hatását. Az ilyen értekezletekre fordított idő bizony haszontalanul vész el.

Több szakszervezeti bizottság munkájából hiányzik a kellő következetesség. A budapesti igazgatóság építési és pályafenntartási osztályának kollektívája például *két év óta a szocialista címért versenyez, anélkül, hogy az arra illetékes szolgálati és szakszervezeti szervek jóváhagyták volna szerződéses vállalásukat.* A szakszervezeti bizottság ugyan többször tárgyalt erről, de érdemi döntés mind ez ideig nem született. Másutt gyakran hoznak olyan formai határozatokat, melyek végrehajtásáért senki sem felelős, azért senkinek semmit nem kell tennie. A szakszervezeti bizottságok elé kerülő jelentésekben gyakran találunk elemzés nélküli, tehát céltalan számhalmazokat, felsorolásokat, de hiányzik a cselekvést sürgető következtetés. *Különösen gyakori ez a fogyatékosság a munkaversennyel, a munkásvédelemmel, az állami felnőttoktatással kapcsolatos témakörökben.*

Tegyünk többet a szakszervezeti demokráciáért

A problémák ilyen értelmű felfogása passzivitásban hagyja a tagságot, az aktivistákat tétlenségre kárhoztatja. *Éppen ezért kötelességünk, hogy szüntelenül elemezzük, vizsgáljuk a végzett munkát és okuljunk az elkövetett hibákból.* Csak így juthatunk el a helyes munkamódszerek általánosításához, amely a vezetés színvonalának további emelését biztosítja.

Helyes például, hogy szakszervezeti bizottságaink a kongresszusi határozatok szellemében *gyakran szólnak a szakszervezeti demokrácia erősítéséről.* Ennek szükségességét senki sem vitatja. De vajon eleget teszünk-e érte?

A legtöbb alapszervezetnél az tapasztalható, hogy nem bővültek a szakszervezeti taggyűlések tartalmi elemei. A szokványos beszámolók — ezzel őszintén számolni kell — nem vonzóak a tagság számára. Főként ennek „számlájára" írható, hogy 60—95 százalékos részvétel mellett zajlanak a taggyűlések. *A szakszervezeti demokrácia fejlesztése megkövetelné, hogy nyilvános vitára bocsássák a tagságot közvetlenül érintő szociális, bér-, munkaügyi és vezetési kérdéseket.* Így a tagság közvetlenül részt vehetne a vezetés munkájában, segíthetné azt a helyes döntések kialakításában. A lehetőség mindenütt megvan erre, s jó lenne, ha bátrabban élnénk is vele.

Kovács János

Az elmúlt év végén 75. jubileumát ünneplő székesfehérvári járműjavító dolgozói eredményes gazdasági évet zártak. Az új gyártmányaikból — a hal-, a tej-, a kavicsszállító kocsikból is — teljesítették tervüket. A tél sem hátráltatja munkájukat. A fedett szerelőcsarnokban a kavicsszállító kocsin már a befejező munkálatok folynak

(MTI Foto Mező Sándor felvétele)

Napirenden

a vasút 1968. évi baleseti helyzete

A halálos balesetek száma 15 százalékkal csökkent, a csonkulásos baleseteké 29 százalékkal emelkedett

A vasút személyi üzemi baleseti helyzete az 1968. évi statisztika szerint csökkenő tendenciát mutat. Ezért az elmúlt évben végzett munkavédelmi tevékenységet, ha nem is kielégítőnek, de mégis eredményesnek lehet tekinteni.

A halálos balesetek száma 45, 1967-hez viszonyítva 6-tal, 15,7 százalékkal csökkent, a csonkulásos balesetek száma 8-cal, 29,6 százalékkal emelkedett, az összes balesetek száma 361-gyel, 8,6-százalékkal csökkent, a munkanapkiesések száma 6785-tel, 5,7 százalékkal csökkent.

Az elmúlt év végén bekövetkezett, közfeltűnést keltő forgalmi balesetek következtében kialakult kedvezőtlen hangulat azonban a csökkenés ellenére jelentősen rányomja bélyegét 1968 értékelésére. *A nagytétény—diósdi, a mendei és a herendi tragikus következményű balesetek egyértelmű figyelmeztetések arra, hogy a személyi üzemi balesetek megelőzésére irányuló intézkedések mellett szakszervezeti szerveinknek mindent meg kell tenniök a forgalom zavartalan, balesetmentes lebonyolítása érdekében is.*

Ahol legtöbb a tennivaló

A halálos balesetek növekedése szempontjából január, június, szeptember és december hónapok voltak a legkedvezőtlenebbek. Megállapítható tehát, hogy a halálos balesetek előfordulásában időszakra, vagy időjárási viszontagságra jellemző okok nem hatottak közvetlenül. *A bekövetkezett események éppúgy, mint más időszakban is, főként magatartásbeli tényezőkre vezethetők vissza.*

Az életkori elemzésből az állapítható meg, hogy a balesetek túlnyomó többsége — közel 50 százaléka — 30—50 éves életkorú dolgozókkal történik. A tapasztalatok azt mutatják, hogy ebben a korban jellemző leginkább a veszélyérzék lanyhulása, a figyelmeztetésekkel szembeni közönyösség, az idősebbeknél pedig a rutinmunka.

Az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál van a legtöbb tennivaló, főként a halálos balesetek megelőzését illetően. A legtöbb súlyos baleset az őrszelvény késői elhagyása, a felügyelet lazasága, időszakonkénti megszakítása miatt következett be. *4 halálos baleset fordult elő például amiatt, hogy megbízott személyek a felügyelet helyett munkát végeztek.* Munkaszervezési intézkedések felújítása, kidolgozása vált szükségessé a baleseteket követően a pályán foglalkoztatott dolgozók biztonsága érdekében, főként távolbalátási korlátozottság, zajos munkaterületeken történő foglalkoztatásra vonatkozóan.

A pályafenntartási szakszolgálat baleseti helyzete megköveteli a pályán, a vágányok között foglalkoztatott dolgozók megbízhatóbb védelmének biztosítását. Az egyre növekvő utazási sebesség, a vonatközlekedés sűrűsödése, az észlelési és cselekvési idő különbségének csökkenését vonja maga után. A nagyteljesítményű vonójárművek, építőgépek, a hézagnélküli felépítmények biztonságra gyakorolt hatása sürgős intézkedéseket követel.

A nagysebességű — 80 km/óra felett közlekedő — vonatok esetében a dolgozók riasztására vonatkozó intézkedések, például *a figyelőőri szolgálat, nem látszik kielégítőnek.* Itt a pálya elhagyására a közlekedő vonat észlelésétől a helyszínre érkezésig — 100 km/óra sebesség esetében — mindössze 38 másodperc áll rendelkezésre.

Jobb együttműködésre van szükség

Az eddiginél nagyobb gondosságot igényel a szakszolgálatok szorosabb együttműködése a pályafenntartási és egyéb szolgálatiághoz tartozó dolgozók védelme érdekében. Jelenleg a forgalmi és a vontatási szakszolgálat dolgozóinak többsége nem tekinti közlekedést akadályozó, mozgási engedélyt korlátozó körülménynek, ha a vonatok vágányútjában — csoportban, vagy egyedül — személyek tartózkodnak. Ennek következtében jóformán csak kizárólag a veszélyzónában levőkön múlik, a baleset előfordulása vagy elkerülése.

A forgalmi szakszolgálat baleseti helyzete *halálos baleseteik tekintetében javult, 7-tel kevesebb.* Közel felére csökkent a vonatfékezők, kocsirendezők, sarusok, váltóőrök, kezelők halálos baleseteinek száma. Ugyanakkor a tolatásvezetők, vonatvezetők körében 1967-hez viszonyítva 1-től 4-re emelkedett a halálos balesetek száma.

A forgalomnál a balesetekre elsődlegesen a saját biztonságról való teljes megfeledkezés, veszélyeztetett helyzetből végzett irányítás, illetve esetenként a munkában való tevőleges részvétel jellemző, amellett, hogy két vonatvezető halálát forgalmi baleset, kisiklás, összeütközés okozta.

A vontatási szakszolgálatnál alakult legkedvezőtlenebbül a halálos és csonkulásos balesetek száma. Hozzájárult ehhez a mendei és nagytétény—diósdi forgalmi baleset, melynél 3 vontatási dolgozó vesztette életét. Elszaporodott az üzemekben levő járművek veszélyeztetett helyzetben történő javítása és tisztítása közben más járművekkel történő rájárás miatt bekövetkezett halálos és csonkulásos baleset.

Javuló tendenciát tapasztalunk a járműjavító szakszolgálatnál annak ellenére, hogy *még mindig itt legmagasabb az 1000 főre eső balesetek száma.*

Az igazgatóságok baleseti helyzetének alakulásában a *szombathelyi* és a *szegedi* igazgatóság helyzetének romlása, mind a halálos, mind a csonkulásos balesetek tekintetében szembetűnő. *Legkedvezőbbnek a budapesti igazgatóság halálos baleseteinek alakulása mondható, mely 1967-hez viszonyítva 3-mal, 1966-hoz pedig 10-zel csökkent.* Kedvezőtlen viszont, hogy a csonkulásos balesetek száma közel duplájára emelkedett. A budapesti igazgatóságnál bevezetett szigorú beszámolási és felelősségre vonási tevékenységet helyes és szükséges intézkedésnek tekintjük.

Miben látjuk a javulást? 1968 az új gazdasági irányítási rendszer bevezetésének első esztendeje, mint a vasút műszaki, gazdasági fejlesztésének intenzív időszaka, a munkavédelem terén is jelentős változásokat eredményezett.

A balesetmegelőzést elősegítő rendeletek

A munkavédelemre vonatkozó törvény, SZOT-szabályok stb. alapján egységes szerkezetű VMSZ került kiadásra, mely magában foglalja az összes munkavédelmi előírásokat. *A szolgálati főnökségeknél is elkészültek a VMSZ szerves tartozékát képező helyi utasítások, függelékek.* Kezdetét vette az új szabályzatok ismertetése, oktatása és azok bevezetése, alkalmazása.

Az 1967. évi 3-as SZOT Szabályzat a balesetek kivizsgálásának legfontosabb célját, az előidéző okok alapos feltárásában és a megelőzési intézkedések helyes megválasztásában és végrehajtásában határozta meg. *A balesetek kivizsgálásának újbóli szabályozása számos, korábban tapasztalt bürokratikus vonást szüntetett meg.* Ennek alapján és szellemében az elmúlt év során tovább javult a balesetek kivizsgálásának minősége. Javult és összehangoltabbá vált a külső hatósági szervekkel a közös vizsgálatok lefolytatása, a kölcsönös tájékoztatás és együttműködés. Tömeges, halálos, vagy közfeltűnést keltő egyéb balesetek vizsgálatában ma már csaknem minden esetben részt vesznek az igazgatóságok illetékes osztályvezetői, ami a szükségessé váló intézkedések azonnali elrendelésében vezet eredményre. *Tovább kell javítani azonban a megbízható gyors értesítést, informálást, valamint a súlyos kategóriájú balesetek esetében az azonnali helyszínelést, a helyszínre jutás biztosítását.*

A megtörtént balesetekkel kapcsolatban általában az a tapasztalat, hogy valamennyi érintett szolgálati helyen lelkiismereti kérdést okoz az esemény. Részletesen elemzik, oktatják, tárgyalják a baleseteket és általában a legsürgősebb intézkedéseket is megteszik Ezek azonban leginkább adminisztratív jellegűek.

A MÁV Vezérigazgatósága a bekövetkezett balesetek tanulságait levonva, rendeletben szabályozta a legfontosabb tennivalókat. *A szakszervezet elnöksége pedig felhívta a területi bizottságok figyelmét, hogy nyújtsanak a szakszervezeti bizottságok számára a jelenleginél hatékonyabb segítséget* a központi vezetőségnek a munkavédelmi helyzet javítására hozott 1961. június 23-i határozata maradéktalan megvalósításához.

Berta István
a munkavédelmi
felügyelőség vezetője

EMŐDI KÉRÉS:

a biztonság érdekében

A Miskolctól alig 20 kilométerre lévő Emőd községből naponta 1500—1800 ember jár dolgozni a borsodi nagyvárosba. A bejárók örömmel hallották, hogy az idén megépül Emőd állomáson az új felvételi épület. Hidegben, esőben, már nem sokáig kell a vonatra szabad ég alatt várni.

A község vezetői és lakosai azt kérik, hogy az új felvételi épülettel egyidejűleg *gyalogos felüljárót is építsenek Emőd állomáson.* A vasúttól délre helyezkedik el a község új települése, ahol közel 800 lakos él. Az innen bejárókon kívül közel száz gyerek jár át a vágányokon a régi településen levő iskolába, óvodába, s ebből a veszélyeztetett helyzetből már több súlyos baleset származott.

A felül- vagy aluljáró építése közérdekű, így ahhoz a tanács is megadná a tőle telhető legnagyobb segítséget. E kérés elbírálásánál azt is mérlegeljék az illetékesek, hogy az emődi bejárók többsége MÁV dolgozó...

Antal József

MEGJEGYEZZÜK

Senki földje a Soroksári úton

Áll a *Soroksári úti* állomáson egy épület, amely — úgy tűnik, senkié. Pedig akiké lenne, azok évekig várták rá, nagyon várták, hogy végre-valahára elkészüljön. S most, hogy kész, több az öröm, mint az öröm.

Az új szociális épületről szólunk. Az elmúlt ősszel készült el. *Az építkezés költségei a másfél millió forintot is meghaladták* — a kivitelezés pedig jóval túlhaladta a tervezett egy esztendőt; két és fél évbe tellett. Node minden jó, ha a vége jó. Ám a huzavonának még mindig nincs vége...

A MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség ferencvárosi építésvezetősége a létesítmény átadásához nem hívta meg az igazgatóság II. osztályát és a ferencvárosi pályafenntartási főnökséget. A kivitelezők azt mondják: ők már az épületet átadták, a pályafenntartási főnökség még nem vette át. *Hogy átvették-e vagy sem — lényeg az, hogy használni lehessen.*

S épp itt a bökkenő. *A másfél millió forintos épületet nem lehet használni.* Legalábbis — nem rendeltetésszerűen.

Rosszul szigetelték a vízvezetékcsöveket, a falak átáztak, hullik a vakolat, helyenként már-már életveszélyesen. Az ajtók vetemedtek, elferdültek, kettőt is le kellett akasztani a helyéről. Márpedig télen az ajtó korántsem luxuscikk. S rossz két W. C. is. A zuhanyozók állandóan csöpögnek, a szellőzőberendezés kapcsolóját nem szerelték be...

Igaz, nem javíthatatlan hibák ezek, bosszantóak ugyan, egy új épületen — de orvosolhatók. Ha akad, aki orvosolja. Le ki legyen az orvos? A kivitelezők azt mondják; ez már nem az ő asztaluk, ám a pályamesteri szakasztól sem akarnak kijönni a szerelők, mondván: ez nem az ő épületük még. *Kánai János* munkavédelmi megbízott többször kopogtatott a II. osztályon is, ott úgy tudják, a hivatalos átadás megtörtént, vagyis...

Vagyis — a sok bába között elvész a gyerek. S amíg az illetékesek arról vitatkoznak, hogy kié az épület, addig a Soroksári úti vasutasok kesernyésen mustrálgatják az új épületet, amelyre oly sokáig vártak, s amelyért egyesek — a munkálatok idején — fabarakkokban dolgoztak.

De vajon kinek jó a huzavona?

Az állomás dolgozóinak nem. Ez biztos...

(ft.)

A létszámhiány ellenére is helytálltak

Ösztönzőbb bérezést, jobb munkakörülményeket kérnek a rákosrendezői vasutasok

A munkaidő befejezése után, a koraesti órákban került sor *Rákosrendező pályaudvaron* a III-as túr műhelybizottságának megválasztására. A váltóőrök, váltótisztítók, kocsirendezők, térfelvigyázók és forgalmi szolgálattevők 12 órás fáradságos munka után jöttek össze, hogy meghallgassák a beszámolót és őszintén, kendőzés nélkül mondhassák el véleményüket a gondokról, a hiányosságokról, amelyek ma még nehezítik a munkát Rákosrendezőn.

Első helyen a versenyben

Az elmúlt két év munkájáról *Tóth II. Sándor* forgalmi szolgálattevő, műhelybizottsági titkár számolt be. Elmondta többek között, hogy *a létszámhiány és a nagyon is mostoha munkakörülmények évek óta nehezítik munkájukat.* Ennek ellenére a III-as túr — a túrok közötti versenyben — az elmúlt évben az első helyen végzett. Az év 12 hónapjából hétszer voltak elsők, négyszer másodikak, egyszer pedig harmadikak. A szakszervezeti munkát illetően a műhelybizottsági titkár megállapította: *a szervezettség jó, tagdíjhátralék csak betegség miatt fordul elő.*

A beszámoló utáni vitában *Fodor György* állomásirányító megemlítette: *nem tartja helyesnek, hogy egy állomáson más a premizálási mód a sarusoknál, váltókezelőknél és más például a térfelvigyázóknál és forgalmi szolgálattevőknél.* A feladat alapjában véve egy, az aránytalanság mégis nagy. A sarus többet keres, mint a térfelvigyázó. Véleménye szerint az sem egészséges, hogy egy műszakban 12—14 fő hiányzik, de a munkát ugyanúgy el kell végezni, mintha teljes lenne a létszám.

Kiss Benjamin forgalmi szolgálattevő is a helytelen bérezéssel foglalkozott, majd megemlítette, ha a tartaléknál 1+1 ember dolgozik három helyett, akkor *miért nem kereshetnek többet?* Hol van a létszámhiányból megmaradt bér?

Bogár János forgalmi szolgálattevő szóvá tette, hogy a gurító dolgozói *még most is lavórban, a mozdonyról vett meleg vízben kénytelenek mosakodni, mert öltözőjük és mosdójuk kicsi.* Megemlítette azt is, hogy nyolc éve már aládúcolt felvételi épületben dolgoznak és nagyon ideje lenne — addig, amíg valami komoly baj nem történik — ezen a helyzeten változtatni.

Segítséget várnak

Általános vélemény volt, s erről beszélt *Hajdú András* kocsimester is, hogy Rákosrendező dolgozói már sokat tettek a vasút közös kasszájába, hiszen az emberek a maximumot adják. Egy váltókezelő 3 4 váltót is fog. Szinte megállás nélkül dolgoznak. Jó munkájukért azt kérik cserébe, hogy *annyi év után egyszer már ők is emberibb munkakörülmények között dolgozhassanak.*

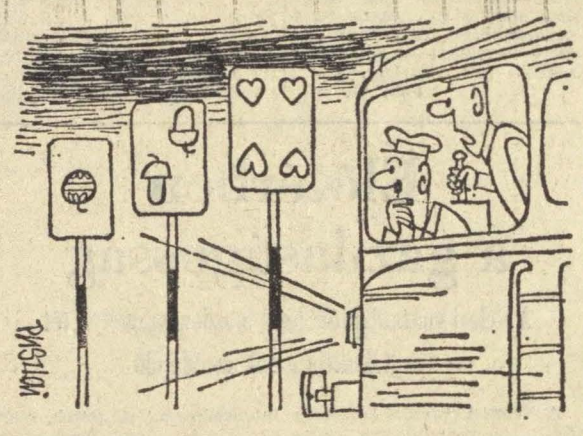
Már késő járt az idő, amikor még mindig a hozzászólók beszéltek. *Kántor Edéné*, az A/2-es sorompó kezelője a műhelybizottság segítségét kérte, mert a sorompóőrhely kályhája rossz, füstöl, s emiatt nehezen tudnak fűteni. Van úgy, hogy egész éjszaka hideg őrbódéban teljesítenek szolgálatot.

A beszámolóból és a hozzászólásokból is kitűnt: *a III-as túr kollektívájára mindenkor lehet számítani,* mert ezek az emberek komolyan veszik munkájukat, de szeretnék, ha őket is komlyan vennék és erőfeszítéseiket értékelnék.

A vita után megtartott műhelybizottsági választáson a tagság titkos szavazással *Hajdú Andrást, Nagypéter Sándort, Korcsog Ernőt, Kiss Benjamint* és *Tóth II. Sándort* választotta meg. A műhelybizottság titkára ismét Tóth II. Sándor lett.

(Szerényi)

ÁTKÁRTYÁZOTT ÉJSZAKA UTÁN



— Furcsán látom a jelzéseket. Mielőtt befuccsolunk, jobb lesz megállni!

(Pusztai Pál rajza)

Parádi tarka-barka

Télidőben is pompás kilátás nyílik a *parádi SZOT Szanatórium teraszáról.* Minden évszakban csodálatos a Mátra.

S a szanatórium? — Beszélhetnénk a kényelmes szobákról, az orvosokról, a nővérek emberségéről, a nagyszerű gyógymódokról, a szakácsművészet remekeiről és még sok mindenről, ami az egészséget, a jókedélyt adja vissza az innen hazatérő dolgozóknak. Ezúttal néhány emberi furcsaságot kötöttünk csokorba, s ezennel átnyújtjuk a tarkabarka parádi képeslapot.

A csodadoktor

Hajnali öt óra. Még csendes a szanatórium. Csak néhányan várakozunk sorsunkra — próbareggelire — a rendelőben. A nővér tesz-vesz. Apró üvegtálak sorakoznak az asztal szélén. Az egyik fiókból makaróni vékonyságú gumicsövek kerülnek elő. Mindenki kap egyet.

— *Tessék lenyelni!* — hangzik a parancs.

Tanácstalanul jobbra-balra tekintgetünk. Nem így a „csodadoktor", a mindentudó beteg. *Mi krákogunk és könnyezünk, nem megy le a cső. Ő egyből lenyeli.* A nővér hozzáugrik és az utolsó pillanatban még sikerül elkapnia a szájából kicsüngő gumicső végét.

A harsogó

Külsejéről nem gondolnád betegnek, hangulatáról annál inkább. *Semmi se jó neki.* Már az első nap kevesli a parádi vizet. Neki savanyú a saláta, vékonyra vágják a kenyeret. Neki túl édes a torta. „*Minek a tejföl a levesbe?*" — mondogatja. Hangosan harsog, mint a falusi kanász kürtje.

Az egyik nap úgy láttam, hogy tövig szájába dugott késsel lemetszette a manduláit. Sajnáltam szegényt.

A csipegető

Ilyen is van Parádon. Recseg-ropog a szék termetes aszszonyság alatt. Korát illetően a legmerészebb becslés is kudarcot vallhat...

Még lány. Rikácsolva szórja az átkot a férfinépre. Gyakran elmereng, szuszogva sóhajtozik, s ilyenkor a papírszalvéták szanaszét röpködnek. *Csak akkor békül meg, ha asztaltársa vagy szomszédja rátestálja ebédje vagy vacsorája egy részét.*

Fogyni szeretne, de a mérleg legutóbb is három kiló hízást mutatott. Érthető, hogy nincs jó véleménnyel a szanatóriumról. „*Nem tudom, mitől hízom, pedig csak csipegetek...*" — mondogatja bánatosan.

Elbocsátó levél

Az üdülők réme. Főleg a Balaton mellett érzi jól magát, de a hegyek közé is felmerészkedik. *A parádi gyógyszanatóriumban tilos a szeszfogyasztás.* Barátunk csak néhány napig bírta az absztinenciát. Az egyik este aztán kirúgott a hámból. Berúgva érkezett, jóval a takarodó után.

Keserves nótaszóra ébredtünk. A jó öreg szeszkazán akáclombos falujába hívogatott valakit. Óbégatását csak nem akarta abbahagyni. A csend kedvéért már magam is szívesen küldtem volna vele valakit, csakhogy végre eltűnjön az akáclombosban...

De csak másnap ment el, miután soron kívül megkapta az elbocsátó levelet...

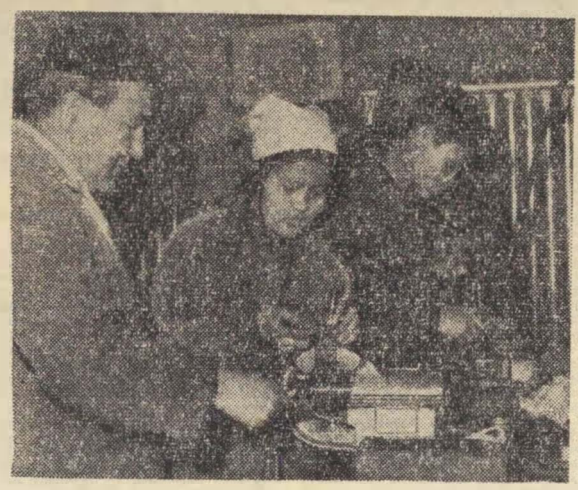
Gergely József

NAGYON SOK BÁCSI SEGÍT NEKEM...

Vietnami ipari tanulók között az Északi Járműjavítóban

Az első napokban rokonszenvező kíváncsisággal fogadták őket. Később megszokták, hogy harmincöt — távoli országból jött — motorszerelőjelölt lány és fiú dolgozik közöttük.

— *Összel érkeztek hozzánk a vietnami fiatalok* — mondja *Péter Tibor*, az Északi Járműjavító tanműhelyének helyettes vezetője —, *valamennyien másodéves ipari tanulók.* Az alapképzést a Dózsa György úti, 24-es tanintézetben kapták, elméleti oktatásban továbbra is ott részesülnek. Dolgozóink szeretettel fogadták a tíz lányt és a huszonöt fiút, nagy kedvvel és megértő türelemmel foglalkoznak velük. Nyelvi nehézségeink nincsenek, a vietnamiak mindent megértenek, csak kicsit tagoltabban kell velük beszélni. Szorgalmas, csendes gyerekek...



A Benkő-brigád tagjai nagy kedvvel és türelemmel foglalkoznak a vietnami fiatalokkal

(Hemző Károly felvétele)

Jó itt az üzemben

Nguyén Huy Kén 19 éves, 1967-ben érkezett Hanoiból a magyar fővárosba. Jelenleg a XII-es motorosztályon, a *Benkő* levegős brigád mellett dolgozik. Homlokába hull a haja, amint nagy igyekezettel birkózik az egyik motoralkatrész megmunkálásával. Amikor hozzálépünk, készségesen felpillant.

— *Nekünk, vietnamiaknak nehéz nyelv a magyar* — mondja, szinte előre szabadkozva, amiért kérdéseinkre csak néhány rövid mondattal válaszol. — *Jó Magyarországon és nagyon jó itt a gyárban... Mindenki kedves és nagyon sok bácsi segít nekem. Olyan munkát is kapok, amit csak egyedül csinálok...*

A továbbiakat *Bába Sándor*, a Benkő brigád helyettes vezetője mondja. Legtöbbet ő foglalkozik a vietnami ipari tanulókkal:

A vietnami fiatalok havonta más-más csoportban dolgoznak, hogy minden munkafolyamatot megismerjenek. Eddig mintegy tizen töltöttek egy-egy hónapot nálunk, két lány is volt közöttük. Őszintén mondhatom, hogy nagyon elégedettek vagyunk velük. Akármelyikre igaz lehet: nagyon szorgalmasak és szeretnék alaposan elsajátítani a szakmát. Azt mondják, hogy odahaza nagy-nagy szükség van a jó szakemberekre. Gyakran beszélnek az otthonukról, családjukról, a vietnami nép harcáról. Van, akinek közvetlen hozzátartozója halt meg a bombázásokkor. Reménykednek a béketárgyalások sikerében, és abban, hogy végül a vietnami nép igazságos ügye győz.

Távol az otthontól

Munka- és hazaszeretet, ez jellemzi valamennyiüket. S nagyon szeretik a családi életet — ha beszélgetnek a magyar munkatársakkal, mindig érdeklődnek: *van-e gyerekük, mit tanulnak, hogyan élnek a magyar gyerekek?*

Sokat tanulnak Magyarországon. Idegen nyelven ismerkednek meg egy érdekes szakma elméleti tudnivalóival. *Kevés a szabad idejük, nemigen járnak szórakozni. De arra biztos tudnának időt szakítani, hogy részt vegyenek az Északi Járműjavító KISZ-szervezetének egyik rendezvényén, klubnapján.* Az ilyen meghívásban is a magyar fiatalok iránti tanúsított szeretetét érezhetnék — és aligha kétséges, hogy a kötetlen beszélgetéskor a vendéglátók is sok olyan epizódot ismerhetnének meg a távoli ország életéről, amelyről eddig keveset hallottak...

S ez mindenkit érdekelne.

(FT)

A forradalom győzelme óta

Kubában nagy erővel folyik a vasút korszerűsítése

Kubában több mint 130 éve van vasút. 1837 november 19-én indult el az első „tűzkocsi" a cukorvidék egyik központja, *Gueines* és a tengerparti *Havanna* között. A gőzgép bevezetése a közlekedésben és a cukorgyárakban Kuba fejlődésére igen nagy hatással volt. Szinte egy csapásra véget vetett a XVIII. század primitiv termelési módszereinek és a rabszolgaság megszüntetését is siettette.

1861-ben a cukorgyárak 69,5 százaléka gőzgépekkel dolgozott és a szigeten 1281 kilométer volt a vasúti hálózat hossza. Ez a hálózat természetesen a cukormonopólium nagytőkéseinek érdekeit szolgálta. A magánérdekeknek megfelelően keletkezett sokféle járműtípus, nyomtáv, technikai berendezés, egy egységes vasúti rendszer fejlesztésének sokáig útjában állott. Kubában még ma is 6392 kilométer széles és 2136 kilométer különböző nyomtávú vonal és kétféle vasúti hálózat van: *a közforgalmú 5079 és a cukoripari minisztériumhoz tartozó 9528 kilométer hosszú hálózat.*

Amikor a kubai forradalom győzött, a vasúti hálózat igen leromlott állapotban volt: a mozdonypark elöregedett, a hidak düledeztek, a talpfák korhadtak és a sínek elhasználódtak. *1955-ben csak 7 millió utast szállítottak.* A három nagy és több kisebb magánvasutat 1960-ban államosították és a megalakult egységes állami vasutak *„Ferrocariles de Cuba"*, a közlekedési minisztérium hatáskörébe, míg a cukorszállítás a cukoripari minisztériumhoz tartozik.

Kuba nagy erővel látott hozzá a vasutak korszerűsítéséhez. A pályafelújításhoz a Szovjetunió szállította a síneket, betonaljakat. Saját gyárat is létesítettek, ahol vasbetonaljakat készítenek. A régi fahidakat modern betonépítményekkel helyettesítik. *A Szovjetunió 40 modern, „TEM 2" típusú 1000 LE-s Diesel-mozdonyt szállított és kubai mozdonyvezetőket képezett ki. Franciaországból 30 darab 800 LE-s, Angliából 10 darab 2500 LE-s Diesel-mozdonyt rendeltek. 1970-ig még további 70 darabot rendelnek.* Az NDK-tól 40 modern hűtőkocsit vásároltak élelmiszer, déligyümölcs és hal szállítására.

1965 és 1969 között a kubai vasút újjáépítésére 195 millió pezót irányoztak elő. *A vasút vonóerő parkja jelenleg 704 gőz-, 429 Diesel- és 13 villamosmozdonyból áll.* Míg 1955-ben hétmillió utast szállítottak, 1965-ben ez a szám már 12,4 millióra, 1967-ben 14 millióra nőtt.

A vasutasok száma 1965-ig 5000-ről 16 000-re emelkedett és a következő években eléri a 30 000-et. Míg az 1964. évet a vasút 4,7 millió pezó veszteséggel zárta, 1965-ben először mutattak ki nyereséget, *2,2 millió pezót.*

A fővonalakon ma már léghűtéses *Pullmann-kocsik* közlekednek, s 1966-ban megindult a gyorsforgalom Havanna és az ország többi nagy városa között. *14 607 kilométeres vasúti hálózatával Kuba ma a 21 dél-amerikai államok között az ötödik helyen áll.* 100 négyzetkilométer területre 13,9 és 1000 személyre 1,9 kilométer vágány esik.

Ezekkel az adatokkal Kuba összehasonlítható az európai államokkal, bár vasúti forgalma nincs olyan jelentős, mint Európában.

Vasút az Andokban

Ha a vasútépítés a hegyekkel tarkított Svájcban óriási teljesítmény volt, az egyik dél-amerikai államban, Peruban, igazi hősies vívmány. A vasút központi fővonala ugyanis keresztülvágja a középső Andok láncolatát olyan helyen, amely magasabban fekszik, mint a *Mont Blanc*, Európa legmagasabb hegyének csúcsa.

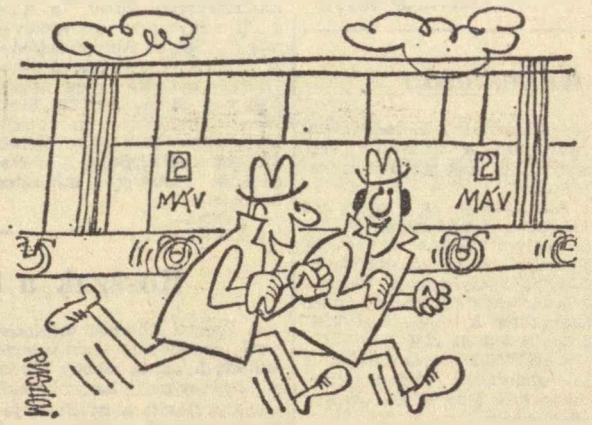
Vajon elképzelhető-e a vasútépítés a világ legnagyobb hegyláncán, a *Himalája*n keresztül? Aligha. Viszont az Andokban, amely az említett hegylánc után következik magasságban, mégis megépítettek Perun keresztül egy vasútat, hogy összekössék a tengerpartmenti sávot az ország belsejében levő, ásványi anyagokban rendkívül gazdag fennsíkkal. Az Andok kettészeli az országot és ezért kellett átvágni ezt a tömör hegyláncot.

A vonatok lassan közlekednek az Andokban. A 160 kilométeres út Callao-tól, Lima kikötőjétől négy óráig tart.

Megépült ez a csodálatos vasútvonal, *de az üzemeltetése és fenntartása nagy nehézségekkel jár.* Az Andok láncolata sokat szenved a földrengésektől, és *Dél-Amerikának* ezen a részén, gyakoriak a felhőszakadások. Ha beköszönt az esős időszak, megfeszített munkát végeznek a perui vasútasok. Az eső kimossa a pályatestet, s a vízáramlások földcsuszamlásokat okozhatnak. Ilyen körülmények között sohasem tudják, hogy mikor történik valami.

Az éberséget nappal is nehéz fenntartani, éjszaka pedig úgyszólván, lehetetlen. Éppen erre való tekintettel *az esős időszak alatt nem indítanak éjjeli vonatokat.* A kanyargós hegyi pályán még nappal is fokozott figyelemre van szükség, mivel bármely pillanatban akadályok merülhetnek fel.

ELŐFŰTÉS



— Csak a harmadik állomásig kell futni, onnan már meleg a szerelvény.

(Pusztai Pál rajza)

Hatvan éves a vasutas eszperantó mozgalom

A vasutas eszperantisták az 1968. évi kongresszusukon megjelent kis könyvecskében ismertették 60 éves történetüket. Az elmúlt időszakban külön szakmai tagozatot alkottak. Jóllehet szervezetüket a két világháború olyan súlyosan érintette, hogy a szakmai szervezetet szinte teljesen újjá kellett szervezni, továbbra is hasznos tevékenységről tudnak beszámolni.

Ma a *Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség* (Internacia Fervojista Esperantó-Federacio IFEF) az *Egyetemes Eszperantó Szövetség* (Universala Esperanto Asocio UEA) egyik legjobban szervezett szakmai tagozata, mely kizárólag az eszperantó nyelvet használja tevékenységében. Kongresszusain, melyeket 1949 óta minden évben megrendez, a részvevők szakmailag értékes előadásokat hallanak és sok új ismeretség, kapcsolat is létesül az egyes nemzetek részvevői között, mert itt a kölcsönös megértéshez nincs szükség tolmácsra. *A szervezet egyik legfontosabb feladata a szakmai előadások megrendezése, az eszperantó szakmai nyelv fejlesztése,* amelynek egyik igen célravezető módja éppen a szakmai előadások anyagának eszperantó nyelvre való átültetése.

A legutóbbi kongresszuson 22 országból 820-an vettek részt. Figyelembe véve a szakmai tagozatba tömörült vasutas eszperantisták 2580 fős létszámát, ez azt jelenti, hogy *a vasutas eszperantisták igen aktívak.* A Szövetség a kéthavonként megjelenő folyóiratában *„La Internacia Fervojisto"* (A Nemzetközi Vasutas) tájékoztatja tagjait a vasutas élet újdonságairól, s adja meg szakmai cikkeivel a továbbképzés lehetőségeit.

A magyar vasutasok is tevékenyen kiveszik részüket az eszperantó nyelv szakmai fejlesztéséből. Jelenleg készen áll egy kisebb terjedelmű, mint egy kétezer szót és kifejezést tartalmazó kisszótár kézirata. A kisszótár előreláthatólag még az idei év első negyedében megjelenik. Szótárbizottságunk tagjai részt vesznek a nagy, hatnyelvű nemzetközi vasúti szakszótár eszperantó részének szerkesztésében is.

A magyar eszperantista vasutasok eszperantó nyelvű folyóirata, a *Hungara Fervojista Mondo* (Magyar Vasutas Világ) negyedévenként tájékoztatja olvasóit vasúti szakmai újdonságokról, a hazai és külföldi vasutas élet kiemelkedő eseményeiről, az eszperantó mozgalom eredményeiről.

Hazánkban a vasutasok közötti eszperantó mozgalom 60 évnél is régebbi. A *„Vasuti Lapok"* 1898. évi számaiban már találkozunk *Jakab Lajos* nevével, aki annakidején nagy aktivitást fejtett ki a vasutasok között az eszperantó nyelv használata érdekében, sőt kiadta az eszperantó gyorsírás tankönyvét is.

K. P.

Negyven éve egy szolgálati helyen

— Mióta dolgozik a Soroksári úti állomáson, Elemér bácsi?

— *Negyven éve, kedves.*

— És mióta vasutas?

— *Negyven éve, vagyis 1928. október 25-e óta.*

— No, és hány esztendős?

— *Másfélszer negyven, vagyis hatvan éves vagyok. Pontosabban hatvan éves leszek októberben, de akkorra már negyvenegy vasutasévet tudhatok magamnak... Azután nyugdíjba kérem magam.* Minden vágyam, hogy elmehessek horgászni, és kifogjam az összes halat a Dunából. Otthon nyolc akváriumom már kész, nyolc pedig beüvegezésre vár. Sokat járok majd erre, az állomás felé, hisz az egyik horgászterületem itt lesz a fűrészek alatt. Legalábbis remélem, ha a Postás Sporthorgász-egyesület befogad majd a tagjai közé. *Kedves, maga mindezt írja? Hiszen nem azért mesélem!* Nem kívánom én a nagy nyilvánosságot; becsülettel elvégeztem negyven én munkáját, és ha néhány emberrel kezet szoríthatok, nekem az is öröm lesz. Olyanokkal, akikkel évtizedekig dolgoztam együtt, és olyan emberekkel, akiket mostanában szerettem meg...

Édesapja nyomdokain

Dvihally Elemér szűkebb hazája Pesterzsébet. Ott született, a Határ út közelében, és a Pacsirta-telepen vett kis házacskát a harmincas évek közepén. Gyermekkorában a természettudományokért rajongott, és ha vasutas-édesapja nem betegedett volna meg, tovább tanulhatott volna. Így csak öt gimnázlumi osztályt végezhetett el.

— *Igen, biológus akartam lenni. De én a vasutat is nagyon szerettem. Talán édesapám után, meg amiért már gyerekkoromban volt egy kis játékvasutam, valódi, gőzzel hajtott mozdonnyal, amely két sínpáron, háromszáz métert futott-kanyargott az erzsébetfalvai kertben.*

S vasutasnak jelentkezett. Nem kapott azonnal választ — meglehet, útját nehezítette, hogy *édesapját 35 évi szolgálat után, baloldali magatartása miatt B-listázták, még 1925-ben* —, de az emlékezetes 1928-as októberi napon munkába állhatott, az akkor *Budapest—Kitérőnek* nevezett állomáson. Málházó volt az első beosztása, közben a távirdavizsgára készült. *Másfél év alatt az összes szakvizsgát letette, és 1935-ben üzemi segédtisztté nevezték ki.*

Húsz esztendeje raktárnok. A haja az évtizedek során hófehér lett, a bajúsza is deresedik — de a szeme töretlen, ifjú fénnyel ragyog.

Szép volt, nagyon szép

— Elemér bácsi, most, hogy már a nyugdíjra készül, gondolt-e arra: szép volt ez a negyven év? Vagy boldogabb lett volna természettudósként?

— *Szép volt, nagyon szép volt a vasutas élet. Nincs mit megbánnom! A biológia? Annak hódolhattam így is.* Húsz éve van egy csókám, sérülten került hozzám, én gondozom, vannak teknősbékáim, no és a kert — hatalmas akácfákkal, egy eperfával és ember-magasságú páfrányokkal. A páfrányok a kedvencelm... De a vasút, az más! Az a hivatásom!...

— És miért volt szép, mi volt a szép?

— *Szép, ha az ember arra gondol, hogy az országnak a vérkeringése a vasút. A sínhálózat olyan, mint a mi szervezetünkben az érrendszer. A vasút szervezett, pontos, mint az óramű. Kétségtelen, legszebb a forgalom, amikor száguld egy gyorsvonat.*

Jó kedvvel, szeretettel

— ...S hogy van az: negyven évet töltött el egyetlen állomáson? Soha nem vágyott el innen?

— A vasút mindenütt egyforma, a Nyugati pályaudvaron éppúgy, mint Soroksárott, vagy Hencsehedrehelyen. S a munka mindenütt szép, ha az ember igyekszik maga is széppé tenni. *Hogyan? Végezze kedvvel, szeretettel a feladatát. Nem könnyű vasutasnak lenni, csak az érezheti itt jól magát, aki hiszi is, hogy fontos munkát végez!* Itt, a Soroksári úti állomáson vannak ilyen emberek. Ezért is éreztem jól magam negyven esztendőn át közöttük...

Az *év végén* megpihen. Várja a kert, a Duna, a horgászat... és még *ezernyi* teendő.

— Oly gyakran mondtam; *megteszem, majd ha nyugdíjas leszek, elmegyek majd, ha nyugdíjas leszek, elolvasom majd, ha...* És most már itt van, a küszöbön a nyugdíj. Hogy elszaladt ez a negyven év!..!

Földes Tamás

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
◇ KITŰNŐ FEKETE
◇ SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
◇ VIRSLI, DEBRECENI
◇ ITAL-KÜLÖNLEGESSÉGEK
UTASELLÁTÓ

A testnevelési és sportmozgalom feladata: az üzemi tömegsport fellendítése

A Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnöksége 1968. július 2-i határozata, valamint a SZOT és MTS együttműködési irányelvei tisztázták a szakszervezetek szerepét, feladatát a testnevelés és sportmozgalomban. Ennek nyomán *a szakszervezet elnöksége irányelvet adott ki a vasutas testnevelési és sportmozgalom továbbfejlesztésére. Az irányelvek meghatározzák, hogy a szakszervezeti munka más területéhez hasonlóan, a testnevelési és sportmunkában is növekedni kell a szakszervezet társadalmi felelősségének, tevékenységének, jogkörének.* Szakszervezetünknek az eddiginél aktívabb részvételét a testnevelés és sport fejlesztésében a dolgozók részéről egyre intenzívebben jelentkező igények is meghatározzák. A vasutas testnevelési és sportmozgalom továbbfejlesztésére kiadott irányelvek sokrétű segítséget nyújtanak a szakszervezeti szerveknek, sportvezetőknek az elkövetkezendő évekre.

Egyik alapvető követelmény *az üzemi tömegsport fellendítése, kiszélesítése.* Ez nem kis feladatot ró a szakszervezeti szervekre, a sportfelelősökre.

A vasutasok szeretik a sportot

Az 1960—62-es években különböző sportversenyeken 25—30 ezer vasutas dolgozó vett részt, ami országos viszonylatban is igen jó eredménynek számított. Ez bizonyította, hogy a szakszervezeti szervek, a sportot szerető társadalmi aktívák, a KISZ-bizottságok segítségével a nehézségek ellenére is lehet jó munkát végezni. *De azt is bizonyította, hogy a vasutas dolgozók szeretnek sportolni, szívesen vesznek részt az üzemi sportversenyeken, hétvégi kirándulásokon,* ha megfelelő lehetőséget biztosítani tudunk az üzemi versenyek megrendezésében.

Az elmúlt években sok vitára adott okot, hogy ki foglalkozzon az üzemi testnevelési és sportmunkával. Ez ma már tisztázódott. A SZOT elnökségének határozata, s szakszervezetünk elnöksége által jóváhagyott irányelvek kimondják, hogy *ahol nincs üzemi sportklub, ott a szakszervezeti bizottságok, a megválasztott üzemi sportfelelős és a KISZ-bizottság fogja össze, szervezi és irányítja a dolgozók szórakoztató jellegű sportját és a természetjáró kirándulásokat.* Ahol sportklub működik, ott szakemberek, az üzemi sportfelelős, a KISZ-bizottság segítségével a klub feladata az üzemi sportversenyek, természetjáró kirándulások szervezése. A sportklubnak az éves költségvetésben megfelelő összeget kell tervezni üzemi sportcélokra.

A helyi adottságoknak megfelelően

A vasutas sportmozgalom továbbfejlesztésére kiadott irányelvek helyes értelmezése, a helyi adottságoknak megfelelő alkalmazása elősegíti az üzemi sportmunka kialakítását, szervezését. *Ezért helyes, ha a területi és szakszervezeti bizottságok a sportfelelősök bevonásával megtárgyalják az irányelvekben kiadott feladatok végrehajtását.* Jó példaként lehet megemlíteni a debreceni területi bizottságot, ahol a rendelet megjelenése után munkához látott a területi sportbizottság. A társadalmi aktívák bevonásával különböző sportágakban szerveztek üzemi versenyeket, amihez a sportklubok is segítséget nyújtottak. *Szegeden, Budapesten,* és *Szombathelyen* is megindult már a munka. A sportmozgalom továbbfejlesztésére az irányelveket figyelembe véve éves feladattervet készítettek.

Az üzemi testnevelési és sportmozgalom továbbfejlesztésének egyik alapvető feltétele, hogy megfelelő sportlétesítmény álljon rendelkezésre. A szakszervezeti bizottságok a sportklubok elnökségével egyetértésben hassanak oda, hogy az üzemi versenyek, szpartakiádok részére biztosítsák a sportlétesítményeket.

Az elmúlt években a szolgálati helyek, üzemek, hivatalok, sportklubok *jó eredményeket értek el a társadalmi sportpályaépítési mozgalomban.* Szakszervezetünk elnökségének felhívása alapján Miskolc területén, Nagykanizsán, Székesfehérvárott, Kaposvárott, Szegeden és még számos helyen kiváló munkát végeztek a társadalmi sportpályaépítésben. *Volt olyan év, amikor közel 2,5—3 millió forint értékű létesítményt hoztak létre társadalmi munkában a vasutasok.* A szakszervezeti bizottságok, a KISZ-szervezet segítségével lendítsék fel a társadalmi sportpályaépítési mozgalmat. A vasutas dolgozók, a fiatalok szeretik a sportot, segítenek a társadalmi pályaépítésben, ha jól megszervezik a munkát és biztosítják a feltételeket.

A területi és szakszervezeti bizottságok sportfelelősei több esetben felvetették, hogy *nagyobb támogatást kell biztosítani az üzemi testnevelési és sportmunka fejlesztésére.* A szakszervezet a jövőben nagyobb támogatást biztosit erre a célra, de sokkal nagyobb gondot kell fordítani a szakszervezeti bizottságoknál sportra tervezett összegek felhasználására is. Szakszervezeti bizottságaink a sportra tervezett összegnek ugyanis csak egy részét használják fel.

A csökkentett munkaidő bevezetésével a vasutnál is mind több helyen alkalmazzák a szabad szombatokat, ami azt jelenti, hogy több szabad idejük van a dolgozóknak szórakozásra, kirándulásra, sportra. Bízzák meg a sportbizottságot hétvégi természetjáró kirándulások szervezésével. Az elmúlt években igen sok vasutas dolgozó vett részt kirándulásokon, amely szórakozást felüdülést jelentett részükre.

Mrovcsák József

Vasutassiker Kékestetőn

A Gyöngyösi Vasutas Sportklub országos biatlon versenyt — sífutás, lövészet — rendezett Kékestetőn. A versenyen az ország valamennyi jelentős egyesülete a legjobb versenyzőivel képviselte magát.

A rendezés kitűnően sikerült. A lőteret *Tóth József* lövészklub vezető irányításával a síszakosztály tagjai rendezték be. A lőtér tartozékainak nagy részét a *Kitérőgyártó Üzem szocialista brigádjai készítették társadalmi munkában.* A futópálya is megfelelt az előírt követelményeknek. A szakvezetést dícséri, hogy a jó előkészítésen és rendezésen túlmenően a sportklub versenyzői is nagyszerűen szerepeltek.

Az ifjúsági és junior 2x5 kilométeres versenyen az első 3 helyet *Bardóczi László, Vasziljevics András* és *Hidvégi László,* a Gyöngyösi Vasutas SC versenyzői szerezték meg. Csapatban a Gyöngyösi VSC csapata lett az első.

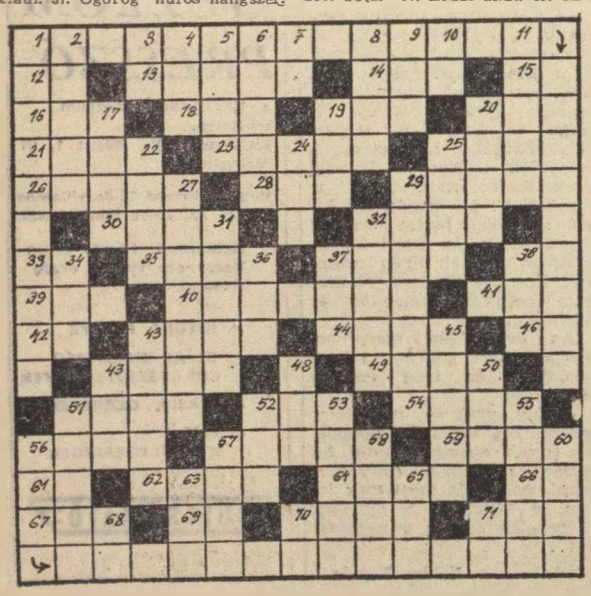
A GYVSC síszakosztálya a jó rendezésért méltán érdemelte ki a Magyar Síszövetség elismerését.

Láml János

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. 1969. március 21. (Folytatása a függőleges 56-ban.) 12. A germanium kémiai jele. 13. Győr megyei községbe való. 14. Járom. 15. Aroma. 16. Országos Rendező Iroda. 18. Finoman takar. 19. Időhatározó. 20. Gyermekváros van ebben a községben. 21. Dunántúli folyó. 23. Afrikai folyó. 25. Végtelen gitár. 26. Negatív töltésű ion. 28. A szó végére illesszük. 29. Kályhamárka. 30. Kenyeret vág. 32. Gyorsan mozgató (ék. hiány). 33. Állati lakás. 35. Fekete, franciául. 37. Ógörög húros hangszer. 38. Samarium vegyjele. 39. Török méltóság. 40. A hitelezőnek átadott biztosíték. 41. Vízi növény. 42. Igevégződés. 43. Kétfogatú római harcikocsi. 44. Díszes. 46. Tetejére. 47. Női ivarsejt. 49. Lóverseny éről híres község. 51. Görög betű kimondva. 52. Bácskai helység. 54. Francia megye főhelye. 56. Erre mennek a birkózók. 57. A 13 vértanú jelzője. 59. Híres zongoraművész volt (István). 61. Tál szélei. 62. Bulgár pénznem. 64. Észak-francia megye. 66. Kimondott betű. 67. Erdei állat. 69. Kicsinyítő képző. 70. Keleti méltóság. 71. Magot szór.

Függőleges: 1. Térszony, beteges idegállapot (görög). 2. Déltiroli város az Adige mellett. 3. A gallium kémiai jele. 4. ... Mikiós, kiváló műépítész (1814—1891). 5. Kikötő a Vörös tenger partján. 6. Vívótőr francia neve. 7. Személyes névmás. 8. ... ogén, kémiai elem. 9. Boga ikerszava. 10. Kalcium. 11. Japán város Hondo szigetén. 17. A régi egyiptomiak szent madara. 19. Vissza: görög összetételekben föld. 20. Neves grafikusművész. 22. Zóna keverék! 24. Harag. 25. Napjainkban sokat emlegetett egyiptomi város. 27. Új házájában teljesen meghonosodott növény. 29. Vállalatok tömörülési formája. 31. Belga város. 32. Betűpótlással Fiume. 34. Rés a jégen. 36. Az NDK francia rövidítése. 37. L. Z. É. 38. Latyak. 43. Enyhén bódító rágószer. 45. Az Elba mellékfolyója. 47. ... Bertalan. híres festőművész. 48. Regényét Gárdonyi írta meg. 50. Portugál gyarmat Indiában. 51. Gyorsan elpárolog. 52. Menyasszony. 53. A halom. 55. Vissza: megelégel. 57. Miskolc hegye. 58. Azonos magánhangzók. 60. A görög ábécé második hangja. 63. Mezőgazdasági szerszám. 65. Hangtalanul súrol. 68. Kimondott betű. 70. E. U. 71. V. U.



Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a függőleges 56. Beküldési határidő: március 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése:

Szocialista brigádvezetők országos tanácskozása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1969. évi 2. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Székely József, Miskolc MÁV TBFF Tiszai pu., Polgár Éva, Győrszabadhegy állomás., Molnár Imre, Bp. X. Harmat utca 10., Szily Istvánné, Szombathely, Bem József u. 4. F/II. 6. Derkovics telep, Orgován László, Debrecen, Vöröshadsereg útja 49.

A kertészkedők figyelmébe

ZATYKÓ LAJOS—Z. DRASKÓCZY ERZSÉBET:

KIS KERT — NAGY ÖRÖM

„Ezt a könyvet azoknak írtuk, akik kertjüket élvezni, és nem szolgálni akarják, tehát a kertélvezőknek és nem a kert rabszolgáinak szánjuk. Az egyik kert a tartós öröm forrása, a harmonikus, kiegyensúlyozott élet zálога, a másik kényúr, gondot, gyötrelmet okoz, testet, lelket ölő munkára kényszerít.

Aki azt akarja, hogy kertjében örömét lelje, annak tudnia kell, hogy a növények életben tartása, milyen kiadásokkal jár, annak konyítania kell a biológiához, fiziológiához, tehát az élettanhoz, és tisztában kell lennie azzal, hogy a kerttől milyen pszichológiai, azaz lélektani hatásokat, esztétikai értékeket lehet várni.

Családi ház, házikert után sokan, nagyon sokan vágyódnak. Kevesen vannak azonban tisztában azzal, hogy a telek megvásárlása, a ház felépítése még csak a kezdet kezdete. Telekből, házból csak akkor lehet szerves egység, ha az éghajlathoz, talajhoz, környezethez illő, örömöt jelentő, hasznot hozó növények jól megtervezett együttest képeznek. A biológiai, gazdasági, esztétikai kompozíció a családi minden tagjának nyújt valamit: a testedzés, a játszva tanulás, az aktív pihenés céljait, a természet utáni vágy kielégítését egyaránt szolgálja."

MÁRK GERGELY:

KIS KÖZSAKÖNYV

Régtől fogva kedvteléssel foglalkoznak az emberek a rózsa termesztésével, s a rózsakedvelők nagy tábora napjainkban is egyre gyarapodik. Termesztők és amatőrök régi kívánsága teljesül egy népszerű rózsatermesztési szakkönyv megjelentetésével, amely olvasmányos stílusával is közérthető mondanivalójával minden érdeklődőnek útmutatójává válik.

Ez a kézikönyv szisztematikusan foglalja össze a termesztéssel és a rózsával kapcsolatos tennivalókat. Útmutatást kap az olvasó a rózsa talajigényéről, szaporításáról, ültetéséről, ápolásáról, hajtatásáról.

Megfelelő csoportosításban ismerteti a szerző a különféle rózsákat. A bazal klímaviszonyok között nevelhető rózsákról táblázatosan összefoglalt fajtaismertetést is közöl.

A könyvet 96 fekete-fehér, 24 színes felvétel és számos illusztráció teszi szemléletessé.

JANCSÓ GYULA—JILLY BÉLA—OLÁH SÁNDOR:

A KERTÉPÍTŐ ZSEBKÖNYVE

A zsebkönyv címe nemcsak azért viseli jogosan e mű, mert kis helyen elfér, vékony, tehát a kertépítő bárhová magával viheti, hanem azért is, mert elsősorban gyakorlati tanácsadó: a kertépítő naponként felvetődő kérdéseire felel. A műszaki kivitelezéssel kapcsolatos teendőkön túl, a pénzügyi és adminisztrációs feladatok elvégzésére is megtanít. Különösen hangsúlyozzuk az utóbbit, mert számtalan esetben állt már tanácstalanul a szakmához kívülálló, de az adminisztrációhoz csak alig értő kertépítő az ügyviteli bonyodalmak közt. Mindezek mellett természetesen minden olyan anyag jellemzése, rajza és beszerzési helye is benne van a zsebkönyvben, amely a terv gyakorlati megvalósításához szükséges. Lehet tehát választani, ha az egyik- vagy másikféle beton, kőlap, vas, fűmag stb. az elképzeléseknek nem a legmegfelelőbb. A rövid ismertetés és néhány tanács lehetővé teszi az ízléses, szép és gazdaságos építést.

A zsebkönyv elsősorban a kert építésével foglalkozó vállalatok, szövetkezetek építés- és munkavezetőinek, valamint adminisztratív ügyintézőinek ajánljuk. Felhívjuk azonban figyelmüket a tervezőknek is: elképzeléseik papírra vetése során támaszkodjanak bátran e munkára, hogy tervük a kivitelező igényeinek is minden tekintetben megfeleljen.

Szállítmányozási ankét Szegeden

A *Közlekedéstudományi Egyesület* szervezésében Szegeden, a Tisza Szálló nagytermében tartották meg a délmagyarországi szállítmányozási ankétot. A tanácskozást *Zahumenszky József,* a KTE szállítmányozási szakosztályának elnöke, az Autóközlekedési Tröszt vezérigazgató-helyettese nyitotta meg, majd *Solymos János,* a KTE főtitkára tolmácsolta az ankét több, mint 300 résztvevőjének *dr. Csanádi György,* közlekedés- és postaügyi miniszter üdvözletét.

A vitaindító előadást *Bajusz Rezső,* a KPM közlekedéspolitikai főosztályának vezetője tartotta, *„Szállítmányozási tevékenység fejlesztése a közlekedéspolitikai koncepció megvalósításában"* címmel. A szállítmányozás fejlesztéséneki helyi feladatait értékelte hozzászólásában *Kiss Károly,* a szegedi vasútigazgatóság vezetője. Hangsúlyozta, hogy a vasútnak is megfelelő technikai adottságokkal kell rendelkeznie ahhoz, hogy megfeleljen a szállítatók jogos igényeinek. **(Sziládi)**

Rosszak a tricikligumik

A Szeged állomás területén levő *rakodógép karbantartó műhely* feladata többek között az úgynevezett háromkerekű triciklik javítása is. Ez a javítás azonban kerékpárgumi hiány miatt időben késik, illetve elégtelen. A műhely több mint egy éve nem kap gumit és így a régit kénytelenek toldozni-foldozni. Most azonban már a régi gumikat sem lehet javítani és így a tricikliket gumihiány miatt nem lehet használni.

Látszólag apró hibának tűnik, de nagyon sok helyen ez a háromkerekű tricikli a nehéz fizikai munkát könnyíti. Ezzel szállítják a szertárból a ruhát és egyéb munkaeszközt, anyagot. Kerékpár hiányában mindezt kézi erővel, ládákban kell cipelni.

Dr. Bánkfalvy Gyula

HELYREIGAZÍTÁS.

A *Magyar Vasutas* 1969. január 18-án megjelent számában *Magyar találmányt, új kocsiszámláló berendezést próbáltak ki Gödöllőn* címmel tudósítást közöltünk. A MÁV Vezérigazgatóság valóban lehetőséget biztosított a FOK-GYEM Ktsz-nek, hogy egy önműködő kocsiszám leolvasó berendezést vasútüzemi körülmények között kipróbálhasson. A tudósításban elmondottak azonban csak követelmények, s ez feltehetően félreértésből úgy került megfogalmazásra, hogy azok a kísérleti berendezésre értelmezhetők. A próbák ugyanis még nem fejeződtek be és további kísérletekre van szükség annak megállapításához, hogy a berendezés működése igazolja-e a feltalálók hozzá fűzött reményeit.

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: 234—819

Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszám: 75.915.001—46.

Szikra Lapnyomda

A Hivatalos Lapból

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

5. számból: 105 779/1968. KPM Vasuti Főosztály—ÁH. Utasítás a Magyar Államvasutak által idegen felek részére végzett munkák és értékesített termékek árképzéséről.

6. számból: 102 239/1969. 4. C. Az év végi részesedés számfejtése és folyósítása a függetlenített párt-, valamint tömegszervezeti tisztségviselők és alkalmazottak részére e. utasítás módosítása.

Felhívás felsőfokú építőipari és építőgépészeti technikumban beinditandó levelező oktatásra.

HÍREK

— A Tanácsköztársaság 50. évfordulója tiszteletére Hatvan állomás November 7. szocialista brigádja Ki tud többet az 50 év eseményeiről címmel, szellemi vetélkedőt rendez. A vetélkedőt március 21. és április 4. között tartják.

— Teljesítették a Kiváló főnökség célkitűzéseit a soproni pályafenntartási főnökség dolgozói. A szombathelyi igazgatóság főnökségei között 9,34 hibapottal az első helyen végeztek. Az 1 kilométerre eső süppedési hibapontok száma 1967-hez viszonyítva 11 százalékkal csökkentek.

— A KISZ Központi Bizottsága és a Magyar Televízió által meghirdetett „Hősök nyomában" c. vetélkedő Hajdú-Bihar megyei döntőjét a debreceni járműjavító csapata nyerte. A vetélkedőn résztvevő fiatalok a KMP és a KIMSZ történetét dolgozták fel.

Vezetőségválasztó taggyűlést tartottak Debrecen állomás vöröskeresztes aktivái. A taggyűlésen több mint 130 dolgozó vett részt. Ebből az alkalomból 23 vöröskeresztes aktivát törzsgárda jelvénnyel tüntettek ki. A 15 tagú vezetőség elnökének dr. Németh József MÁV-főorvost, titkárnak pedig Kollár Sándor főintézőt választották meg.

— Új üzemi helyiséget kapott a tapolcai vontatási főnökség. A korszerűsítésre és a műhelyek bővítésére a dieselesítési program keretében került sor.

— Kigyulladt a villany a Tapolca állomástól másfél kilométerre levő 60-as számú őrháznál. Az őrházban lakó vasutas család örömén túlmenően ez azért is említést érdemel, mert most már korszerűen tudják megvilágítani az őrház mellett húzódó tapolca—badacsonyi országút vasúti kereszteződését és így minden bizonnyal majd a kereszteződésnél előforduló baleesetek száma is csökken.

— 41 évi vasúti szolgálat után ünnepélyes külsőségek közepette búcsúztatták nyugdíjba vonulása alkalmával Baky István pályamestert, a Józsefváros pályafenntartási főnökségének dolgozóját.

— Fénysorompót szerelnek fel az M 1-es főútvonalon a komáromi, az almásfüzitői, a tatai és vértesszöllősi vasúti átjáróknál.

— Hatvankét bizalmit és két főbizalmit választottak meg az elmúlt hetekben megtartott szakszervezeti bizalmi választásokon a debreceni vontatási főnökségnél, illetve a vontatási telep üzemeiben.

— Emelkedett a KST-tagok létszáma a békéscsabai pályafenntartási főnökségnél. A főnökség dolgozóinak 40 százaléka KST-tag és betétjeik összege több mint 40 000 forint.

A szerkesztőség üzeni

Csiba József Gödöllő: Foki István, Bánkuti László Bp.; Sziládi Sándor. dr. Bánkfalvy Gyula Szeged; Kiss Lajos Alsóőrs; Lámi János Gyöngyös; Fekete László, Antal József, Miskolc: Pacz Józsefné Kétegyháza; Szűcs György Pusztaszabolcs; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Czeglédi Sándor. Marosán Pál Debrecen; Dancs József, Bognár Károly Tapolca; Zs. Molnár Dezső Diósgyőr Vasgyár; Perlaki Gyula Sopron; Szűcs Ferenc Hatvan: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szakács Lajos Várpalota; Sziládi Sándor Szeged; Nagy Lajos Miskolc; Papp Lajos Mátészalka; Máté István Pincehely; Nagy Elemér Újszász: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Azonnali belépéssel felveszünk lyukkártya gépkezelőnek

18 éves kortól nődolgozókat.

A kiképzési időre bért, vasúti szabadjegyet és munkaruhát biztosítunk.

JELENTKEZÉS:

MÁV Adatfeldolgozó Főnökség

Budapest I., Mészáros utca 19.
Személyzeti és munkaügyi csoport.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM — Ára 40 fillér — 1969. MÁRCIUS 1.

A vasút 1969. évi terve és szakszervezetünk feladata a terv végrehajtásában

ÜLÉST TARTOTT A KÖZPONTI VEZETŐSÉG

A szakszervezet központi vezetősége február 14-én ülést tartott. Részt vett a tanácskozáson és az elnökségben foglalt helyet *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Gyócsi Jenő* elnök, *Szabó Antal* főtitkár és *Gulyás János* titkár.

Gyócsi Jenő megnyitója után Rödönyi Károly miniszterhelyettes tájékoztatta a központi vezetőséget *a vasút 1968. évi munkájáról és az 1969. évi feladatokról.* Bevezetőjében röviden vázolta, milyen előkészítő munkával járt az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése, majd rátért az áru- és személyszállítási teljesítmények alakulásának ismertetésére.

A vasút 1968-ban kielégítette a szállítási igényeket

— A MÁV 1968. évi jóváhagyott áruszállítási terve 116 millió tonna elszállítását irányozta elő — hangsúlyozta az előadó. *— Az összes elszállított árusúly 113,5 tonna volt, ami 97,8 százalékos teljesítésnek felel meg.* A lemaradás legfőbb oka: a fuvaroztató felek az új gazdaságirányítási rendszer velejárójaként szállítási költségeiket igyekeztek csökkenteni. A vasúton elszállított árutonna tömegének alakulására kedvezőtlenül hatott az a tény is, hogy a fuvaroztatók a korábbi gyakorlattal ellentétben saját szállítóeszközeikkel is igyekeztek minél több árut elfuvarozni.

— Az exportforgalom 1967-hez viszonyítva 3 százalékkal, a tranzitforgalom 1,4 százalékkal csökkent, ezzel szemben az importforgalom 6 százalékkal nőtt. Az áruszállítással kapcsolatban elmondhatom, *hogy a vasút a népgazdaság részéről jelentkező szállítási igényeknek maradéktalanul eleget tett* annak ellenére, hogy az árufuvarozási tervben foglalt előirányzatokat nem teljesítette.

— Személyszállító vonatainkkal 412,5 millió utast szállítottak. Ebből 361 millió volt a fizető utasok száma. Ez 99,5 százalékos tervteljesítésnek felel meg. A szállítási feladatok sikeres, illetve gazdaságos teljesítése szempontjából rendkívül nagy jelentőségű a meglevő vasúti berendezések kapacitásának minél gazdaságosabb kihasználása. Az ezt tükröző műszaki-gazdasági mutatók közül a statikus terhelés elérte a tervezett szintet. *A tehervonatok átlagos terhelése főként a nagy teljesítményű Diesel- és villanymozdonyok számának szaporodása következtében — a MÁV vonalain — a tervezett ezer tonnáról 1012 tonnára emelkedett.* Megnőtt a tehervonatok sebessége, s úgyszólván valamennyi vontatási nemnél kedvezően alakult a fajlagos üzemanyagfelhasználás.

A beruházások tételes felsorolása után a miniszterhelyettes rátért a vasút 1969. évi tervének ismertetésére.

— A MÁV 1969. évi jóváhagyott áruszállítási terve 115 millió tonna áru elfuvarozását irányozza elő. A tapasztalatok azt mutatják, hogy számottevő felfutással nem számolhatunk. A vasút műszaki fejlesztéséről, a vasutasok élet- és munkakörülményeinek megjavításáról azonban ennek ellenére sem mondhatunk le. Az eddigieknél is nagyobb mértékben válik szükségessé a forgalom- és munkaszervezés, az eszközökkel való takarékos gazdálkodás. Az 1969. évi tervünkben foglalt célkitűzés elérése *nagymértékben függ a fuvarszerző tevékenységtől.* Ezért minden vasutasnak kötelessége, hogy ki-ki a maga területén ezt a tevékenységet is eredményesen végezze.

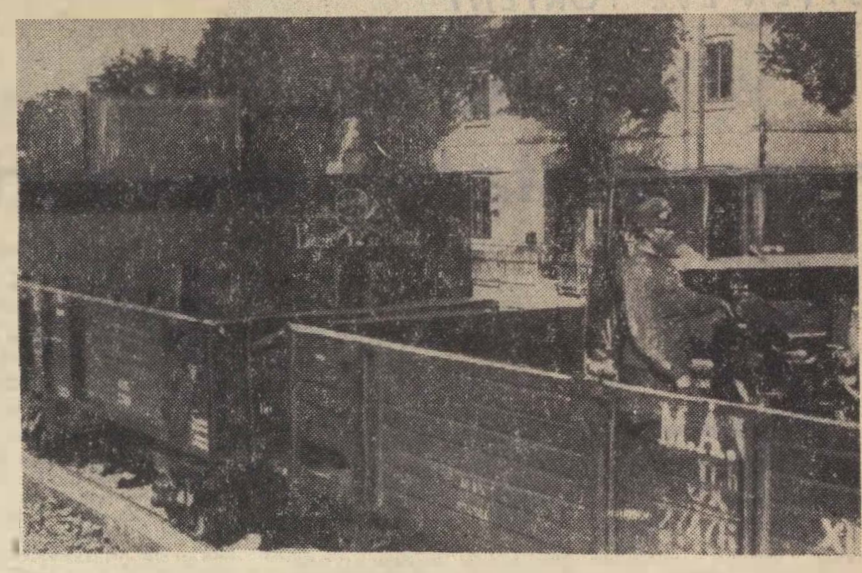
Arra kell törekednünk, hogy következetesebben megvalósítsuk a vállalaton belüli költséggazdálkodást, az üzemviteli és fenntartási normák reális kialakítását, azok műszaki karbantartását és betartását. Mindezek elkerülhetetlenek és szükségszerűek, ha eleget kívánunk tenni az állami költségvetéssel szemben elvárt kötelezettségeinknek, s ha nem akarunk lemondani mindazokról az előnyökről, amelyeket a vállalati gazdálkodási rendszer biztosít. A fuvarszerzés fontosságát az alábbi példák is jól érzékeltetik. Szállítási teljesítményeinknek 1 millió tonnával történő emelkedése a következő pénzügyi kihatással jár: *a bevétel 70 millió, az önköltség 10 millió, az eredmény 60 millió forinttal emelkedik. A részesedési alap mintegy 20 millió forinttal, két napi részesedéssel növek-*

(folytatás a 3. oldalon)

Nagyobb gondot a fuvarszerzésre

Az előadó ezután a vasút állóeszköz-fejlesztési tervével foglalkozott. Mint elmondotta, *az előirányzat 5 milliárd 21 millió forint volt.* Az új gazdaságirányítási rendszer célkitűzéselnek megfelelően ennek túlnyomó része, 3,8 milliárd forint vállalati, tehát saját forrás volt, csak kisebb részét *1,2 milliárd forintot kapott a vasút költségvetési juttatásként.* Ezt a két forrást egészítette ki egészségügyi beruházásoknál a szakszervezet *a félszázalékos önkéntes Támogatási Alapból.*

A 12-es páncélvonat ismét elindul



A páncélvonat korabeli fényképe

(Riport a 2. oldalon)

Kiemelkedő teljesítményével a miskolci vasútigazgatóság nyerte a vándorzászlót

Az 1968. évi vasútüzemi tevékenység már teljes egészében az új gazdaságirányítási rendszer és a közlekedés-politikai koncepció valóra váltásának jegyében telt el. Mindezek végrehajtásának elősegítését célozta a vasútigazgatóságok 1968. január 1-től új alapokra helyezett munkaversenye is.

Az igazgatóságok áruszállítási teljesítményei közel azonos szintűek voltak a hálózati teljesítéssel, *a miskolci vasútigazgatóság azonban kocsiigényes szállítási árutonna tervét 100,76 százalékra teljesítette,* melyet a fuvarszerzői tevékenységének hatékony érvényesítésével tudott biztosítani.

A főbb minőségi mutatók eredményeit értékelve,

csaknem valamennyi területen kedvező eredmények születtek.

A tehervonatok átlagos utazási sebessége az 1967. évi 16,13 km/óráról, 17,3 km/órára, *a tehervonatok átlagos terhelése 994 tonnáról 1018 tonnára növekedett.* A teherkocsik statikus terhelése a bázis 19,1 tonnával szemben 19,5 tonnára emelkedett. A vonatközlekedési terv 85,1 százalékról 86,38 százalékra nőtt, *viszont a tehervonatok menetrendszerű közlekedése a bázisban elért 74,98 százalékról, 72,06 százalékra esett vissza.*

A 100 elegytonnakilométer teljesítmény vontatási nemenkénti megoszlása 1968-ban tovább javult a korszerű vonóeszközök javára és év végére

a villamos- és Diesel-vontatás részaránya 61 százalékra növekedett.

Az egy mozdonyra eső 100 elegytonnakilométer teljesítmény az éves előirányzathoz viszonyítva a 106,15 százalékot érte el. A termelékenység — az egy dolgozóra eső 1000 elegytonnakilométer — szintén kedvezően alakult. *Hálózati szinten 105,3 százalékos eredményt értünk el.*

A vasútigazgatóságok éves összesített eredménye 100 százalék fölött volt. Az éves összesítés alapján

103,89 százalékos eredménnyel a miskolci vasútigazgatóság érte el a legkiemelkedőbb teljesítményt

és ezáltal elnyerte *a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete vörös vándorzászlaját a vele járó 200 000 forint jutalommal.*

A miskolciak kimagasló eredményei elsősorban az elszállított árutonna kedvező alakulásából, valamint a ráfordított költségeknél a tervezetthez viszonyítva elért jelentős megtakarításból adódtak.

A többi vasútigazgatóság munkáját is pozitívan kell értékelni, mert 1968. évi munkájukban *a szállítási teljesítmények kielégítése mellett döntő szempont volt a gazdálkodás hatékonyságának fokozása, az üzemeltetési költségek csökkentése.*

Az 1969. évi terv teljesítése — bár mennyiségileg az 1968. évben végzett feladatokhoz viszonyítva nem emelkedik *az gazdaságossági és minőségi vonatkozásban differenciáltabb és hatékonyabb munkát követel a vasút valamennyi dolgozójától.* 1969-ben tovább kell javítani az árufuvarozás hatékonyságát, tovább kell fejleszteni a fuvarozás mindazon össszetevőit, amelyek aktív hatást gyakorolnak az árbevételek növelésére, a ráfordítások csökkentésére, az áruszállításra tervezett közel egymilliárd forint nyereségtömeg biztosítására, amelynek

alapvető feltétele a 115 millió tonna áru elszállítása.

A vasútigazgatóságok munkaversenyének 1969. évi célkitűzéseit, illetve a célkitűzések teljesítése, azok esetenkénti túlteljesítése biztosíthatja az 1969. évi gazdálkodás eredményességét. Valamennyi területen arra kell tehát törekedni, hogy a szállítási teljesítmények fokozása mellett a ráfordított költségek csökkenjenek.

1968-ban a vasútigazgatóságok munkaversenyének eredményei jutalmazására *13 millió forint került felhasználásra.* Ez az összeg megfelelő ösztönzést biztosított a már ismertetett eredmények eléréséhez. Az anyagi ösztönzés 1969-ben is rendelkezésre áll, melynek felhasználására az eddiginél hatékonyabb formákat kell a vasútigazgatóságoknak választaniok.

Lapzárta után

Összeült a vasutas szocialista brigádvezetők II. országos értekezlete

Lapzárta után, február 26-án került sor a vasutas szocialista brigádvezetők II. országos tanácskozására. A vasút különböző szolgálati helyeiről megjelent 360 küldött előtt *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Szabó Antal* főtitkár, a szocialista brigádmozgalom eddigi eredményeiről és tapasztalatairól beszélt. A délutáni vita során felszólalt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter is.

A tanácskozás részletes ismertetésére lapunk következő számában visszatérünk.

A fajlagos költségeknél

15 millió forintot takarítottak meg

A miskolci igazgatóság IV. osztályának dolgozói munkaversenyük keretében adtak számot az 1968-as év eredményeiről. A tanácskozásra a társszolgálati ágak és a mozgalmi szervek képviselőit is meghívták. A beszámolót *Hernádi István* osztályvezető tartotta. Többek között elmondotta, hogy *a szakszolgálat százelegytonnakilométer teljesítmény előirányzatát 99,3 százalékra teljesítette, s ez a bázis időszakhoz viszonyítva 2 százalékos növekedést jelent.* Igen kedvezően alakultak a különféle gazdasági és műszaki mutatók. Az egy dolgozó vontatójárműre eső százelegytonnakilométer tervteljesítés 106,5 százalékos volt, az utazószemélyzet egy szolgálati órájára eső kilométer teljesítmény pedig 5,9 százalékkal volt kedvezőbb a tervezettnél. A 10.87 kilogrammos fajlagos szénterv több mint 1 kilogramm csökkenést mutat. A legjelentősebb mutatók kedvező alakulásával.

a fajlagos költségnél 15 millió forintos megtakarítást értek el.

A beszámoló megállapította azt is, hogy az eredmények elérését nagymértékben segítette az a céltudatos munkaverseny, amely a szolgálati helyeken egész éven át tapasztalható volt. Elismerőleg emlékezett a szakszolgálat 239 szocialista brigádjára, melyek tudásukkal, tapasztalatukkal, példamutató fegyelmezettségükkel a mozgalmon kívüliekre is kedvező hatással voltak.

A beszámoló a továbbiakban a tervszerűséggel foglalkozott, amit a vontatási szolgálatnál elsősorban *az alapos gondossággal elkészített, vonatforgalmi tervre épített mozdony és személyzet forduló hivatott biztositani.* Elsősorban ezzel érhető el a gazdaságosabb mozdonyfelhasználás, a személyzet gazdaságosabb foglalkoztatása és ezen keresztül az átlagos szolgálati órák csökkentése is.

A szakszolgálat munkáját értékelő beszámoló után sorra jelentkeztek felszólalásra az osztály dolgozói, a társszolgálati ágak képviselői.

Szunyogh László, a mozdonycsoport vezetője *ösztönzőbb bérezési forma kialakítását kérte,* amely egyben az utánpótlást is hivatott lenne biztosítani. Intézkedést kért továbbá a gyakori anyag- és alkatrészhiány megszüntetésére, mert ez sokszor oda vezet, hogy a szolgálati helyek a megfelelő mozdonyállag biztosítása érdekében a szükséges alkatrészeket másik járműről szerelik le. Különösen

gyakori hiányt képeznek a villanymozdonyoknál a különféle érintkezők, relék, különféle szénkefék, kontaktorok, E. P. szelepek.

A gőzmozdonyok részlegvizsgálatait több esetben is hátráltatja a tűz és burokcsőhiány, de tolattyúgyűrű, vonóhorogrugó és a tömítéshez szükséges 6 és 9 mm-es vörösréz huzalban sem bővelkednek.

Elmondották még azt is, hogy *a villanymozdony személyzet körében meglehetősen nagy a tájékozatlanság a mozdonyaik terhelését illetően.* Jelenleg ugyanis van egy menetrendfüggelék, van egységes terhelés táblázat, amely a szolgálati menetrendkönyv mellékletét képezi. Javasolták ezzel kapcsolatban, *hogy a 7. szakosztály adjon ki olyan egységes rendelkezést erre vonatkozóan, amely a tájékozatlanságot megszüntetné.*

A személyzeti csoport vezetője az utánpótlás nehézségeiről beszélt. Mint mondotta, szinte valamennyi szolgálati helyen olyan erős az ipari üzemek szívóhatása (megfelelőbb munkakörülmény, magasabb bér stb.), hogy ezekkel lépést tartani a jelenlegi körülményeik mellett rendkívül nehéz. Feltétlenül szükséges volna e probléma megoldásához a vasút vezetőinek segítsége.

Fekete László

Március 2-án nyitja kapuit a lipcsei vásár

A *Német Demokratikus Köztársaság* ebben az évben ünnepli megalakulásának 20. évfordulóját. Ennek a nagyjelentőségű jubileumnak a jegyében rendezik meg a már hagyományos tavaszi lipcsei vásárt is. Amint azt az elmúlt napokban megtartott sajtótájékoztatón elmondták, a lipcsei vásár tükrözni fogja majd a szocialista társadalmi rendszer kialakulásában elért sikereket, valamint a műszaki és tudományos forradalomban elért eredményeket.

Az 1969. március 2. és 11-e között megrendezésre kerülő vásáron a 350 000 négyzetméter területen 65 ország több mint 10 000 kiállítója mutatja be termékeit. Az előzetes becslések szerint mintegy 600 000 látogatót várnak Lipcsébe. A Szovjetunió és a többi szocialista ország az idén nagy információs központokkal és az eddigieket túlhaladó számú szakmai csoport szerinti kiállító hellyel képviseltetik magukat.

A Magyar Népköztársaság 11 pavilonban egy információs központtal és 25 szakma szerinti kiállítóhellyel vesz részt a vásáron. A magyar kiállítók összesen 3300 négyzetméter kiállítási területet vesznek igénybe, s ebből 80 százalék jut a műszaki árukra.

ÖTVEN ÉVE TÖRTÉNT

Vasutasok a szocialista forradalomért

Az 1918-as őszirózsás forradalom nem hozott változást a vasútigazgatás szervezetében. Az egyetlen szervezeti változás, a *Magyar Szállításvezetőség* megszervezése a Monarchia széthullásának következménye volt, és nem a demokratikus forradalom vívmánya. A Magyar Szállításvezetőség a reakciót erősítette a vasút vezetőségében és a titkárság mellett hamarosan a MÁV-igazgatóságban aktivizálódó ellenforradalmi erők egyik fellegvára lett.

Aktivizálódnak az ellenforradalmi erők

A kereskedelmi miniszter és a MÁV-elnök személyének megváltozása nem vont maga után további személycseréket a vasút vezetésében. A *Tolnay Kornél* helyébe, november 6-án kinevezett új MÁV-elnök, *Vázsonyi Jenő* udvari tanácsos, MÁV-igazgató, a G-főosztály volt vezetője — bár politikai felfogását illetően korábban egy árnyalattal különbözött elődjétől —, *nem tartozott a demokratikus forradalom hívei közé.* A kinevezését követő bemutatkozó beszédében már nyomatékosan hangsúlyozta, hogy a forradalom nem hatolhat be a hivatali szobákba.

Az elnök beszéde, amely november közepén megjelent a *MÁV Hivatalos Lapban*, bátorította és aktivizálta a vasút vezetésében levő ellenforradalmár elemeket. A MÁV-igazgatóság titkárságának tagjai vállalták magukra tömörítésüket. Ők készítették elő azt a december 8-i — a Vasúti és Hajózási Klub dísztermében megtartott — gyűlést, amelyen zászlót bontottak: *megalakították a Magyar Vasúti Jogászok Egyesületét.* A gyűlés szónoka nem titkolta: reméli, hogy „a mai kormányzat, melynek törvénytelensége kétségtelen, mihamarabb el fog tünni az ország éléről és visszatér az az idő, amikor ismét tilos lesz a politizálás a vasutasok részéről". Az egyesület tiszteletbeli elnökévé *Hegyeshalmy Lajos* nyugalmazott MÁV-elnökhelyettest, *Tisza István rendszerének jól ismert kreatúráját választották.*

Az ellenforradalmi erők fellépése az osztályharc kiéleződéséhez vezetett a vasúton is. De a vasutasok felléptek a polgári demokratikus forradalom vívmányainak védelmében.

A debreceni munkástanács határozata

A debreceni vasutasok haladtak e küzdelem élén. A debreceni munkástanács január 10-i ülésén *Nagy Lajos* MÁV-műhelyi asztalos javaslatára határozatban mondta ki: *„Megbotránkozással látja, hogy a debreceni üzletvezetőség élén jelenleg Garda Dezső személyében olyan ember áll, akinek gondolkodásmódja és egész világfelfogása a legsötétebb reakció szolgálatában áll. A debreceni munkástanács hivatásának teljes tudatában nem tűrheti egy percig sem, hogy ilyen fontos pozícióban, amely az elvtársak ezreinek legéletbevágóbb érdekeit érinti, ellenséges érzelmű ember üljön és ezért leghatározottabban követeli jelenlegi állásából való azonnali eltávolítását..."* A munkásság fellépése olyan fenyegető volt, hogy az igazgatóság kénytelen volt Gardát és néhány társát felmenteni.

Az Arany Bika Szállóban 2000 vasutas részvételével tartott március 10-i nagygyűlés újra felemelte szavát a reakció ellen. A gyűlés határozatba foglalta:

1. Megdöbbenti a MÁV üzletvezetőségben uralkodó reakciós szellem;

2. megállapítja, hogy ez a szellem a régi rendszerhez görcsösen ragaszkodó és azt visszaváró felsőbb vezetőségtől és az elnökigazgatótól ered;

3. veszélyeztetettnek látja ezért a forradalom vívmányait és a köztársaság létét;

4. követeli az elnökigazgatónak és a régi rend többi embéreinek eltávolítását a MÁV éléről;

5. felkéri a szakszervezet központi vezetőségét, hogy szerezzen érvényt ezen határozatának.

A szakszervezet központi vezetősége nem tudott érvényt szerezni a határozatnak, sőt annak a szerényebb követelésnek sem, amit a *Vasútas Szövetség igazgatósági* helyi csoportja terjesztett elő: *a bizalmiférfi-rendszer rendeleti úton történő elismerését és a régi rendszer legexponáltabb képviselőinek eltávolítását.*

A reakciós vezetők elleni harc közvetlen sikertelensége a német polgárháborúról, a német proletariátus vezéreinek legyilkolásáról érkező hírek elgondolkodtatták azokat a szociáldemokrata munkásokat is, akik még nem értették meg a proletárdiktatúra megteremtésének szükségességét, nem kívántak szakítani azzal a szociáldemokrata párttal, amelyhez hosszú évek harcainak ezernyi emléke fűzte őket, de szocialista meggyőződésükről sem akartak lemondani. *A demokratikus forradalom vívmányainak védelmében, az ellenforradalom elleni közös harcban kerültek közelebb egymáshoz a szocialista és a kommunista munkások.* Ez megkönnyítette a kommunista program helyességének felismerését.

Harcos elszántság

Az ellenforradalmi erők 1919. februári provokációja a Kommunisták Magyarországi Pártja ellen, a párt vezetőinek letartóztatása és üldözése nem hamvasztotta el, hanem felszította a szocialista forradalom lángját.

A *MÁV Északi Főműhely* munkáskollektívájának 1919. március 6-i gyűlése lelkes tüntetéssel tette magáévá a bizalmi testület határozati javaslatát, amely kimondotta, hogy *„nem azonosítja magát a szociáldemokrata párt 21-i, kommunisták elleni tüntetésével... követeli a kommunista elvtársak szabadon bocsátását... a csendőrség, rendőrség lefegyverzését és a munkásság felfegyverzését. Követeli a gyűlés, hogy minden hatalmat a munkások és falusi szegények tanácsai vegyenek át..."*

A vasutas dolgozók harcos elszántsága nagy hatással volt azokra a baloldali szociáldemokrata vezetőkre, akik őszintén törekedtek a munkáshatalom megteremtésére. 1919. március elején, egyre többen felismerték, hogy a szocialista rendszer létrehozása érdekében elő kell segíteni a kommunista párttal való megegyezést, egyesíteni kell a két munkáspárt erőit.

A Vasutas Szövetség Központi Vezetősége *Landler Jenő* javaslatára március elején elhatározta, hogy hivatalos tárgyalásokat kezd *Kun Bélával*, KMP letartóztatott vezetőjével.

Gadanecz Béla

A VII. kongresszus határozatainak végrehajtásáról

IV.

A TÁPPÉNZES SZÁZALÉK csökkentésére vonatkozó javaslatokat és feladatokat kidolgoztuk, azt a központi vezetőség elé terjesztettük 1968. június 28-án. A központi vezetőség a tervezett intézkedéseket elfogadta. *A feladatok végrehajtására határozattal egyenrangú feladattervet készítettünk*, mely visszatükrözi a szakmai középszervek, az igazgatóságok, egészségügyi szakkáderek és a területi bizottságok felelősségének megnövekedését.

Az intézkedési terv meghatározza a megelőző gondozó munkával kapcsolatban előttünk álló feladatokat is. A vasútegészségügyi szolgálat és a területi társadalombiztosítási bizottságok vezetőivel részleteiben beszéltük meg a tennivalókat és az eddig végzett munkát.

A megelőző gondozómunka hatékonyabbá tétele érdekében a pécsi MÁV rendelőintézet vezetője bemutatót és előadást tartott a többi igazgatóság egészségügyi főcsoport vezetői és a MÁV rendelőintézetek vezetői részére, mely megbeszélésen részt vettek a területi társadalombiztosítási bizottság vezetői is.

Az egészségügyi albizottságok vezetői részére kéthetes bentlakásos tanfolyamot szervezünk *Balatonkenesén*, s ugyanott kéthetes tanfolyamot a szakszervezeti bizottságok társadalombiztosítási tanácsainak elnökei részére. E tanfolyamokon tárgyaltuk meg a munka hatékonyabbá tételének módszereit. A balatonkenesei tanfolyamon történt oktatás eredményeként remélhetőleg jelentkezni fog az egészségügyi albizottságok helyes munkamódszereinek kialakítása és a munka hatékonyabbá válása, aminek megvalósulását a társadalombiztosítási osztály menet közben is segíti.

A vasútegészségügyi szolgálat vezetői ugyanakkor rendszeresen értekezletet tartanak az üzemi orvosok részére a megelőző munkával kapcsolatban. *A megbeszéléseken súlyt kap a szakszervezeti szervek és az üzemi orvosok együttműködésének fontossága.*

Az egészségre ártalmas munkakörök jegyzékét felülvizsgáltuk, a tervezetet elkészítettük és azt a SZOT-hoz továbbítottuk.

AZ ELNÖKSÉG KÉT ÍZBEN tárgyalta a korkedvezményre jogosító munkakör ellátására egészségügyi okokból véglegesen alkalmatlanná vált dolgozók problémáját. Az elnökség határozatának megfelelően elkészült javaslatot a SZOT-hoz terjesztettük. A technikai változások hatását a dolgozók egészségügyi állapotára vizsgáljuk, de ez huzamosabb időt vesz igénybe. A teljes felmérés 1969. végére várható.

A vasútegészségügyi szolgálattal együttműködve *kidolgoztuk az üzemegészségügyi létesítmények négyéves fejlesztési tervét.* Azt a központi vezetőség jóváhagyta. Az 1968. június 28-i központi vezetőségi ülés határozata emellett feladatként szabta meg 10 éves fejlesztési terv kidolgozását. A terv 1968. november 15-re elkészült.

Folyamatosan történik a határozat szellemében javaslat készítése a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatósága részére, *a tbc-sek rendkívüli anyagi támogatásának odaítélésére és kiadására vonatkozóan, valamint a besorolás szerinti táppénzösszegek megállapítására.* Megvalósult a nyugdíj korhatárt elértek nyugdíjazásának lehetősége akkor is, ha táppénzes állományban vannak.

A társadalombiztosítási tanácsok tagjainak és aktiváinak bentlakásos kéthetes tanfolyamot szerveztünk 1968. szeptember 16—28. között, 225 fővel.

Az ellenőrzési albizottságok munkamódszerére vonatkozó határozatot eddig nem tudtuk végrehajtani, mert a SZOT Elnökségének vonatkozó irányelvei mindeddig nem jelentek meg.

A NYUGDÍJELŐKÉSZÍTŐ albizottságok tevékenységi körét kiterjesztettük a rokkantsági és származékos nyugdíjakra is. Munkájuk megkönnyítéséhez útmutatót adtunk ki, s területi bizottságonként egynapos tanfolyamot szervezünk a feladatok ismertetésére.

A határozatnak megfelelően kiadtuk az új *Ügyviteli Utasítás-t*, valamint a ½%-os Önkéntes Támogatási Alap szolgáltatásait ismertető brosurát.

A gazdaságirányítás új rendszerében nagyobb lett szervezeteinek önállósága, jogköre és felelőssége, több lett az aktívák munkája. Ez megkövetelte a szervezetek feladat és jogkörének újbóli meghatározását társadalombiztosítási vonalon is. *A SZOT Elnökségének határozata alapján kidolgoztuk a határozattervezetet, amit az elnökség 1968. augusztus 2-i ülésén elfogadott, a központi vezetőség azt az 1968. szeptember 27-i ülésén jóváhagyta.* A határozat részletes ismertetésével a szeptember 16—28-a között folyó tanfolyamon és területi bizottságonként foglalkoztunk.

A SZOT Elnöksége határozatának megfelelően és a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság rendelkezése alapján elkészítettük a szakszervezeti társadalombiztosítási szerveknél foglalkoztatott dolgozókra vonatkozóan a *Munka Törvénykönyve* kiegészítését.

A MÁV-HÁZAK tanácsi kezelésbe adása — a zárt lakótelepek kivételével — folyamatosan történik. Nehezíti a tanácsi átadást egyrészt a telek, illetve a ház tulajdonjogának a kérdése, másrészt az, hogy a tanács csak minden szempontból jó állapotban levő házakat hajlandó átvenni.

A MÁV 1968. évi lakásépítési hitelkeret összege *a vállalat fejlesztési alap terhére 46 045 eFt.*

A fenti hiteleken felül a II. félévben keretátadással 79 lakás került megvásárlásra 16 390 eFt értékben.

A fentieken kívül elkészült a kollektív szerződés mellékleteként a lakásépítés vállalati támogatásáról szóló szabályzat. A MÁV szolgálati lakások egy részének kiürítését szolgáló lakáskártalanítás folyik.

A vasutas dolgozók családi és társasházépítésének elősegítésére kértük az építőipari gépek és munkaeszközök bérleti díjának mérséklését, továbbá az építőipari gépek és szállítóeszközök igénybevételi jogának engedélyezését igazgatósági hatáskörbe utalni.

Javaslatunkra 1868. július hó 1-től módosították a külszolgálati élelmezési költségtérítésben vagy átalányban részesülő, továbbá a MÁV-szervekhez kiküldött dolgozók üzemi étkeztetésénél a térítés mértékét. Ezek a dolgozók az üzemi étkezést eddig csak teljes nyersanyag és rezsiköltség térítése mellett vehették igénybe. Fenti időponttól a MÁV által fenntartott üzemi konyhákon és étkezdékben az üzemi konyhát üzemeltető szolgálati hely dolgozóival azonos térítés mellett részesülnek üzemi étkeztetésben.

A VASUTAS DOLGOZÓK üzemi étkeztetését a 3. szakosztállyal közösen megvizsgáltuk és a tapasztalatokról az elnökség részére jelentést készítettünk. Az elnökség az üzemi étkeztetés szélesítését és a minőség javítását szükségesnek tartja.

(Folytatjuk.)

A 12-es páncélvonat ismét elindul

A Borsod megyei üzemek összefogásával a miskolci járműjavító szocialista brigádjai elkészítették a legendás hírű páncélvonat korhű mását

„A Miskolc visszafoglalását hírül adó hivatalos jelentés a legnagyobb dicséret hangján emlékezett meg a 12-es páncélvonat nagyszerű teljesítményéről. Tűzerősségünknek, a előnyomuló gyalogságunknak a leghasznosabb szolgálatokat tette, s ezzel nem kis részt biztosított magának a város visszafoglalásában. A 12-es páncélvonat hősei minden időkre megszerezték Miskolc emlékező háláját."
(Miskolci Napló 1919. VI. 5. száma)

Páncélvonat! Csak kevesek emlékezetében él az, amit e szó takar. Csak felületesen tudjuk elképzelni, milyen lehetett az a szerelvény, amely Borsod és Nógrád vidékét járva 1919-ben harcot vívott a Tanácsköztársaságot fenyegető intervenciós csapatokkal. Most mellette állunk, s tekintetünk símogatja, vörös páncélzatát, a lőrésen kibukkanó ágyúcsövét, géppuskáját.

A KISZ-fiatalok kezdeményezésére

A legendáshírű 12-es páncélvonat hű mását — amelyet egyébként *1919-ben a miskolci járműjavítóban készítettek el* — a Borsod megyei KISZ-fiatalok kezdeményezésére eredeti fényképek alapján a járműjavító szocialista brigádjai társadalmi munkában megépítették.

— *Még az elmúlt év végén történt* — kezdi a beszélgetést *Tóth József*, a miskolci járműjavító igazgatója —, *hogy egy KISZ-küldöttség keresett fel bennünket azzal a gondolattal: jó lenne megépíteni a miskolci harcokban kitünt 12-es páncélvonat mását.* Az ötlet mindannyiunknak tetszett, csak pénzünk nem volt rá. Ekkor sietett segítségünkre a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, pontosabban *dr. Csanádi György* miniszter, aki engedélyezte, hogy egy 376-os sorozatú mozdonyt és a páncélvonathoz szükséges kocsikat a jelenleg is folyó selejtezések után ne bontsanak szét, hanem azt társadalmi munkában brigádjaink fejavíthassák. Az induló alap tehát megvolt.

Társadalmi munkában

Ami ezután következett, az nagyon szép példája az összefogásnak, a társadalmi segítségnek. Az *Ózdi Kohászati Üzemek* dolgozói elkészítették a kiállítási kocsik páncélzatát — mert a *Hadtörténeti Múzeum* javaslatára az eredeti páncélvonat mása két páncélozott kiállítási kocsival bővül, ahol korhű dokumentumokat mutatnak be. A *Diósgyőri Gépgyár* lemezeket, vasszerkezeti anyagokat adott, a *Lenin Kohászati Üzemek* szintén lemezzel segítette e nemes vállalkozást, a *Tiszavidéki Vegyikombinát* pedig a szükséges festéket szállította le díjmentesen, társadalmi adakozásként.

— *Szinte valamennyi kis- és nagyüzem megmozdult Borsodban* — veszi át a szót *Pilcz Olivér*, a járműjavító kocsiosztályának helyettes vezetője, a páncélvonat munkálatainak egyik irányítója. — *Nagy segítséget kaptunk azonkívül a miskolci fűtőház dolgozóitól is, akik a 376-os mozdonyt javították meg, majd elkészítették a teljes páncélzatát.* Szocialista brigádjaink szinte egy emberként vállalták, hogy társadalmi munkában — ami egyébként nem kis teljesítmény — elkészítik a szerelvényt.

A vonat, amely egy úgynevezett ágyús kocsiból — ez a mozdony előtt mozog —, egy 376-os mozdonyból, 2 páncélozott kiállítási kocsiból, két fedett páncélkocsiból és a légvédelmi géppuska számára egy nyitott kocsiból áll, már elkészült. Amikor ott jártunk, az utolsó munkálatok folytak. A belső lakkozásán *Pásztor Zoltán* mázoló szocialista brigádja dolgozott. A kocsik belső színe csontszínű, a külső pedig az eredeti színnel megegyezően piros lesz.

50 év után...

A páncélvonat március 10-én indul próbaútjára, majd az ünnepélyes átadás után — amelyre minden bizonnyal március 20 és 22-e között kerül sor — első útjaként Aggtelekre megy. Az eredeti 12-es vonat is az első aggteleki útja során ütközött meg a cseh intervenciós csapatokkal.

A 12-es páncélvonat 50 év után ismét elindul. Ez az indulás sem lesz kisebb jelentőségű, mint az 50 év előtti. Akkor harcba szólította a magyar népet, ma pedig méltán hirdeti egy megye dolgozóinak, üzemeinek, fiatal és idős munkásainak, vasutasainak történelmi emléket tisztelő munkáját, hagyományszeretetét.

Szerényi József

A Vöröskereszt III. Kongresszusára készülnek

A debreceni járműjavító-üzemben a Magyar Vöröskereszt III. Kongresszusára történő készülődés jegyében tartották meg az elmúlt napokban az alapszervezeti választást. Az elmúlt időszak munkájáról *dr. Gyöngyösi Róbertné* az alapszervezet titkára számolt be. Többek között elmondta, hogy a III. Kongresszus tiszteletére indított versenyben az üzem alapszervezete is benevezett. a feltételeknek megfelelt és jogot nyert az üzemi vöröskeresztes mintaszervezet cím viselésére.

A beszámolóból kitünt az is, hogy az alapszervezet aktivistái sokat tettek az üzemi egészségügy fejlesztése, a kulturált munkakörülmény megteremtése és a dolgozók nevelése érdekében. Kimagasló eredményt értek el többek között a véradó napok szervezésében. 1967-ben 304-en, 1968-ban pedig 314-en adtak díjtalanul vért az üzemi véradó napon. Jelenleg *az üzemben 70 olyan dolgozó van, aki 10 esetnél és több mint 20 olyan dolgozó van, aki 30, illetve 40 esetnél többször adott vért.*

Az üzemi vöröskereszt alapszervezetnek jelenleg 550 tagja van. Különösen a kocsijavító osztály teherkocsi futó javító részlegében értek el szép eredményt, ahol a részleg 160 dolgozójából 110-en vöröskeresztes tagok.

A beszámolást követő vitában hatan szóltak fel, és mondták el véleményüket, javaslatukat az alapszervezet munkájáról. Sor került az új vezetőség megválasztására is. Az elkövetkezendő időszakra az üzemi vöröskereszt elnöke, *dr. Osgyáni Zoltánné* üzemorvos. titkára pedig *Simon Gyuláné* lett.

Volosinovszki János

A vasút 1969. évi terve és szakszervezetünk feladata a terv végrehajtásában

Ülést tartott a központi vezetőség

(folytatás az 1. oldalról)

szik, ami egyben a bérfejlesztést illetően is kedvező hatású. Ha a szállítási tervben foglalt feladatokat nem teljesítjük, akkor ezek az előnyök negatív előjelűekké válnak.

Az áruszállítással kapcsolatos üzemi teljesítményekről és műszaki, gazdasági mutatókról szólva rámutatott, hogy azokat a műszaki fejlesztés figyelembevételével alakították ki. A mutatók általában az 1968. évinél kedvezőbbek. A tehervonatok átlagos terhelése 1030 tonnára, a teherkocsik átlagos statikus kihasználása 19,7 tonnára emelkedik. A vasút üzemvitelének egyik legfontosabb és a gazdaságos teherkocsi gazdálkodás színvonalát tükröző mutatóját a tehervonati árutonnakilométer és a tehervonati elegytonnakilométer viszonyszámát az 1968. évi 51,8 százalékkal szemben 51,9 százalékban határozták meg. *A korszerű vontatás aránya 1969-ben eléri a 65,5 százalékot, ami azt jelenti, hogy a gőzvontatás részaránya mintegy 4 százalékkal csökken.* A korszerűsítés nagyobb arányú hatásáról ez évben nem lehet számolni, mert a nagy teljesítményű Diesel-vontatójárművek beszerzésének száma csökkent.

Személyszállításban a terv *414,5 millió utas elszállítását irányozza elő.* Ezzel kapcsolatban a beszámoló hangsúlyozta: arra kell törekedni, hogy a nemzetközi és a belföldi gyors- és távolsági személyvonatok közlekedtetésénél jobban érvényesüljenek a dieselesítés előnyei. Az eddigieknél nagyobb mértékben kell előmozdítani a kényelmes, a kulturált, s a menetrendszerű közlekedést.

Több mint 5 milliárd forint korszerűsítésre

A beszámoló ezután részletesen taglalta az 1969. évi állóeszközfejlesztési tervet. Az előirányzat szerint *5 milliárd 183 millió forint áll rendelkezésre a vasút korszerűsítésére, szociális és egészségügyi létesítmények építésére.* Az utóbbival kapcsolatban a miniszterhelyettes a következőket mondotta:

— Az Elnöki Tanács 1963. évi 34. sz. tvr., a 39/1963 (XII. 26.) Korm. sz. rendelet és a 2/1963 (XII. 26.) SZOT sz. Szabályzat többek között előírja, hogy a dolgozók szociális és munkavédelmi ellátottsága terén a múltból örökölt hiányosságokat a harmadik ötéves terv végéig — lehetőség szerint — fel kell számolni. Rendelkezésre álló anyagi eszközeink nem teszik lehetővé, hogy a harmadik ötéves tervben a még fennálló régi hiányosságokat mind megszüntessük, *de a vasút, a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben kötelezettséget vállalt arra, hogy a szóban forgó tervidőszakban erre a célra legalább 200 millió forintot fordít.* Ennek a kötelezettségnek része az 1969. évre tervezett 64,3 millió forint, amiből az öltözők, mosdók és üzemi étkezők terén fennálló legkirívóbb hiányosságokat, a jelentősebb szolgálati helyeknél és nagyobb üzemeknél fokozatosan orvosolni tudjuk.

— Az egyéb állami beruházások kategóriájában *egészségügyi beruházásokra és az oktatási létesítmények fejlesztésére 80 millió forintot irányoztunk elő.* A lakásépítés vállalati támogatásáról az elmúlt évben jelent meg a Gazdasági Bizottság 6/1968. (X. 15.) sz. határozata, amelynek végrehajtását a 3/1969 (I. 24.) PM—EVM—MüM sz. rendelet szabályozza. Eszerint a részesedési alapnak — a pénzbeli részesedésre elkülönített része — *és a nyereségből képzett fejlesztési alap 10 százaléka használható fel erre a célra. Bár a miniszter elvtárs közbenjárására a 10 százalékos keretet a Gazdasági Bizottság — méltányolva a vasutas dolgozók jelenlegi helyzetét — 40 százalékra emelte fel.* Előzetes számítások szerint ez évben 28 millió forintnál több így sem fog rendelkezésre állni. Ez az összeg pedig a már folyamatban levő lakásépítkezések befejezésére sem elég. A kérdést a *Vasúti Főosztály* nem zárta le, s további kezdeményezéseket tett a lakásépítés lehetőségének fokozása érdekében.

Bérpolitikai intézkedésekről szólva a miniszterhelyettes elmondotta, hogy ez évben *a bérfejlesztés 1,8 százalékot ér el, amelyből 0,8 százalék a részesedési alapot, 1 százalék pedig az önköltséget terheli.* Végezetül vázlatosan felsorolta, mit kell tenni az eredmények javítása, a vasút előtt álló személy- és áruszállítási feladatok gazdaságos lebonyolítása érdekében.

Rödönyi Károly miniszterhelyettes tájékoztatója után *Szabó Antal* főtitkár ismertette a Vasutasok Szakszervezete szervezetelnek feladatait a vasút 1969. évi tervének végrehajtásában.

Közösen a vezérigazgatósággal

A főtitkár bevezetőjében emlékeztetett az egy évvel ezelőtti központi vezetőségi ülésre, amelyen az 1968. évi feladatokat és célkitűzéseket tárgyalták. *A központi vezetőségnek akkor az volt az állásfoglalása, hogy egyetért a feladatok meghatározásával, helyesli a törekvéseket.* Az ülést követő időszakban az új követelményeknek megfelelően az illetékes gazdasági vezetéssel együttesen kerültek kidolgozásra a munkaverseny szervezésére, irányítására, erkölcsi és anyagi elismerésére, az üzemi demokrácia, az újítómozgalom fejlesztésére, a vasutasok élet- és munkakörülményeinek további javítására vonatkozó tennivalók és szabályok. *Az elmúlt év eredményei azt igazolják, hogy a hozott határozatok és jogszabályok helyesek voltak.*

A továbbiakban arról beszélt, hogy a szakszervezeti szervek hogyan segítették a vasút munkáját, miként munkálkodtak azon, hogy tovább javuljon a dolgozók élet- és munkakörülménye, szociális helyzete, majd rátért az 1969. évi tennivalók ismertetésére.

— *Az 1969. évi feladatok ismertek. A vasút terve az új gazdaságirányítási rendszer további kibontakoztatását, a gazdálkodás hatékonyságát állítja előtérbe* — hangsúlyozta a főtitkár. — *A terv reális, s ennek megfelelően elnökségünk, a MÁV Vezérigazgatóságával közösen, helyesen szabta meg a munkaverseny szervezésének s irányításának 1969—70-re — kétéves időszakra — vonatkozó irányelveit, célkitűzéseit.* A tervek teljesítését segítő munkaverseny irányelveinek kialakítása, a demokratizmus biztosításával történt. Soha ilyen előkészítő munka, széles körű vita még nem előzte meg az irányelvek, célkitűzések kialakítását.

— A vasutas dolgozók is kezdeményezték, hogy a *Magyar Tanácsköztársaság megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére folytassuk a jubileumi munkaversenyt.* Ezzel egyetértünk, s kérjük mindazokat, akiknek valami közük van a munkaversenyhez, hogy azt ne hangzatos jelszóként használják. Tegyenek céltudatos intézkedéseket az irányelvekben foglaltaknak megfelelően, a vasutasok felelősségének, aktivitásának, kezdeményezőkészségének növelése és hasznosítása érdekében.

A szakszervezet agitációs és propagandamunkájáról szólva a főtitkár felhívta a figyelmet a dolgozók rendszeres, érdemi tájékoztatására.

— *Nem mechanikus tájékoztatásra van szükség, hanem azoknak az összefüggéseknek a megértetésére, hogy az elért eredmények, hibák milyen okokra vezethetők vissza és azok közvetlenül vagy közvetve hogyan hatnak az adott szolgálati hely dolgozóira. Akkor lesz jó a tájékoztatás, ha az egyes dolgozó is megérti, hogy saját munkájával hogyan válhat részesévé az egész vasút tevékenységének.* A tájékoztatás lehetőségeit az üzemi demokrácia legkülönbözőbb formái biztosítják, de azt mindig megfelelő tartalommal, a célnak legjobban megfelelő formában és időben kell alkalmazni.

A munkaidő-csökkentés fontos feladat

Több olyan kérdés is szerepel a tervezetben, melyek végrehajtása átgondolt szervezési intézkedéseket, vagy annak hiányában pénzügyi fedezetet igényel. Ilyen a munkaidő-csökkentés is, amellyel jelentőségének megfelelően kell foglalkozni. *A múlt évben az iparhoz hasonló munkaterületeken 65 000 dolgozót érintő heti 44 órás munkaidő bevezetésére került sor. Ez önmagában véve jelentős eredmény, de még mindig több ezer dolgozó teljesít havi 210 óránál magasabb szolgálati időt, s ugyancsak magas az utazószemélyzet szolgálati óráinak száma is.*

— *A vasút 1969. évi szállítási és nyereségtervét reálisnak tartjuk. Ahhoz, hogy feladatainkat sikeresen megoldjuk, arra van szükség, hogy szakszervezeti szerveink minden szinten megértsék, s a dolgozókkal megértessék, mit miért kell tenni.* Sajátos körülményeinknek, adottságainak megfelelően, az eddiginél színvonalasabban, hatékonyabban segítsék elő a közvetlen feladatok megoldását, az akadályok elhárítását — fejezte be beszédét Szabó Antal főtitkár.

A vasút átmeneti korszakát éli

A két beszámolót követő vitában felszólalt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter.

Az elmúlt hetekben a súlyos kimenetelű vasúti balesetek után veszélyes hangulat lett úrrá mind a vasutasok mind a közvélemény körében — mondotta. — *A vasutasok közül sokan úgy érzik, hogy a szerencsétlenségek nyomán a magyar társadalom „kivetettjei". Egyes helyeken vasútellenes hangulat alakult ki. Ezzel semmiképpen sem szabad egyetérteni.*

A vasút ezekben az években átmeneti állapotban él. Még nagyon sok helyen megvan a régi, a száz évvel ezelőtt is használt munkaeszköz, de ugyanakkor rohamos léptekben épül a korszerű vasút. *A legutóbbi balesetek arra figyelmeztetnek, hogy a vasút átmeneti jellegét minél előbb felszámoljuk.* Ezért mindent el kell követni annak érdekében, hogy a biztonsági berendezések korszerűsítése gyorsabb ütemben történjen.

A vitában a központi vezetőség mellett működő munkabizottságok vezetői is szót kértek, s részletesen elemezték az egyes szolgálati ágaknál szerzett tapasztalatalkat.

Vasutas portré

A vonatvezető

Szolgálati helyén, a Gyöngyös—Vámosgyörk között közlekedő személyvonat vezérlőkocsijában találkoztunk indulás előtt *Maticsek Ferenc* vonatvezetővel. Negyvenhét éves, középmagas, örökké mozgó — tevékenykedő egyéniség. Csillogó, bizalmat sugárzó tekintete sok mindent elárul. Arcvonásaiban a gondterhelt, határozott jellem komolysága tükröződik. Egyéniségéből valami imponáló biztonság, megfontoltság és nyugalom árad. Munkatársai tisztelik, szeretik. Törődik, foglalkozik velük, állandóan keres és talál magának elfoglaltságot. 1942-ben lépett a vasút kötelékébe. Fékező, jegyvizsgáló, majd vonatvezető lett. Azóta szinte töretlen lendülettel és munkakedvvel, fáradtságot nem ismerve dolgozott a közösségért. *1945-től szervező titkára a helyi pártszervezetnek, négyszeres kiváló dolgozó, Érdemes vasutas és aranyplakettes szocialista brigádvezető.*

Nem érdemekért

Életútja, magánélete látszólag olyan mint a legtöbb emberé. Ahogy ő mondta: *„Nincs benne látványosság és különös izgalom."* Nem érdemekért, hanem az eredményekért dolgozik. Szerény, emberséges magatartása és kiváló képességei révén nyerte meg az emberek bizalmát, szeretetét.

— *Kezdettől fogva vasutas akartam lenni. Vonzott ez a pálya. Különösen a forgalomnál dolgozók munkája tetszett. Talán azért, mert amit csinálnak, sohasem egyhangú.* Változatosság, izgalom, romantika van benne. Persze, ha az ember hisz abban amit csinál és szívesen végzi, minden munka örömet jelent. Az én vágyam beteljesült és nem bántam meg választásomat. Családi hagyományt őrizve öltöttem magamra az egyenruhát, de, sajnos, családunkban én voltam az egyetlen, aki ezt a pályát választotta. Van egy húszéves lányom, akit inkább a műszerek és az optikai dolgok érdekelnek — az Ofotértban dolgozik. A fiam első gimnazista, talán majd ő követni fog.

Akaraton múlik

— Úgy tudom, hosszú ideig munkásőrként is tevékenykedett, mint századparancsnok-helyettes. A kiképzésben elért eredményeiért kapta a *Szolgálati Érdemérmet.* Hogyan tud ilyen sikeresen megbirkózni a feladatokkal?

— *Nehéz kérdés. Talán csak az akaraton múlik az egész. Különben a közösségért dolgozni nekem nem fáradtság, inkább öröm, éltető erő, amiből mindig meríteni lehet.*

Beszélgetésünk közben előkerült egy pirosfedeles füzetecske is. Az aranyplakettes szocialista brigádvezető szerényen, szinte félénken nyújtja át, pedig lapjai „Béke"-brigádjának jó munkáját és megérdemelt dicsőségét őrzik. Alapító tagok voltak: *Gyöngyös állomás 1960-ban alakult négy szocialista brigádja közül az elsők.* Nehezen ment akkor, de mégis ők tették meg az első lépéseket az úton, kiknek példáját később tíz brigád követte.

Nagyobbak a követelmények

Most már nagyobb tapasztalattal rendelkeznek, összeötvöződött, megszilárdult az egységük, de a követelmények is nagyobbak, szigorúbbak lettek. Mások a módszerek és a feladatok.

— *A brigádoknál most már arra kell legjobban ügyelni, hogy vállalásaikban kevesebb legyen a formalitás* és több legyen a tervszerűség, az igényesség és a tagokat foglalkoztató feladatok meghatározása. Erősödjön a közösségi, a politikai és az egészséges kritikai szellem — vallja.

— Befejezésül — mit szeretne a legjobban ha a jövőben megvalósulna?

— *Mosolyogni fog, de ne értsen félre. 1967-ben jutalomüdülésen voltam a Szovjetunióban, Oda szeretnék még egyszer eljutni, de most már az egész brigáddal.*

Kaszala Sándor

Immár nyolc éve működik Curtici közös határállomáson a mi ezüstkoszorús Kossuth szocialista brigádunk. Az elért eredmények tudatában jó érzés visszapillantani a nem mindig sima, de eredményes útra. Ha nem magam vezetném nyolc éve ezt a brigádot, talán el se hinném, mennyi mindent tettünk a mai napig, hogyan lett nálunk is a szocialdistabrigád-mozgalom a legnépszerűbb versenyforma.

Emlékszem, milyen *felemelő érzéssel vettük át* — sorainkban három CFR dolgozóval — *az első oklevelet a zöldkoszorús jelvényt.* Ma is őrizzük a nagyméretű tablót, amelynek kicsinyített mását megkapta a brigád valamennyi tagja.

ÖTLETESEN, ÚJ MÓDSZEBEKKEL

Igyekeztünk ötletesen, új módszerekkel dolgozni. A szállítmányozási dolgozók a CFR helyiségében, a román vasutasokkal egyidőben vesznek fel például az állítási jegyzékre számadásokat, és ezzel sok időt megtakarítanak. A forgalmi irányító a román vámnak diktálja a kocsiszámokat, hogy a szemle gyorsabban haladjon, a nyilvántartó előre nyitja az üres kocsik ajtóit, hogy a szemle rövidebb idő alatt befejeződjön. A nyilvántartó felhívására a mozdonyvezető még a szemle előre érkezése előtt adja kétszer a „figyelj" jelzést, hogy a CFR hozzákezdjen a vonat kijáratának elkészítéséhez, mert így biztosítható, hogy az rendesen közlekedhessen.

Mindig alapvető feladatnak tekintettük a termelési feladatok becsületes elvégzését. Nagy ünnepeink előtt rendszeresen ünnepi műszakot szerveztünk.

Az eredmények javítása céljából behatóan kezdtünk foglalkozni a határállomás munkáját gátló körülményekkel. Különös gondot jelentett a sok visszautasított és javításra utalt kocsi. *Főként a Sturovón belépett kocsikkal voltak problémák. Ezért, brigádunk határozata értelmében, kapcsolatot létesítettünk sturovói barátainkkal. A találkozások nyomán sikerült javítani a munkát.* Így a múlt évben az élüzem szinthez viszonyítva a belépő vonatok technológiai folyamatánál 2,1 százalékos, a kilépőkénél 4,5 százalékos túlteljesítést értünk el. A belépő vonatok helyes összeállítási tervét 102 százalékra teljesítettük. *Nagy gondot fordítottunk a gazdaságosabb üzemre, a Dieselmozdonyok jó kihasználására.*

LÉPÉST TARTANI A KÖVETELMÉNYEKKEL

Ezért vállaltuk, hogy a LIM vonatokat átlagosan 1260 tonnával indítjuk. *Összesen 696 LIM vonatot képzetünk 975 ezer tonnával, ami 1400 tonnás átlagot jelentett.* Feldolgoztunk 68 TEEM vonatot is, 38 610 tonnával, s így az egy vonatra jutó átlagterhelés 567 tonna volt. A vonatközlekedési terv 87,6 százalékos teljesítése, amit a képviselet intézkedési terének megfelelő végrehajtásával értünk el, komoly eredménynek számít. *Nem rajtunk múlott, hogy a menetrendszerűségben csak 47,2 százalékos eredményt írhattunk a versenytáblára.* A CFR-től késve kaptunk 510 vonatot, a MÁV géprevárások pedig 128 vonatunk késését okozták.

Felismerve annak jelentőségét, hogy a vonatok éjfél előtti átadásához komoly gazdasági érdekünk fűződik, *jelentős kocsibér összeget takarítottunk meg a MÁV-nak.* Elősegítette eredményeinket, hogy négy éve komplexbrigád-szerződést kötöttünk a velünk egy turban szolgáló *Vörös Október* műszaki szocialista brigáddal és tavaly május óta a lőkösházi *József Attila* forgalmi-kereskedelmi brigáddal is.

Szakmai továbbképzésünkben, a tanulásban ugyancsak igyekeztünk lépést tartani a követelményekkel. Tagjaink közül *Illés Sándor, Kotroczó Béla, Bánszki Lajos* és *Lukovszki István* az összes szakvizsgát letették. Kotroczó Béla az esti tagozaton fejezte be az általános iskolát. Két fiatal tagunk, *Varga László* és *Lezsák Lajos* hozzákezdett a szakvizsgák megszerzéséhez. Utóbbi a román nyelvet is tanulja. Brigádunk minden tagja részt vesz a politikai oktatásban. Curticin szép kis brigád-könyvtárat létesítettünk, ami román barátaink körében is hamar népszerű lett. Gyakran rendeztünk üzemlátogatást és kirándulást is, amire családunkat is magunkkal vittük. Szép élményünk volt az orosházi üveggyárban, majd a fővárosban tett látogatásunk, amikor hajókiránduláson is részt vettünk.

A MAGUK EMBERSÉGÉBŐL

Egy napi keresetünket ajánlottuk fel annak idején az árvízkárosultak megsegítésére. Az utóbbi két évben a hős vietnami nép megsegítésére fogtunk össze. *Tavaly például 1315 forintot fizettünk be a vietnami segély-számlára.* Nehéz helyzetbe került brigádtagjaink anyagi támogatásáról sem feledkeztünk meg. Negyedik éve segítjük a balesetet szenvedett *Trájer Béla*, békéscsabai vasutastársunk két árváját.

Amit tettünk, nem az elismerésért, a köszönetért, de a magunk emberségéből cselekedtük, és köszönjük mindazt a sok segítséget, melyet a párt- és a szakszervezet vezetőségétől kaptunk munkánkhoz.

Pacz József
brigádvezető

Március 1-én hatályba lép

a MÁV 1969-70. évre szóló Kollektív Szerződése

Szakszervezetünk központi vezetősége február 21-i rendkívüli, kibővített ülésén megtárgyalta a MÁV 1969—1970. évre szóló kollektív szerződésének tervezetét, azt jóváhagyta és felhatalmazta a főtitkár elvtársat annak aláírására, hogy március 1-én hatályba léphessen.

Az előkészítő munka során alapvetően az elmúlt évre kötött kollektív szerződés értékeléséből indultunk ki. *Arra törekedtünk, hogy az új kollektív szerződés az elkövetkező két évben segítse elő az új gazdaságirányítási rendszer elveinek fokozottabb érvényesülését, hogy reális anyagi forrásainknak megfelelően tovább javuljon a vasutas dolgozók élet- és munkakörülménye és jobban érvényesüljön a szocialista elosztás, az anyagi érdekeltség elve.* Éppen ezért, mivel most már nem első alkalommal került sor, a dolgozókat közvetlenül érintő és nagy körültekintést igénylő vállalati szabály elkészítésére, a tervezet vitájára, a dolgozókkal való megtárgyalására a múlt évinél lényegesen több időt, két hónapot (november—december) sikerült biztosítani.

Megkönnyítette az előterjesztett szerződés elkészítését az a körülmény, *hogy ma már teljes körben rendelkezésre állnak a központi jogszabályok, tartalmuk átment a dolgozók tudatába.* Most kellő időben lehetőség volt felmérni azt is, hogy a dolgozók részére kedvezőbb munkaügyi szabályok érvényesítésére, illetve élet- és munkakörülményük további javítására a MÁV vállalati eredmények függvényében, *saját erőből, milyen anyagi eszközök és pénzügyi források állnak rendelkezésre.*

Elmondható az is, hogy a múlt évi tapasztalatok és az idei előkészítőmunka során az eddigieknél sokkal jobban sikerült megértenünk — és szélesebb körben is megértetni — a kollektív szerződés jellegét és szerepét.

A kollektív szerződés megkötésének alapos előkészítése lényeges előrelépést jelent az üzemi demokrácia továbbfejlesztése terén is. Növeli a dolgozók bevonását a munkaviszonyukat érintő szabályok megalkotásába. Ugyanakkor — mint a tapasztalatokból kiderül — fokozza a dolgozók érdeklődését a vállalati, munkahelyi ügyek iránt. Ezt mutatja, hogy *az előterjesztett kollektívszerződés-tervezet vitájában a vasutas dolgozóknak mintegy 80 százaléka vett részt* és a részvevők mintegy 10 százaléka javaslatával, kritikai megjegyzéseivel segítette a kollektív szerződés tartalmi kialakítását.

A vitákra való felkészülés azt igényelte, hogy mind a vezetők, mind a dolgozók a tervezettel egy időben alaposan tanulmányozták a múlt évi kollektív szerződés szabályait is. Ezért feltételezzük, *hogy az új kollektív szerződés szabályainak alkalmazása során kevesebb lesz az ismeret hiányából fakadó értelmezési probléma* és a szakszervezeti szervek következetesebben, határozottabban tudnak állástfoglalni a dolgozók jogainak biztosításában.

A különböző szintű vitákra jellemző légkör alapján — egy-két kivételtől eltekintve —, az a tapasztalat, hogy *a dolgozók nem ringatják magukat illúziókban, túlzott reményekben.* Többségükben megértik, hogy törekvéseinket adott körülményeink és pénzügyi lehetőségeink determinálják. Sajnos, azonban, *több olyan jogos igény vár kielégítésre, ami reális lehetőségek hiányában az új kollektív szerződésben sem kerül rendezésre.* Ennek ellenére azt várják, hogy további előrehaladás történik jogos igényeik kielégítésére.

Mégis az új kollektív szerződésből érdemes kiemelni néhány olyan kérdést, ami a múlt évi szerződéssel szemben a dolgozók részére kedvezőbb és megemlítem azokat a főbb törekvéseket, amelyek megvalósítását a közeljövő egyik legfontosabb feladatának tekintjük.

Jelentős előrelépés

a tervezet 4. §-a, *amely a csökkent munkaképességű dolgozók kedvezőbb elbánásban való részesítésére ad rendelkezést.* A rendelkezés lényege, hogy az egészségromlásnak leginkább kitett, jelenleg is nyugdíj-korkedvezményesnek minősülő munkakörben foglalkoztatott férfidolgozókat 15, nődolgozókat 10 év szolgálati idő eltöltése után 40 százaléknál magasabb munkaképességcsökkenés és alacsonyabb bérrel járó munkakörbe sorolás esetén keresetkiegészítésben kell részesíteni.

A 29. §. 3. bekezdés e) pontja most már az új kollektív szerződésben egyértelműen úgy rendelkezik, hogy *ha a közbeváltás nélküli fordulószolgálat szerint foglalkoztatott havibéres dolgozó igénybevétele meghaladja a havi 240 órát, a felmerülést követő negyedév végéig ki kell adni a szabad idő megváltást, vagy a b) pont szerinti átalányt kell fizetni.* A szabad idő rendezését a következő évre átvinni nem lehet.

Nagy érdeklődésre tart számot *a dolgozók lakásépítkezésének vállalati támogatása, melynek szabályait a kollektív szerződés melléklete tartalmazza.* Jelentősnek tartjuk ebben a hosszú lejáratú kamatmentes hitelnyújtás lehetőségét, a műszaki, igazgatási és ügyviteli eljárások vasút részéről való átvállalását, a különböző építőipari szerszámok és gépek, valamint fuvareszközök biztosítását.

Tudjuk, hogy a lakásépítés támogatására vonatkozó igények jóval nagyobbak, mint aminek kielégítésére a kollektív szerződés mellékletét képező szabály lehetőséget biztosít. Azért, hogy a rendelkezésre álló lehetőségek felhasználása a legnagyobb körültekintéssel történjen, *a lakásépítési alap egyénenként történő felhasználást — a területi bizottsággal való egyetértésben — a vasútigazgató döntési hatáskörébe utalja a kollektív szerződés. Döntés előtt azonban ki kell kérni az illetékes KISZ-szervezet képviselőjének véleményét is.*

A dolgozók széles tömegeit érinti az a módosítás, amely az 53. §-ban a részesedési kategóriába való besorolásra vonatkozik. *A módosítás a dolgozók nagy többségét kedvezően, kisebb részét hátrányosan érinti.* Ugyanis azt eredményezi, hogy a III. kategóriába sorolt dolgozók év végi részesedésének összege jelentős mértékben emelkedni fog.

Több olyan módosítás is szerepel a tervezetben, ami jelentősebb tartalmi változtatás nélkül, a hatáskörök leadásával kedvezően érinti a dolgozók érdekeit, gyorsítja az ügyintézést.

A viták során számos olyan kérés, javaslat hangzott el, melyek megoldását indokoltnak tartjuk. *Nem a megértés hiánya, hanem az anyagi, pénzügyi lehetőségek korlátozottsága akadályozott bennünket abban,* hogy mind a vasút vezetői, mind a szakszervezet által jogosnak elismert igények most kielégítést nyerjenek.

A vasutas dolgozók életkörülményeinek javítását, jogos igényeik kielégítését továbbra is elsődleges feladatnak tekintjük. Ennek feltételeit a gazdálkodás hatékonyságának, eredményességének javításával, elsősorban saját erőnkből igyekszünk biztosítani.

A megoldatlan jogos kérdéseket napirenden kell tartani és sürgősen — akár a kollektív szerződés hatályba lépése után — nyomban — hozzá kell látni a szükséges vizsgálatokhoz és a megoldáshoz vezető út kereséséhez.

Sok tapasztalatot hasznosítottunk a tervezet elkészítésénél. Szükségesnek tartjuk, hogy különösen azon szakaszokhoz, amelyek alkalmazása sok kérdést vet fel és sokoldalú ismeretet igényel, *a kollektív szerződéssel együtt értelmező, magyarázó utasítást, illetve elvi állásfoglalást adjunk ki,* s vigyük ezt le a bizalmiakig, hogy minél egyértelműbben lehessen alkalmazni szerteágazó szabályainkat. Ezt annál inkább is szükségesnek tartjuk, mert a múlt évi kollektív szerződés érvényesítésének tapasztalatai is azt mutatják, hogy az abban foglaltak végrehajtása gondos, körültekintő munkával biztosítható volt. Az érvényesítés során nem a szabályok helyessége, hanem alapos ismerete és értelmezésénél merültek fel problémák.

A helytelen értelmezések és jogsérelmek főleg ott fordultak elő, ahol a szakszervezeti szervek nem ismerték eléggé a kollektív szerződés szabályait, vagy bizonytalankodtak a helyes értelmezés kialakításában.

A hatáskörök további decentralizálása az új kollektív szerződésben együtt jár azzal a követelménnyel, *hogy az alsó- és középirányító gazdasági és szakszervezeti szervek éljenek hatáskörükkel.*

A Munka Törvénykönyve

14. §-a biztosítja a szakszervezeti szervek jogát, hogy különböző szinteken ellenőrizzék a kollektív szerződés végrehajtását. Ha a szerződés megsértését tapasztalják, figyelmeztessék a szolgálati főnököt —, az illetékes gazdasági vezetőt —, és kérjék a jogsérelem orvoslását.

Zubor István.
a közgazdasági osztály vezetője

A Vasutasok Szakszervezete, a Postások Szakszervezete, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete, valamint az Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezete elnökségei és a közlekedés- és postaügyi miniszter

együttes megállapodása

a gazdasági vezetők szakszervezeti megítéléséről

A SZOT 1968. április 29-i irányelvei (Közl. Ért. 1968. aug. 17. 24. sz.) alapján — a fenti szakszervezeti szerveknek — az alábbi elveket kell figyelembe venniök a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium* felügyelete alá tartozó szervek gazdasági vezetőinek megítélése során.

I.

1. A gazdasági vezetők beállítását, leváltását, (áthelyezését) minősítését (kitüntetését, fegyelmijét) változatlanul az erre illetékes állami, illetve gazdasági szerv eszközli az illetékes pártbizottság, vagy pártszervezet véleményének figyelembe vételével. *Ezzel párhuzamosan azonban ki kell kérniök az illetékes szakszervezeti szerv véleményét is.*

2. Az illetékes szakszervezeti szerv véleményezése kiterjed a gazdasági vezető:
a) munkaviszonyának létesítésére és megszüntetésére, (ideértve az áthelyezést is),
b) munkájának átfogó értékelésére és ennek különböző formában történő elismerésére (minősítés, alapbér-megállapítás, prémium, kitüntetés).

3. Az illetékes szakszervezeti szerv véleményezési jogosultsága a következő gazdasági vezetőkre vonatkozik:
a) a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége véleményezi:
— *a MÁV vezérigazgatóját és helyetteseit.*
b) A Postások Szakszervezete Elnöksége véleményezi:
— *A Posta vezérigazgatóját és helyetteseit.*

(A Vasutasok és a Postások Szakszervezetének Elnöksége hatáskörébe tartozó többi gazdasági vezető véleményezésére a két szakszervezet elnöksége, valamint a MÁV és Posta vezérigazgatójának megállapodásai mérvadók — a MÁV Hivatalos Lapja 1968. dec. 14. 50. szám, valamint a Posta 130.720—3/1968. sz. utasítása —).

c) A Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete Elnöksége véleményezi:
— *Az AKÖTRÖSZT vezérigazgatóját és helyetteseit,*
— *az AFIT vezérigazgatóját és helyetteseit,*
— *a MAHART vezérigazgatóját és helyetteseit,*
— *a MALÉV vezérigazgatóját és helyetteseit.*

d) Az Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezete Elnöksége véleményezi:
— *A Közlekedési Építő Tröszt vezérigazgatóját és helyettesét, valamint műszaki és gazdasági igazgatóját.*

e) A fel nem sorolt vezetők megítélésében a vállalati, intézményi, üzemigazgatósági szakszervezeti bizottságok (tanácsok), illetve műhely- és osztálybizottságok nyilvánítanak véleményt.

4. *A véleményezési jogosultság a választott vezető testületet illeti meg.* Ettől eltérni, csak indokolt esetben lehet. Ilyenkor a testület vezetője nyilváníthat véleményt, de utólag kérni kell a vezető testület jóváhagyását. Ha a testület nem ért egyet, akkor azt az illetékes, döntésre jogosult szervek tudomására kell hozni.

II.

A szakszervezeti szerveknek a gazdasági vezetők megítélésével kapcsolatos feladatait, a gazdasági vezetők személyi kérdéseit rendező határozatok, továbbá a Munka Törvénykönyve alapján kell végezni az alábbi elvek figyelembe vételével:

1. Az illetékes szakszervezeti szerv véleményét a KPM Személyzeti Főosztályának vezetője, illetőleg a vállalat (szerv) vezetőjének megbízásából eljáró személyzeti vezető felkérésére közli.

2. A szakszervezetek szükség esetén önállóan kezdeményezhetnek káderekkel kapcsolatos kérdésekben.

3. Az illetékes szakszervezeti szerv véleményének meghallgatása után a döntést minden esetben az illetékes állami, illetőleg gazdasági szerv hozza meg. *Ha a szakszervezeti szerv véleményét valamilyen oknál fogva figyelembe venni nem lehet, arról a véleményező szakszervezeti szervet írásban értesíteni kell.*

4. A szakszervezetek személyi kérdésekben a dolgozók véleményét képviselik, ezért el kell érni, hogy a vélemények, állásfoglalások megalapozottak legyenek, *az összetársadalmi érdekek szem előtt tartásával történjenek és a vezetés színvonalának emelését szolgálják.* A vélemény elsősorban a gazdasági vezető politikai, erkölcsi, vezetési módszereire vonatkozzon, de vegye figyelembe a gazdálkodás eredményességét, a kollektív szerződés teljesítését, az üzemi demokrácia fejlesztését, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulását, a szociális, kulturális, munkavédelmi ellátás javítására tett intézkedések hatékonyságát.

III.

1. A gazdasági vezetők munkájának megítélése felelősségteljes feladat, ezért a szakszervezeti szervek ennek megfelelően készüljenek fel véleményük nyilvánítására. Ehhez a szakszervezeti középszervek és a szakszervezeti központok szervezési és káderosztályai a szükséges segítséget adják meg.

2. Gazdasági vezetőink tegyenek meg mindent annak érdekében, hogy a szakszervezeti szervek ezen újszerű feladatukat olyan őszinte, elvtársi légkörben gyakorolhassák, amelyet e munka megkövetel. Jogos észrevételeiket vegyék figyelembe és tegyenek intézkedéseket azok realizálására.

3. Az együttes megállapodásban foglaltakat 1969. év végén közösen felül kell vizsgálni és a további szükséges intézkedéseket ennek megfelelően kell meghatározni.

4. Az együttes megállapodás szövegét a Közlekedési Értesítőben, az érintett szakszervezetek elnökségi tájékoztatóiban és központi lapjaiban közölni kell.

Szabó Antal s. k.
Vasutasok Szakszervezete főtitkára
Besenyei Miklós s. k.
Postások Szakszervezete főtitkára
Tóth István s. k.
Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete főtitkára
Györgyösi István s. k.
Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezete főtitkára
Dr. Csanádi György s. k.
közlekedés- és postaügyi miniszter

Egy forgalmi irodában

— Szóljon már a forgalmistának, olyan hangosan telefonál, hogy az ember a saját hangját sem érti...
(Pusztai Pál rajza)

Köszönet a segítségért

Február 14-én Miskolcról a 425-ös számú vonattal, mint kezelő utaztam. *Budapest—Keleti pályaudvarra,* már 63 perc késéssel érkeztünk meg. Kirakás után azonnal az induló vonatunkhoz siettünk, de a különben is rövid, nyolc kocsiból álló szerelvény olyan zsúfolt volt, hogy már mi sem tudtunk a vonatra felférni.

Elmentem a belső térben levő, külsős forgalmi szolgálattevőhöz, és jelentettem: *a vonattal postazárlatot kell továbbítani, és Hort—Csány állomástól pedig pénzbeszállítást kell végezni.* Kértem, ha lehetséges adjanak a vonathoz még egy kocsit, vagy egy kalauzkocsit, de kérésemet kocsi hiányában nem tudták teljesíteni.

Ezt a körülményt jelentettem a vonatvezetőnek is, aki a gép vezetőállásán volt. A mozdonyvezető, *Szathmári Ferenc* hallotta panaszomat, és azt tanácsolta, foglaljunk helyet a mozdony hátsó vezetőállásán, és a postazárlatot is rakjuk oda.

Hatvanba érve Szathmári Ferenc még azt is megkérdezte, *nincs-e valami bajunk, jól utaztunk-e?* Majd Hort—Csány állomáson ismét hátrajött, és segített a 80 kilogrammos kasszát felemelni a mozdony hátsó vezetőállására.

Az emberséges, kollegális magatartást ezúton is köszönjük.

Néjj Károly,
aranykoszorús szocialista brigádvezető

Baleseti krónika

Február 1-én *Bánréve* állomáson a kihaladó 9599/II. számú mozdonyvonat a II. sz. őrhelynél *horzsolódott a vágányútjában tolatást végző állomási tartalékmozdonnyal.* Az összeütközés következtében mindkét mozdony és további 4 vasúti kocsi kisiklott, könnyebb sérülést szenvedett *Halász Ferenc* vonatvezető. A balesetet az okozta, hogy *Dudás Gusztáv* Bánréve állomás forgalmi szolgálattevője a 9599/II. sz. gépvonatot a szabadkijárat bejelentése előtt menesztette.

★

Február 2-án *Csorna* állomáson a 324820 psz. mozdonnyal végzett tolatás közben *mindkét lábán csonkulásos üzemi balesetet szenvedett Póti István kocsirendező.* A balesetet az okozta, hogy nevezett a még mozgásban levő tolt kocsi lépcsőjéről lelépett, közben egyensúlyát elvesztette, megcsúszott és a kocsi kereke elé esett.

★

Február 3-án Debrecen állomás ebesi kihúzó vágányának útátjárójában kerékpározás közben a lezárt sorompókon belül koponyasérülésekkel és bordatörésekkel járó üzemi balesetet szenvedett Deli László raktárnok. A balesetet elütés idézte elő.

★

Február 10-én *Debrecen-Vásártér és Macs* állomások között — iparvágány kiágazási kitérőben — az 5550 számú vonat elütötte a váltótisztítást végző *Kökényesi Pál* vágánygondozót. Nevezett az elütés következtében könnyebb sérülést szenvedett.

★

Február 10-én *Mátészalka* állomáson az I. sz. tartalékkal végzett tolatásnál *a 8. számú kitérőben elütötték Peleskei István váltótisztítót* Nevezett az elütésnél mindkét lábán csonkulásos üzemi balesetet szenvedett. A balesetet ezúttal is felügyeleti és figyelési mulasztások okozták.

★

Február 12-én Miskolc-Tiszai pályaudvaron, a IV. sz. vágányon áthaladó 492 sz. vonat a 3 sz. szolgálati helynél halálra gázolta Kun Istvánné 22 éves váltótisztítót. A balesethez jelentős mértékben hozzájárult, hogy a szolgálati főnökségnél nem volt kellően szabályozva a váltótisztítók oktatása, tevékenysége és felügyelete.

Két év munkája a mérlegen

a terézvárosi pályafenntartási főnökség szakszervezeti választásán

A bizalmiak, vezető bizalmiak és műhelybizottságok megválasztása után a budapesti pályafenntartási főnökségek sorában a *terézvárosi pályafenntartási főnökségnél* elsőként került sor a szakszervezeti bizottság újraválasztására.

Kovách Lehelné

Kovách Lehelné szb-titkár gondosan és sokoldalúan elemezte a két esztendő munkáját. Beszélt az önzetlenül végzett társadalmi munkáról is, melyet a pályamunkások, a sorompóőrök és pályaőrök a munkásszállás lakói érdekében végeztek. Szóba került a szakszervezeti bizottság szervezési, vezetési munkájának erénye és gyengesége is. Elmondotta, hogy *egyes pályamesterek még nem tekintik teljes jogú partnerüknek a műhelybizottságot, a főbizalmit és ez hátráltatja a munkát. A fejlődés ellenére sem kielégítő a laktanyai ellátottság.* Több gondot kell fordítani a betegmegelőzésre, mert például 1968-ban csupán egyetlen év alatt ezer beteg-nappal növekedett a termelésből kiesett munkaidő. A nevelési munka gyengeségét tükrözi, hogy a közel ötszáz dolgozóból csak nyolcvan vesz részt a szakszervezeti politikai iskolákon. A szakaszok többségén nem működik a hasznos politikai és általános ismeretterjesztés.

Határozottabb fellépést

A szociális, érdekvédelmi tapasztalatokat így összegezte a beszámoló: *a létszámhiányon kívül szinte mindenütt felvetették a dolgozók, hogy a munkás minőségi prémium károsan érinti a legjobban dolgozó pályamesteri szakaszok kollektíváját.* A pályaőrhelyek felszerelése elavult, korszerűtlen. A szociális ellátottság szegényes, nem kielégítő.

A pályaőrök besorolása miatt is sok panasz hangzott el. Feszültség alakult ki az őrhelyettes és az őrök között — a pályaőr hátrányára —, ami gyakran emberileg is bántó. A laktanyák felszerelése hiányos, több pályamesteri szakaszon nem fordítanak erre megfelelő figyelmet. *Érden például még a kötelező lepedőcserét sem végezték el rendszeresen.* A hegyeshalmi és más vonalrészen közel tucatnyi őrházban nincs villanyvilágítás. Több szakaszon nem foglalkoznak megfelelően a munkaverseny szervezésével.

A beszámoló után többen mondták el véleményüket. *Mezőbrovszki Károly* budafoki főbizalmi a fegyelmezetlenség megtűrésének káros hatásairól szólt. Kérte: *határozottabb fegyelmet követeljenek a vezetők és lépjenek fel az iszákos, a munkájukat hanyagul ellátó dolgozókkal szemben.* Bírálta, hogy még mindig nem tesznek megfelelő különbséget bérekben a munka minősége és mennyisége szerint. A pályaőrök nevében szóvá tette, hogy az állandó és jó szaktudású, nagy gyakorlatú pálya-, térköz- és sorompóőrök gyengébben vannak fizetve, mint az időszakosan beugró helyetteseik.

Major József azt kifogásolta, hogy a gazdasági — műszaki vezetők és a szakszervezeti műhelybizottságok is igénytelenek a szocialista brigádmozgalom vállalásainak kialakításakor és az elbírálásakor. Arról szólt, hogy a főnökség területén fejlődésben visszaesett a szocialista brigádmozgalom.

Törődjenek többet az emberekkel

Váradi Károly pályaőr a gazdasági vezetőket kérte, többet foglalkozzanak az emberek gondjaival. Szakítsanak időt beszélgetésekre a munkásokkal is, ne csak az utasítások kiadása legyen az érintkezési mód.

Gácsi Ferenc a munkások szociális problémáinak megoldásában a gyorsabb intézkedést sürgette. Példának említette, hogy sokszor hónapokig tart a szállásdíj mérséklésére vonatkozó kérelem elbírálása. Az is előfordul — mondták, hogy a szakszervezeti bizalmiak ittas munkatársaiknak fizetési előleget javasoltak. Többen kérték, *hogy a küldöttek hazatérve szóljanak bátrabban a fegyelem megszilárdításáról*, a szervezett dolgozók szolgálati, emberi példamutatásáról. Támogassák az eddiginél is határozottabban, a fegyelem megszilárdításáért fellépő gazdasági, műszaki vezetőket. A szolgálati vezetők pedig *számolják fel azt a hibás nézetet, hogy a létszámhiány miatt nem lehet fegyelmet követelni.*

Kovács János

Gizi néni

Húsvét Mártonné, Veszprém állomás jegypénztárosa a legnehezebb években, közvetlen a második világháború befejezése után került a vasúthoz. Részese, munkása volt az ország újjáépítésének, a vasút helyreállításának.

Az elmult negyedszázad alatt sokat dolgozott. Szakvonali munkája mellett nyolc éven keresztül, mint az állomás szakszervezeti bizottságának nőfelelőse, nagyon sok asszonynak és lánynak intézte ügyes-bajos dolgát. *Türelemmel és megértéssel foglalkozott a fiatalokkal.*

Húsvét Mártonné, azaz Gizi néni 25 évi munka után elbúcsúzott munkatársaitól, nyugdíjba vonult. Az állomás vezetői és a munkatársak nevében *Lesz János* állomásfőnök meleg szavakkal búcsúzott Gizi nénitől, majd a munkatársak, valamint a szakszervezeti bizottság ajándéka mellett átnyújtotta részére a kiváló dolgozó jelvényt is.

Kiss Lajos

A nemzetközi nőnapra

A felszabadulást követő 24 év alatt a nemzetközi nőnap országos ünneppé változott. Nincs az országnak olyan üzeme, hivatala, közintézménye, ahol meg ne ünnepelnék. A virágüzletek, az édességboltok forgalmán egyaránt le lehet mérni az általános ünneplést.

De a minden évben ismétlődő nap ezzel a kedveskedéssel sem veszített jelentőségéből. Március 8-a nem egyszerűen nőnap, amely esetleg egy szál virágot jelent. A nők életében végbement forradalmi változás ünnepe ez a nap. Ünnepe a szolidaritásnak, a nők felszabadulásának, törvénybe iktatott jogaik elismerésének.

A nők nélkül ma már elképzelhetetlen a termelés, a közlekedés, a kereskedelem, az egészségügy, a pedagógia, de a közélet sem. Ma ők is birtokosai a hatalomnak, s természetes, hogy élnek is vele. Ott vannak a törvényhozásban, az államapparátusban, az élet minden területén. Hazánkban a nőknek a társadalomban betöltött szerepét mindenekelőtt az határozza meg, hogy — nemzetközileg is az első között — az összkeresők 39 százaléka nődolgozó. Az iparban foglalkoztatottaknak csaknem 35, a mezőgazdasági dolgozóknak 40 százaléka nő.

Egyenjogúságukra vonatkozó törvényeink kiállták a gyakorlat próbáját még akkor is, ha sokan mellőzni szeretnék, mert zavarja előítéleteiket. Természetesen a nők politikai egyenjogúságát biztosító törvények nem arra valók, hogy a két nem közötti természetes különbségeket eltagadják. A nőket megillető udvariasság akkor is szép erénye marad a férfinemnek, ha politikailag egyenrangú feleket tisztel meg általa.

Évente újabb aktualitással bővül az ünnep jelentősége. Az idei nőnapon — a Tanácsköztársaság kikiáltásának közelgő ünnepe előtt — megemlékezünk az első proletárállam dicsőséges tetteiről. S miközben felvázoljuk, hogy mit értek el azóta a magyar nők, egyben képet adunk társadalmunk gazdasági és tudati fejlődéséről.

A nemzetközi nőnapot a nők világkongresszusa előkészületeinek jegyében ünnepeljük. A júniusban Helsinkiben összeülő világkongresszus megtárgyalja a nők szerepét a mai világban, a családban, a munkában, a társadalomban, a nemzeti függetlenségért, a haladásért, a békéért vivott harcban, és kifejezi együttérzésüket a vietnami asszonyokkal és gyermekekkel.

A tények, az adott körülmények avatják harcos seregszemlévé az idei nőnapot, amelyen mi is szeretettel üdvözlünk minden vasúton dolgozó nőt, minden vasutas feleséget.

Első: Abaújszántó

A miskolci igazgatóság területén 1968-ban 36 MÁV—AKÖV komplexbrigád működött. Feladatuk a vasúti kocsik gyors kirakása, a gépkocsik gazdaságos üzemeltetése volt. Az 1968 II. félévi értékelés alapján *11 MÁV—AKÖV komplexbrigád teljesítette vállalását.* Ezek közül az első helyezéssel járó vörös vándorzászlót *Abaújszántó*, a két oklevelet *Gyöngyös* és *Jászapáti* brigádja nyerte el. Mindhárom brigád ezenkívül pénzjutalomban is részesült.

Abaújszántón az érkezett kocsik 99,68 százalékát, Jászapátin 87,3 százalékát és Gyöngyösön 70 százalékát rakodái időn belül rakták ki. Mindhárom brigád teljesítette egyéb vállalásait is.

Bakó János
Miskolc

Húsz éve az újítómozgalomban

Az idén húsz éves az újítómozgalom. Kezdettől fogva hivatásos résztvevője, szervezője a dolgozók alkotó kezdeményezését kibontakoztató nemes mozgalomnak *Kókay Rózsa*. Újítási előadó a budapesti igazgatóság tervgazdasági osztályán.

Saját újításokkal ugyan nem dicsekedhet, de azt bízvást elmondhatja, hogy az évek folyamán sokezer jó ötletet, okos gondolatot segített a megvalósuláshoz. De ezzel sem dicsekszik, sokkal szerényebb annál. Hiába bíztatja csoportvezetője: *Bakos Tivadar:*

Az újító is ember

— Mondja csak el, Rózsa, hányszor segíti az újítókat javaslatuk helyes megfogalmazásában... Pedig az ilyesmi igazán nem tartozik a munkaköri kötelességeihez.

— *Nem teheti meg az ember, hogy ne segítsen, ha látja, hogy erre szükség van...* — mondja Kókay Rózsa. — *Mindig szerettem az újítási ügyekkel való foglalkozást, bár a sima ügyek mellett sok „rázós" is akadt az évek folyamán* — jegyezte meg mosolyogva.

— Mi volt a legnehezebb az újításokkal „együtt" töltött húsz esztendeje folyamán?

— *Ha valakit el kellett utasítani* — feleli. — *Az ilyesmi mindig csalódást okoz az újítónak. Még annak is, aki nem annyira elfogult, hogy meg ne értené, miért nem célszerű javaslatának megvalósítása.* Sohasem szerettem csalódást okozni az embereknek, de a munkakörömben ez bizony gyakran elkerülhetetlen. De tudom, hogy az újító is ember, s bizony az elutasítás esetén is jólesik néhány vigasztaló, buzdító szó...

— S az újítók? Vajon figyelembe veszik-e, hogy az újítási előadó is ember, akit szigorúan köt az ügyrend, a jogszabály?

— Többségük megértő és méltányolja segítőkészségünket. Hátha még tudnák, magunk is mennyit küzdünk, vitatkozunk az illetékesekkel azért, hogy újításaikért az igazolható gazdasági eredménynek megfelelő, reális anyagi elismerésben részesüljenek. *Sok gazdasági vezető nem megfelelően értékeli az eredményt, csak arra törekszik, hogy a pénzt „fogja", s bizony hamar kimondja a két százalékot...* Bizony ez gyakran nem megy vita nélkül. Persze csak akkor vitatkozhatunk, ha igazán meggyőző érv, műszaki-gazdasági szempontból kifogástalan újítás van a kezünkben.

— Az újítások átfogják a vasúti munka egész területét. Mihez kell értenie az újítási előadónak?

Ismerni kell a rendeleteket

— *Legfontosabb az újítási rendelet alapos ismerete* — felelte Kókay Rózsa. — *Újítási szakvizsgát tettem, de a „leckét" gyakran újra kellett tanulni, mert elég sűrűn módosultak a rendelkezések.*

— Mi a véleménye a legújabb, a hatályos újítási rendeletről?

— *Szerintem nagyon jól megfelel a gazdasági reform követelményeinek, ha mindazok, akikre végrehajtása tartozik, megértik a lényegét, és helyesen értelmezik.* Hasznos volna ha több lehetőséget kapnánk az újítási propagandára. Az újítási mozgalom nem nélkülözheti a minimális anyagi „befektetést". De megéri, mert sokszorosan kamatozik...

Amikor ezt mondja, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 50. évfordulója tiszteletére szervezett újítási verseny vitán felüli eredményeire céloz. *Akkor negyedév alatt — az erkölcsi elismerés és néhány ezer forint jutalom hatására — 2,5 millió forintról 4.4 millióra növekedett az újításokkal produkált gazdasági eredmény* a budapesti igazgatóság területén. Talán érdemes volna rendszeresíteni ezt a bevált módszert?

Szereti a munkáját

Az újítási előadónő több mint egy évtizede szakszervezeti aktivista. Osztálybizottsági kultúrfelelős és a társadalombiztosítási tanács tagja volt eddig.

— *Nem szívesen beszél erről az ember, de szalad az idő...* — mondja, bár évei számáról csak a haja árulkodik, melyet ezüstre festettek a múló esztendők. — Saját kérésemre nem választottak újjá, mert lassan nyugdíjba készülök. Azt azért szeretném megjegyezni, hogy a nyugdíj nem sürgős, ameddig lehet, és erőm engedi szívesen foglalkozom igazgatóságunk újítási ügyeivel. *Nagyon megszerettem a munkámat, az itteni közösséget, és egyiktől sem válnék meg könnyű szívvel.*

Lőrincz János

Törökszentmiklós állomáson fejlődött a mozgalmi munka

— *A bizalmi választások még januárban befejeződtek* — mondja *Kiss Imre*, forgalmi szolgálattevő, Törökszentmiklós állomás szakszervezeti bizottságának titkára. — A közelmultban *Bartha Károly* elvtárssal, a Május 1. szocialista brigád vezetőjével részt vettünk a debreceni területi bizottsághoz tartozó szocialista kollektívák vezetőinek értekezletén, majd február 26-án a szakszervezeti bizottság megválasztására került sor.

Ez a két fontos dátum az állomáson sajátosan kapcsolódik egymásba. *A törökszentmiklósiak és a szervezetileg hozzájuk tartozó bartaiak szinte kivétel nélkül szervezett vasutasok, és valamennyien tagjai egy-egy szocialista brigádnak.* Kiss Imre, szb-titkárt két évvel ezelőtt kooptálták a szakszervezeti bizottság élére, és ez alatt az időszak alatt a szakszervezeti tagság véleménye szerint is továbbfejlődött a mozgalmi munka, megerősödött a szervezet, a tagdíjmorál közel 100 százalékos.

— *Dolgozóinkat mostanában sokat foglalkoztatja a kultúrotthon állapota* — folytatta a szakszervezeti bizottság titkára. — *Erről a bizalmi választásokon is sok szó esett. A vasutasok megszokták, hogy a városban mindig jó kulturális élet volt. Az utóbbi időben azonban leromlott a kultúrház állaga, a berendezés is tönkrement, így nem szívesen járnak oda dolgozóink.* Most sikerült előnyös szerződést kötni a kultúrotthont bérlő Vendéglátóipari Vállalattal, és ebből az összegből, valamint a szocialista brigádok támogatásával a közeljövőben helyreállítjuk az épületet, és reméljük, hogy új színnel, elevenséggel tudjuk kitölteni a kultúrház életét.

Az állomáson a régi bizalmiak „mandátumait" újabb két évvel hosszabbították meg. Ez kétségtelenül azt jelenti, hogy a szakszervezeti tagság elégedett a bizalmiak munkájával. Elégedettek a gazdasági eredményekkel is, amelyeket 1968-ban elsősorban a szocialista brigádok átlagon felüli munkájával értek el. A törökszentmiklósiak *a Szenttamási Állami Gazdasággal történt megállapodás értelmében 75 vagon hibrid kukoricát szállítottak el az év vége előtt*, és ezzel 102,3 százalékkal túlteljesítették évi tonnatervüket. Emellett a többi gazdasági mutatóik is kedvezően alakultak.

— Ezt summázta szocialista brigádvezetőink legutóbbi tanácskozása is — mondja Kiss elvtárs. — Ezen a megbeszélé en határoztuk el, hogy brigádjainknak a gazdasági munkán túl *most már fokozni kell tevékenységüket az agitációs és propaganda munkában.* A jelenlevő szocialista brigádvezetők és brigádtagok kinyilvánították azt a szándékukat, hogy legyenek a mi kollektíváink nemcsak a munkaterületüknek, hanem a szocialista eszmének is a gazdái. Közülük kerüljenek ki az új párttagok, a tömegszervezetek tisztségviselői. *Példamutatóan részt vesznek a szocialista brigádtagok a továbbtanulásban is.* Egy dolgozó Vasútforgalmi Felsőfokú Technikumba, egy pedig állomásvezetői tanfolyamra jár. Ketten a középiskolát, hárman az általános iskolát végzik.

Törökszentmiklós állomáson ezekben a napokban jócskán be van táblázva a szakszervezeti bizottság tagjainak a naptára.

M. F.

„DALOS BÁL" DUNAKESZIN

Az üzem — *Fürjes Lajos* vezette — férfikara 42 éves fennállása óta évenként mindig e hagyományos est alkalmával mutatja be új műsorát. A kórus előadásában nagy sikert aratott Kodály: *„Katonaének"* című műve, melyet hatásosan egészített ki *Simon Attila* és *Csiba Lajos* trombita-, illetve dobszólója.

Az est kedves színfoltja volt a művelődési központ nagyrészt nyugdíjas tagokból álló öntevékeny szalonzenekarának közreműködése. *Pozsgai Antal* vezetésével fülbemászó dallamokkal szórakoztatták a közönséget.

Az est legnagyobb sikerét a vendégként meghívott *HVDSZ Szilágyi Erzsébet* énekkara aratta. A *Mohayné Katanics Mária* által vezényelt — mindössze 21 tagból álló leánykórus kristálytisztán csengő szólamai kellemes műélvezetben részesítették a hallgatókat. Gazdag repertoárt mutattak be a kórusművészet gyöngyszemeiből. Különösen — a ráadásként előadott — Seiber Mátyás: *„Két kurta karmonádli"* című hangulatos számmal tették emlékezetessé szereplésüket.

Szőnyi Lajos

Azonnali belépéssel felveszünk lyukkártyagép-kezelőnek

18 éves kortól nődolgozókat.

A kiképzési időre bért, vasúti szabadjegyet és munkaruhát biztosítunk.

JELENTKEZÉS:

MÁV Adatfeldolgozó Főnökség

Budapest I., Mészáros utca 19.
Személyzeti és munkaügyi csoport.

Bajnoki rajt előtt

Mit várhatunk élvonalbeli labdarúgócsapatainktól

Február 23-án kellett volna a labdarúgó NB I. osztályában megkezdődnie a küzdelemsorozatnak, majd március 2-án és 16-án az alacsonyabb NB osztályú csapatok bajnokságának is meg kell kezdődnie. Az NB I. tervezett bajnoki rajtját ugyan elmosta a hirtelen megindult olvadás, országos „özönvíz" és így a legmagasabb csoportban is — együtt az NB I B osztállyal — március 2-án harsan fel a bajnoki küzdelmek kezdetét jelentő sípszó. Az 1969. évi NB küzdelmeiben — a különböző osztályokban és csoportokban — 18 vasutas egyesületet találunk.

Jó előjelek Szombathelyen

A legnagyobb érdeklődés természetesen az egyetlen NB I-es vasutascsapat, a *Szombathelyi Haladás* szereplését előzi meg. A sorrendben 67. magyar bajnokságnak — az elbizakodottság látszata nélkül állítjuk — *jó előjelekkel indul a szombathelyi gárda.* Az edzőkérdés szerencsésen oldódott meg, *Albert József* személyében az egyik elméletileg legképzettebb magyar edző jutott a vasi megyeszékhelyre. Ha komoly elméleti felkészültségét sikerül — akárcsak részben is — a gyakorlatba is átvinni, úgy *a Szombathelyi Haladás a szakmai vezetést illetően egyik legjobban álló csapata lesz a mezőnynek.*

A körülményekhez képest — az időjárást figyelembe véve — jól sikerült a csapat alapozása és az edző véleménye szerint a nyolc átigazolás is erősítést jelentett. Főleg *Horváth L.* (FTC) látszik komoly erősítésnek és az „erősítés" fogalmát testesíti meg az is, hogy az FTC-ből egy évvel ezelőtt átigazolt *Rátkai* — aki az elmúlt bajnokságban csapata állandó legjobbjai közé tartozott — *inkább Szombathelyen maradt, noha a budapesti bajnokcsapat szívesen visszaigazolta volna a kitűnő csatárt.* Ez egyben — amint erre egy cikkében a *Népszabadság* sportrovata is rámutatott — *t*émjelzi, hogy ismét jó csapatszellem, egészséges légkör uralkodik Szombathelyen.

Mindent egybevetve: *bízunk benne, hogy 1969 a Szombathelyi Haladás labdarúgócsapatának jó szereplését hozza.* Ha amúgy igazán „kijön a lépés", akár még a „vidék legjobb csapata" címet is megszerezhetik maguknak, a vasutas szurkolók nagy örömére. Véleményünk: *ennek a Haladásnak nem szabad, hogy idén kiesési gondjai legyenek!*

Két csapat az NB I. B-ben

Két vasutascsapat található az NB I B-ben: a tavalyi bajnokságban közepesen szerepelt *Miskolci VSC* és az újonc *Székesfehérvári MÁV Előre.* Főleg az újonc fehérváriak igyekeztek — érthetően — a magasabb osztályban helytálló csapatot kialakítani, ezt bizonyítja, hogy 14 új játékost is igazoltak. Az MVSC 7 új játékossal erősített.

NB I B-s csapatainknál nehezebb a „jóslás", mint akár a Haladásnál, akár az alacsonyabb osztályúaknál. Nagyon kiegyensúlyozott a mezőny ebben az osztályban. *Annyi bizonyos, hogy a bajnokot és a kiesőket nem fogja „ég és föld" elválasztani egymástól.* Szerény tanácsunk csak egy lehet: nagyon igyekezzen mindkét csapat az első mérkőzéstől kezdve hozzálátni a pontgyűjtésnek, mert a helyezéseknél — a kieső zónában is — nagyon nagy jelentősége lesz minden egyes megszerzett vagy könnyelműen leadott pontnak!

Patinás nevű csapatok az NB II-ben

A három NB II-es csoportban patinás nevű, egykor sok dicsőséget szerzett, az NB I-ben is jól szerepelt vasutascsapatok találhatók. A Keleti csoportban a *Debreceni VSC,* a *Szolnoki MÁV,* a *Szegedi VSE* és a *Ceglédi VSE;* az Északi csoportban a *Budapesti VSC;* a Nyugati csoportban a *Pécsi VSK* és a *Győri MÁV DAC* képviseli a vasutas színeket. Hét csapat!

Vajon sikerül-e közülük valamelyiknek is a bajnoki cím megnyerése, a feljebbjutás? *Vajon mind a hét meg tud-e „kapaszkodni" az NB II-ben?* Az utóbbi kérdésre könnyebb a felelet: remélhetőleg nem lesz az NB II-ből vasutas kieső csapat. *De a feljutás?*

Az is esedékes volna. Például a Szolnoki MÁV-nak, amelyet tavaly csak a balszerencse ütött el ettől a nagyszerű fegyverténytől. És a tél folyamán olyan hírek érkeztek Szolnokról, hogy a régi nehézségek, egyenetlenkedések már a múlté. *És a Debreceni VSC? Vagy a Budapesti VSC, a magyar vasutas labdarúgósport két nagy „rejtélye"...* A debrecenieknek 14, a budapestieknek 15 új játékos igazolásával álltak ki amellett, hogy teljesen új sínekre igyekeztek terelni labdarúgószakosztályuk mozdonyát. A régi edzőket is új váltotta fel ennél a két csapatnál, amelytől évek óta hiába vár többet, jobbat *Hajdu-Bihar* megye. Illetve a főváros egyik legnagyobb kerülete, *Zugló* szurkolótábora.

Mi várható a negyedik vonalban?

Az NB III-ban a Vas megye bajnokságát nyert *Celldömölki Vasutas Egyetértés,* a *MÁV Tapolcai IAC,* a *Nagykanizsai VTE,* a *Záhonyi VSE,* a *Soproni VSE,* a *Dombóvári VSE,* az egyéves megyei böjt után újra NB-s *MÁV Hatvani AC* és a *Dunakeszi Vasutas* küzd a bajnoki pontokért.

Találgatásokra reményekre a magyar labdarúgósport negyedik vonalában is akad bőséges lehetőség. Ezek közül csak néhány: *mikor talál magára ismét a jobb napokat látott Nagykanizsai VTE és a Soproni VSE?* A múlt alapján tőlük kellene ebben az osztályban a legtöbbet várni. De lehet, hogy valamelyik kevésbé neves vasutascsapat, vagy éppen a 60 éves jubileumára készülődő hatvani együttes szerzi a legtöbb örömet.

Remények, találgatások. Ha a vasutas társadalom mellénk áll, segíti, biztatja őket, a reményekből, az igéretes találgatásokból mind több válhat valóra! Szombathelytől Záhonyig...

Vedres József

TEREFERE

— A nemjóját! Azt mertárgyaltuk, hogyan esett a második gól. Most tisztázzuk, milyen jelzés volt ezen a jelzőn!?
(Pusztai Pál rajza)

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Marosán Pál, Bánszegi József, Volosinovszki János Debrecen; Héjj Károly, Bakó János, Fekete László, Pál István Miskolc; Végh Gyula Rákosrendező; Kiss Lajos Alsóörs; dr. Bánkfalvy Gyula Szeged: Várfalvy Gyula Gyékényes; Boldizsár Gyula Békéscsaba: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Sárdi János: Dombóvár: Temesi Mihály Mezőhegyes: Tóth Ferenc Szabadegyháza; Kozák Péter Szőreg: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Pályázati felhívás

A Vasutasok Jótékonysági Egyesülete a Balatonfüred központjában épülő 105 ágyas, saját konyhával rendelkező üdülőjének vezetésére 1969. december 1-től kezdődően gyakorlott gondnokot keres. Fizetés az üdülők alkalmazottai munkabéréről szóló 117/1966. (6—7.) MüM. sz. utasítás szerint.

Pályázatnak az ország területén állandó lakással kell rendelkeznie. Szolgálati elhelyezést biztosítunk.

Jelentkezni kizárólag írásban lehet, részletes önéletrajzzal és az üdülés vezetésében jártasság igazolással, a Vasutasok Jótékonysági Egyesületének (Budapest, VI., Rudas László u. 75.) 1969. április 30-ig.

A Hivatalos Lapból

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

7. számból: 101 357/1969. AEI. D. háztartási tüzelőanyag-táblázat módosítása.

3223/1969. BVKFI. Hányt előidéző bűntett esetén követendő eljárás.

Tájékoztatás a közlekedési és távközlési szakközépiskolák 1969/70. tanévi beiskolázásáról.

8. számból: 103 415/1969. 2. B. A Magyar Tanácsköztársaság megalakulása 50. évfordulójának munkaszüneti nappá nyilvánításáról.

103745/1969. 3. A. A nyugellátás megállapítását követően kifizetett év végi részesedés és prémium cejelentésének szabályozása.

102 413/1969. 2. B. Sportolók és sportvezetők rendkívüli fizetett szabadsága, munkaidő-kedvezménye.

Köszönetnyilvánítás. Mindazoknak, akik mély gyászunkban részvétükkel és meleg együttérzésükkel fájdalmunkat enyhíteni igyekeztek Nászai György, a Hámán Kató Vontatási Főnökség nyugdíjas könyvelőjének elhunyta alkalmából, ezúton mondunk köszönetet. Nászai család.

HÍREK

— **Tovább folytatódik a Budapest—Nagykanizsa közötti vasútvonal korszerűsítése.** Ebben az évben felújítják a Balatonboglár—Fonyód, valamint a Nagyrécse—Zalaszentjakab állomások közötti pályaszakaszokat. A vasútvonal teljes felújítása 1971. végére fejeződik be.

— **Új gyalogos aluljáró készült el Kecskeméten a MÁV** Hídépítő Főnökség kivitelezésében. Az aluljáró a pályaudvaron túli Hunyadi-városrészt köti össze a belvárossal.

— **Új létesítmények épülnek Záhonyban.** Ebben az évben elkészül 12 kétszobás lakás és átadják rendeltetésének a mentőállomással ellátott új üzemorvosi rendelőt is. Építenek még egy 100 személyes napközi otthonos óvodát, 60 személyes bölcsődét, egy 8 tantermes iskolát és egy 100 személyes munkásszállót.

— **Egyhetes KISZ-vezetőképző iskolát szerveztek a** debreceni igazgatóság gazdasági és mozgalmi vezetői a területükön dolgozó KISZ-funkcionáriusoknak. A tanfolyam tematikája szinte minden olyan kérdéssel foglalkozott, amely a fiatalok nevelése szempontjából elengedhetetlen. Így előadást hallhattak a divatról, az ízlésről, a hazafias és internacionális nevelésről, a bel- és külpolitikai eseményekről, valamint kulturális kérdésekről is.

— **Arany fokozatú minősítést kapott** a szegedi MÁV Hazánk énekkarának férfi és vegyeskarusa az elmúlt napokban Szegeden megtartott országos minősítő versenyen.

— **Úttörővasútas jelöltek oktatása.** A Széchenyi hegyi úttörővasút vezetősége az utánpótlás biztosítására újabb úttörővasútas tanfolyamot indított. Budapest csaknem valamennyi általános iskolájából több száz jó előmenetelű úttörőt képeznek ki az úttörővasút irányítására.

— **Nagy sikerrel szerepelnek a szocialista brigádok szellemi vetélkedőjén** a miskolci járműjavító brigádjai. Eddig hét fordulót bonyolítottak le, s az elért eredmény alapján a fizikai brigádok közül Nagy István, Kalmár Róbert és Pellek Géza brigádja áll az első három helyen. A műszaki adminisztratív brigádoknál pedig Ádám Edit, Silye Barnabás és Várkonyi János brigádja áll az élen.

— **Elcserélném** Érden levő 2 szobás, vízvezetékes, kertes szolgálati lakásomat budapesti, vagy Pest-környéki tanácsi rendelkezésűre. Érdeklődni: 42—17 üzemi, vagy 338—060 városi telefonszámon.

— **Elcserélném** pécsi tanácsi rendelkezésű főbérleti másfélszobás összkomfortos lakásomat Budapest bármely részén hasonló vagy esetleg egy szoba összkomfortosra megegyezés szerint. Érdeklődni: Mátrai Istvánnál 189—900 vagy 10—73-as telefonon 12 és 16 óra között.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—873
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Marton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 15 915.001—46.
Szikra Lapnyomda

A csillagok égve keringenek

Színvonalas műsorral köszöntötték a bejáró dolgozókat a Törekvés Művelődési Házban

A *Törekvés Művelődési Ház* ismét tárt kapukkal és színvonalas programmal fogadta a bejáró dolgozó VIII. kulturális seregszemléjén megjelent több mint 800 vendéget. A rendezés gondjait — az elmúlt évek gyakorlatához hasonlóan — ezúttal is a X. kerületi Szakmaközi Bizottság, a Nagykátai Járási Művelődési Központ, a Minőségi Cipőgyár és a Törekvés Művelődési Ház vezetői vállalták.

Megkülönböztetett figyelemmel

Zsúfolásig megtelt a színházterem, amikor *Chmely Ödön,* a nagykátai művelődési központ igazgatója a mikrofon elé lépett, hogy néhány ünnepi gondolattal megnyissa a találkozót. Az ünnepélyességre az adott okot, hogy 10 éves az a szocialista szerződés, amelyben vállalták, hogy megkülönböztetett figyelemmel foglalkoznak a bejáró dolgozókkal. A bevezető rámutatott: *nem kis horderejű ügyről van szó, hiszen naponta 160 ezer ember „ingázik" a főváros és Pest megye községei között.* Van olyan település, ahonnan naponta a lakosság 70 százaléka utazik el. Az ingázás a napi pihenőidőből három, öt órát is elrabol. Visszatérő probléma, hogy mennyit és hogyan lehetne ebből a meddő időből megmenteni.

Az eltelt 10 év alatt 150 rendezvény, sok sok ismeretterjesztő előadás, lakóhelyi munkásgyűlés, közös kirándulás és kulturális találkozó igazolja a szerződött felek nemes, segítőkész törekvését.

A bevezetőt *„A csillagok égve keringenek"* című műsortrilógia első része követte. E műsort *Kerekes Klára,* a Törekvés Stúdió irodalmi körének vezetője szerkesztette, hazánk felszabadulásának 25. évfordulója megünneplése jegyében. Célja, hogy az irodalom, zene, tánc, dal segítségével bemutassa a magyar nép szabadságküzdelmeit. Az első rész az 1848—1945-ig tartó időszak harcait, győzelmeit és győzelmeit elevenítette fel. A később bemutatásra kerülő második rész 1944—1948-ig, a harmadik pedig 1948-tól napjainkig terjedő időszak eseményeit tárja majd magas irodalmi szinten a nézők elé.

120 szereplő

Nagy vállalkozás ez, hiszen *már az első részben 120 szereplő vonult fel.* Részt vettek benne a Budapestre bejárók gyermekei, a nagykátai gimnaziták szavalókórusa, a budapesti László Gimnázium énekkara, a Törekvés Stúdió sok tagja és a Művelődési Ház táncegyüttese. *A filmvetítésekkel is illusztrált összetett-műsor jó volt, bár a tempón még lehet javítani.* Emberi mélységét, gondolati lényegét azonban a közönség egy része — különösen a műsor elején — nem értette meg. Ez a fegyelmezetlenkedő, zajongó csoport, úgy látszik, valami mást várt, valami megszokott könnyűt, amelynek befogadásához a műveltség és figyelem semmilyen foka nem szükséges. Mindez egyben hasznos tanulságul is szolgált. Aláhúzza, hogy a bejárók egy részének kulturális fejlettsége bizony, még sok kívánni valót hagy maga után. Igazolta viszont a műsor szerkesztőit, kivitelezőit, akik ez alkalommal a szocialista tudatot formáló, műveltséget adó, látókört tágító produkciójukkal léptek közönségük elé.

Vidám szórakozás

Ez a műsor, mint *Balogh Lajos,* a Művelődési Ház igazgatója mondotta, a vasutasszakszervezet központi vezetősége decemberi határozata szellemében született, amely kimondja, hogy *„fokozni kell az agitációs propaganda- és kulturális nevelőmunka színvonalát".* Túlzás nélkül kijelenthetjük, hogy „A csillagok égve keringenek" ciklus, a maga hatókörében kiválóan megtestesíti, valóra váltja e célkitűzést.

Az irodalmi műsor után most is, mint máskor, *sokféle vidám szórakozás várta a részvevőket.* Gusztáv szinte egész éjjel a „vásznon" volt. Az étteremben cigányzene mellett köszörülhette torkát az, akibe már nem fért a hangulat. „Nyelték" a pénzt a mechanikai játékok és, aki még energiával bírta, az a harsogó beatzene ritmusára tekeregve járhatta partnerével a divatos „topogóst". Több táncegyüttes, dal-, tánc- és népdalénekes, illetve táncenekar éjfélkor Ki mit tud-versenyt vívott a színpadon.

Szolgálatban állt a megígért különautóbusz is, amely díjtalanul fuvarozta a találkozó elfáradt vendégseregét a Keleti pályaudvarig. *Mert hát ez a bejáró sorsa, számára a bál is a pályaudvaron végződik.*

Zámbó István

Egy motorkerékpár kálváriája

Nagyon boszankodott a Nyugati pályaudvaron Bota József üllői lakos, miután az expresszárúként feladott motorkerékpárját 5 nap múlva is a raktárban találta.

— Február 20-án vettem meg a motorkerékpárt — mondotta. — Sokat spóroltam rá. Alig vártam, hogy megjegyen. Kiszállítottam ide. Arra gondoltam, hogy velem együtt utazik haza. Expresszárúként adtam fel, hogy gyorsan célba érjen. Otthon is nagyon várjuk. A motor azonban nem jött. Sem aznap, sem másnap, sőt, még négy nap múlva sem. Már nem bírtam tovább, ide utaztam.

Mit mond a raktárnok?

— Naponta egyetlen vonat, a 718-as van kijelölve áruszállításra. De csak papíron, mert a gyakorlat, más — mondja Kerekes József főraktárnok. — Hiányzik a „D"-kocsi. Így az áru, csak marad. Jelentünk, veszekszünk, de ezzel még nem megy el az áru. Van itt a raktárban több napja feladott gáztűzhely, száraz kenyér, láda, kerékpár, amelyek vonatra, kocsira, emberre, alkalomra, és főleg az illetékesek jobb hozzáállására várnak.

Hol a hiba?

Nem ott, hogy a konkrét esetben nem intézkedtek. Megpróbáltak ők mindent.

Vasárnap, 23-án az állomás elvette a távolsági 1722-es vonat „D" kocsiját, éppen a szóban forgó áruk miatt.

Igen ám...! De a 7712/b-hez nem volt kezelő. Ez sem baj! — mondták —, majd a vonatvezető elintézi. De nem úgy lett, mert a vonatvezető második figyelőemberként a gépen utazott. Nem tudott árukirakással, szállítással foglalkozni.

— Sebaj, majd az egyik jegyvizsgáló elintézi — mondták. Ez nem sikerült, mert a vonaton a vonatvezetőn kívül, csak egy gyenge kis női jegyvizsgáló volt. Egy jegyvizsgáló kevés, hát még egy gyenge nő!

Így a már kocsiba rakott árukat — köztük Bota József kerékpárját is — ki kellett rakni a vonatból.

Ilyen szemléletel, főleg ilyen feltételek biztosításával nehéz lesz fuvaroztató partnereket szerezni.

— ge —

Utazásainál vegye igénybe az

IBUSZ

szolgáltatásait

Útlevél, vízumintézés. Valutavétel-eladás. Szobafoglalás bel- és külföldi szállodákban és fizetővendéglátó-helyeken.

Irodáinkban már kaphatók az 1969. évi külföldi társasutazási programok. A tengerparti nyaralástól kezdve a legszebb városok megismerésén át a hegyvidéki üdülésig ismét csaknem százféle program között lehet válogatni.

AZ IBUSZ—TIT ORSZÁGJÁRÓ AUTÓBUSZ KÖLÖNJÁRATAIVAL ELJUTHAT AZ ORSZÁG LEGSZEBB TÁJAIRA.

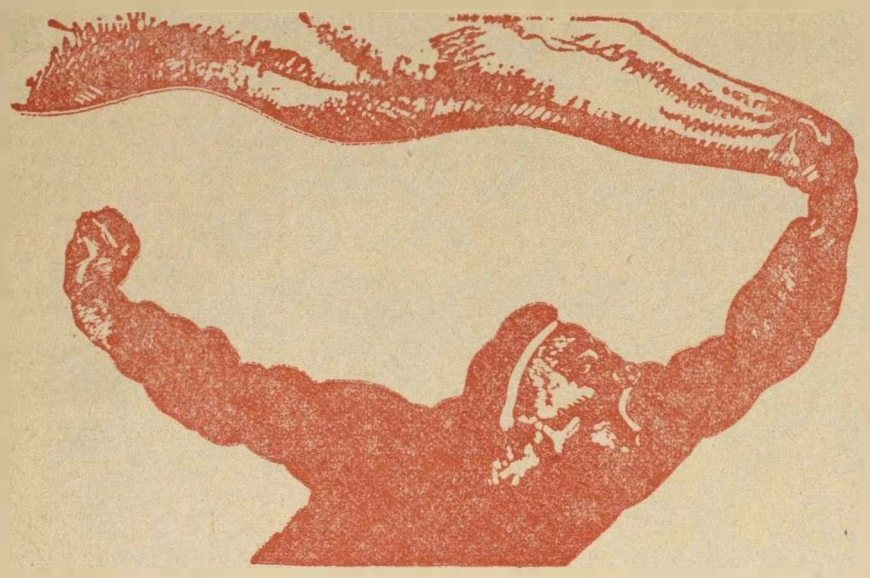
Disznótoros kirándulások.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM — Ára 40 fillér — 1969. MÁRCIUS 17.



Ötven év távlatából

1919 március 21. A magyar nép történetének egyik legdicsőbb napja, *a Magyar Tanácsköztársaság megalakulása.* Most 50 év távlatából emlékezünk vissza, olyan mából, amelyben 1919 eszméje kiteljesedett.

Ma még sokan élnek résztvevőiből, hős vöröskatonáiból vagy csendes szemlélőiből. De a fél évszázad alatt felnőtt nemzedék is jól ismeri létrejöttének körülményeit, hazai és nemzetközi jelentőségét, noha a 25 éves fehérterror igyekezett kiirtani 1919-nek még az emlékét is.

A Tanácsköztársaság kikiáltásával megvalósult Magyarországon a proletariátus diktatúrája. *Hazánk történetében először került a hatalom a nép kezébe.* A Magyar Tanácsköztársaság a munkásosztály állama volt, a munkások, parasztok és az egész dolgozó nép érdekeit védte a kizsákmányolók és a szövetségeseik: *az imperialista hatalmak ellen.* Célja a kizsákmányolás és mindenféle elnyomás megszüntetése, a független, szocialista Magyarország megteremtése volt.

Kikiáltása szerves folytatása és beteljesedése volt a magyar nép évszázados szabadságharcos törekvéseinek, az elnyomás és kizsákmányolás ellen folytatott küzdelmeinek. *Születését lelkesedéssel fogadta az egész dolgozó nép, városban és falun egyaránt.*

Létrejöttének óriási nemzetközi jelentősége volt. Az orosz szovjet forradalommal szemben világszerte arra hivatkoztak, hogy az nem szocialista forradalom, hanem a speciális orosz viszonyok eredménye, különleges orosz jelenség, a cári önkényuralom visszahatása. *Lenin a Magyar Tanácsköztársaság létrejöttében egyik döntő bizonyítékát látta annak, hogy a szovjet forradalom tipikusan szocialista forradalom,* és lényegében példaképül szolgálhat a többi ország proletár forradalmának.

A Magyar Tanácsköztársaság megalakulását és eredményeit örömmel és bizakodással fogadták Európa munkásai. Különösen nagy lelkesedést váltott ki a magyar proletariátus győzelme Szovjet-Oroszország munkásaiból, parasztjaiból és vöröskatonáiból.

Lenin a következőket írta a magyar munkásokhoz intézett üzenetében: *„Az a háború, amelyet ti viseltek, az egyetlen jogos, igazságos, igazán forradalmi háború, az elnyomottak háborúja az elnyomók ellen, a dolgozók háborúja a kizsákmányolók ellen, háború a szocializmus győzelméért. Az egész világon a munkásosztály minden becsületes tagja a ti pártotokon áll."*

„Millió meg millió barátunk van a széles világon. A munkástömegek délen és északon, nyugaton és keleten mohó érdeklődéssel és forró szeretettel néznek a Magyar Tanácsköztársaságra és arra a munkára, amely itt folyik" — írta *Móricz Zsigmond.*

A Magyar Tanácsköztársaság az ország urává tette az ezer év óta elnyomott magyar dolgozó népet. *Rövid idő alatt megteremtette a dolgozó nép államát, biztosította számára a szólás, a sajtó, az egyesülés és a gyülekezés szabadságát.* A magyar dolgozók, akik évszázadokon keresztül az alkotmány sáncain kívül álltak, április 7-én urnák elé járultak, s először választották meg küldötteiket a helyi és országos tanácsokba.

A tanácshatalom megszüntette a burzsoá bíróságokat és helyette munkásbíróságokat, forradalmi törvényszéket szervezett. *Kisajátította és társadalmi tulajdonba vette az ipari, bánya- és közlekedési nagyüzemeket, bankokat és pénzintézeteket.* A 100 holdon felüli földbirtokok kisajátításával először szűnt meg Magyarország ezeréves történetében a nagybirtokok uralma.

Az alkotmány szerint: *„A Tanácsköztársaságban csak annak van helye, aki dolgozik. A Tanácsköztársaság elrendeli az általános munkakényszert, ezzel szemben megállapítja a munkára való jogot. A munkaképteleneket, valamint azokat, akik dolgozni akarnak, de akiknek az állam munkát juttatni nem tud, az állam tartja el."*

A nehéz gazdasági helyzet ellenére a Tanácsköztársaság fennállásának rövid ideje alatt is nagyon sokat tett a dolgozók anyagi helyzetének javításáért.

Bevezették a betegségi és baleseti biztosítást minden bérből élő dolgozó részére a fizetés 60—70 százalékát kitevő táppénzzel és ingyenes orvosi kezeléssel. A kórházak, szanatóriumok, üdülők a dolgozók gyógyulását és pihenését szolgálták. Államosították a bérházakat. *A legrosszabb viszonyok közt élő családokat beköltöztették a gazdagok palotáiba és luxuslakásaiba.* Elrendelték, hogy a mezőgazdasági cselédek családonként legalább egy szobát és konyhát kapjanak.

Az anyák hatheti szülési szabadságot kaptak. Felemelték a munkások és alkalmazottak bérét. Tanonctörvény gondoskodott az ifjúmunkások megfelelő képzéséről és védelméről. Szabályozták a tanoncok munkaidejét, megtiltották, hogy házimunkát végeztessenek velük.

A közélelmezés helyzete a Tanácsköztársaság idején is nehéz volt. A rendelkezésre álló készleteket azonban igazságosan osztották el.

A dolgozók szolgálatába állították az iskolákat, és az összes kulturális intézményt. *A felnőtt munkások számára alapított munkásegyetem is megkezdte előadásait.* Elválasztották az egyházat az államtól. Politikai, természettudományos és egyéb ismeretterjesztő előadások ezrei segítették a dolgozók művelődését. Szervezetileg és anyagilag is biztosították a tudományos és művészi alkotás lehetőségeit.

A proletariátus öröménél csak a burzsoázia félelme, dühe, gyűlölete volt nagyobb. *Az antanthatalmak és a szomszéd országok kapitalistái és az őket szolgáló politikusok elhatározták a Magyar Tanácsköztársaság megsemmisítését.* Féltek, hogy elvesztik magyarországi vagyonukat. Féltek, hogy a tanácsrendszer magyarországi győzelme és sikerei követésre lelkesítik azokat az európai proletárokat, akik számára a Magyar Tanácsköztársaság jól látható közelségbe hozta a szocializmust.

A forradalmi munkásság vezetői a Tanácsköztársaság kikiáltásakor tudták, hogy nehéz harcok előtt állnak. Egy percig sem hitték, hogy a nemzetközi kapitalizmus tétlenül fogja nézni a proletariátus újabb győzelmét.

A támadást a román tőkések és bojárok hadserege kezdte meg április 16-án. Április 29-én a cseh burzsoázia hadserege is támadásba lendült.

A hős Vörös Hadsereg dicsőséges csatái mindenki előtt ismeretesek. A túlerő és a belső árulás ellen azonban kevésnek bizonyult az erejük. *133 nap után a Magyar Tanácsköztársaság elbukott.* De a magyar proletárok harca nem volt hiábavaló. A Magyar Tanácsköztársaság nemzeti történelmünk legdicsőbb fejezetei közé tartozik. Példája biztatás és tanulság mai harcainkban is.

Népi demokráciánk büszkén vallja magát nemcsak nemzetünk évszázados szabadságharcai egyenes folytatójának, de a Magyar Tanácsköztársaság örökösének is. Legnemesebb feladatát abban látja, hogy megvalósítsa és továbbfejlessze mindazt, amit 1919-ben dolgozó népünk legjobbjai, a magyar kommunisták célul tűztek ki maguk elé, s amely célokért annyian hullatták vérüket, annyian áldozták életüket, annyian szenvedtek mártírhalált.

1969. március 1-től
több mint 50 ezer vasutas részesül béremelésben

A szakszervezet elnöksége február 1-i ülésén tárgyalta a vasutas dolgozók távlati bérfejlesztésének tervét. A MÁV vezérigazgatója a szakszervezettel egyetértésben úgy határozott, hogy *1969. március 1-től azokban a kiilszolgálati munkakörökben, ahol az utóbbi 1—2 évben történt bérintézkedések miatt lemaradás tapasztalható, az 1969. évi tervezett eredmény terhére alapbéremelést hajt végre.*

Az újabb bérintézkedés az alábbi munkakörökben foglalkoztatottakat érinti:

— a pályafenntartási és forgalmi szakszolgálat térköz és sorompóőrei átlagosan 250 forint/fő béremelésben;

— távközlési szakszolgálat munkásállományú dolgozói átlagosan havi 100 forint/fő béremelésben részesülnek.

— A forgalmi végrehajtó szolgálatnál: a váltókezelők, rendelkező forgalmi szolgálattevők I—IV., külső-belső forgalmi szolgálattevők, szolgálati főnök III., térfőnökök, havi 100 forint/fő, oktató, vezénylőtisztek havi 130 forint/fő, szolgálati főnök IV. és vezető állomáskezelők havi 140—150 forint/fő béremelésben részesülnek.

— A kereskedelmi szolgálatnál: a körzeti árufrányítók, számadó pénztáros I—IV. kezelő árupénztáros és fuvardíjszámfejtők, pénztárfőnökök 100, a kereskedelmi hivatalnokok átlagosan havi 110 forint/fő béremelést kapnak.

— Szolgálati főnökök és helyettesek a forgalmi szolgálatnál: szolgálati főnök I—II., szolgálati főnökhelyettes I—II., a műszaki szolgálatnál: szolgálati főnök I—IV., vezető mérnök I—III. havi 150—250 forintig terjedő béremelésben részesülnek.

— A kisegítő állománycsoportos I—IV. kapusok, portások, vasútőrök, a műszaki állománycsoportú dolgozók, valamint az ipari — járműjavító, kitérőgyártó, gépjavító — terület dolgozói átlagosan havi 100 forint/fő béremelést kapnak.

Ez az intézkedés több mint 50 ezer vasutas dolgozót érint és éves bérkihatása mintegy 59 millió forint.

Március második felében fizetik az 1968. évi nyereséget

Mint már ismeretes, a MÁV jó eredménnyel zárta az 1968-as évet. A mérleg jóváhagyása után az is megállapítható, hogy jobb gazdasági eredményt ért el a vasút, mint 1967-ben. Megmutatkozik ez abban is, hogy

a kifizetésre kerülő nyereségrészesedés összege magasabb az előző évinél.

Most 179 148 100 forint nyereségrészesedés fizethető ki, szemben a múlt évi 159 147 000 forint üzemi részesedéssel. A nyereségrészesedés természetesen differenciáltan oszlik meg az I., II. és III. kategóriákba tartozó dolgozók között.

A kifizetésre kerülő összegeket differenciálják még a nyereségrészesedés terhére történt évközi kifizetések — prémium, jutalom stb. —, valamint az előfordult baleseti károk összege is. Ez utóbbi a hat igazgatóságnál *több mint 12 millió forinttal — a tényleges baleseti kár összegével — csökkentette a kifizethető részesedést.* Ez a differenciálódás az azonos kategóriák eltérő szorzószámainál is megmutatkozik. *Az azonos kategóriába tartozók szorzószáma igazgatóságonként is eltérő.* Magasabb a szorzószám ott, ahol kevesebb volt a baseseti kár és kevesebb évközi kifizetés történt a nyereségrészesedés terhére.

A nyereségrészesedés kifizetése előreláthatólag március 20-án kezdődik. Ezzel egy időben

mintegy 11 millió forint egyszeri jutalmazás címén kerül kifizetésre

a vasútigazgatóságok irányítása alá rendelt és a III. részesedési kategóriába tartozó dolgozók részére. Ez az intézkedés *kizárólag csak a III. kategóriába sorolt dolgozókat érinti,* más kategóriába tartozók részére ebből jutalmat adni nem lehet.

Átadták a vándorzászlót a miskolci vasútigazgatóságnak

A *Magyar Vasutas* március 1-i számában közöltük, hogy 1968-ban a hat vasútigazgatóság közül a miskolciak érték el a legkiemelkedőbb eredményeket. Ezzel megérdemelten szerezték meg a közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének vándorzászlaját.

A zászlóátadásra március 8-án, ünnepélyes külsőségek között került sor Miskolcon, a vasútigazgatóság kultúrtermében. Az ünnepségen jelen volt *Lindner József* vezérigazgató-helyettes és *Gulyás János,* a vasutas szakszervezet titkára. Az igazgatóság múlt évi munkájáról *dr. Pásztor Pál* vasútigazgató tájékoztatta a részvevőket.

— Az 1968. évi teljesítményeink alapján kiérdemelt vörös vándorzászló elnyerésének azért is örülünk, mert a gazdaságirányítás reformjának első esztendejében értük el ezt az eredményt — hangsúlyozta az igazgatóság vezetője. *— A jó felkészülést bizonyítja, hogy igazgatóságunk megfelelt a vele szemben támasztott követelményeknek, éves viszonylatban olyan eredményt értünk el, amelyre korábban még nem volt példa.*

Ezután arról beszélt az igazgatóság vezetője, miként munkálkodtak azon, hogy eleget tehessenek a személy- és áruszállításban jelentkező igényeknek. *Elmondotta, hogy az igazgatóság vezetésének sok segítséget nyújtottak a szakszervezeti szervek s a pártszervezetek egyaránt.*

A miskolci vasútigazgatóság múlt évi nagyszerű teljesítményeit jól szemléltetik az alábbi számok is.

Az áruszállításnál tervezett *fajlagos költség tonnánként 31,85 forint volt, ezzel szemben 30,18 forintos eredményt értek el.* A kocsiigényes fizető árutonna előirányzat teljesítésében egyedül a miskolciak értek el 100 százalékon felüli teljesítményt, *a 20 millió 970 ezer árutonnával szemben ugyanis 21 millió 129 ezer tonna árut szállítottak.*

Az igazgatóság vezetőjének beszámolója után Lindner József vezérigazgató-helyettes, majd Gulyás János titkár köszöntötte a kiváló eredményt elért miskolci vasutasokat, majd átadták a vándorzászlót dr. Pásztor Pálnak, az igazgatóság vezetőjének.

(vf)

Aláírták a kollektív szerződést

A vasút 1969/70. évre szóló kollektív szerződését, mint arról lapunk előző számában beszámoltunk, a központi vezetőség február 21-i rendkívüli kibővített ülésén megtárgyalta, jóváhagyta és felhatalmazta Szabó Antal főtitkárt annak aláírására. Erre az ünnepélyes aktusra március 1-én került sor. Képünkön Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és Szabó Antal főtitkár aláírja a kollektív szerződést.

(Laczkó Ildikó felvétele)

ÖTVEN ÉVE TÖRTÉNT

Magyarország Tanácsköztársaság

Ötven évvel ezelőtt „a rügyek, szerelmek és forradalmak évadján" joggal hívta társait a költő:

Jertek, ti dalosok,
Európának zengő idegei:
Ezt a remek munkát
megzengeni,
Ha véretek buzog:
Nincs ennél gyönyörűbb
daltéma;
Aki most hallgat: örök néma.

Békésen, fegyveres felkelés nélkül győzött a proletárforradalom. A budapesti emberek ragyogó arccal, a nagy világszenzációk izgalmával csillogó szemeikben, mámorosan siettek a méltóságosan nyugodt utcákra, hogy köszöntsék az új világrend hajnalát. „Lélekemelően nagyszerű az utcák ez ünnepélyessége: *ez a rend és fegyelem, ez a biztosság és zavartalanság, ez a nyugodt, derült demonstrációja az utcának a proletáruralom biztos, erős kezét érezteti — mindjárt az első reggelen.*

Órjáratok haladnak a sűrű rajokban tolongók tarka sokaságában, vidám arccal, piros kokárdával. Sehol sincs rendzavarás. Autók is száguldoznak, megtömve egy-egy járőr embereivel, nincs őrízetlenül sehol az utca rendje.

Mindenkinek újság a kezében, vitatkoznak, tárgyalnak, önkéntes előadók támadnak, magyarázzák a proletáruralom mibenlétét..."

Vörös lobogók... A proletárdiktatúrát üdvözlő transzparensek... Tüntető csoportok... Zeng az ének:

Örök tavasz lesz a világ,
Hol munkálva, jólétben
élünk.

Mindenkihez!

Az egyesült párt vezetői és a Forradalmi Kormányzótanács *„Mindenkihez!"* szóló kiáltványt tett közzé: *„Magyarország proletársága a mai nappal a maga kezébe vesz minden hatalmat..."* „A polgári világ teljes összeomlása, a koalíciós kormányzás csődje kényszeríti rá Magyarország munkásságát és parasztságát erre a döntő lépésre". Hangsúlyozta: *csak a munkások és földmíves szegények tanácshatalma mentheti meg az országot a gazdasági összeomlás anarchiájától és az antant megszállásától.* E heroikus feladatra vállalkozó proletariátus nevében „kijelenti a teljes eszmei és lelki közösséget az orosz szovjet kormánnyal, fegyveres szövetséget ajánl Oroszország proletárjainak". Testvéri üdvözletét küldi Európa és Amerika munkásságának, s fölszólítja őket: *„kövessék a magyar munkásság példáját... szövetkezzenek Moszkvával, állítsák föl a tanácsköztársaságot..."*

A felhívás döbbenetes realitásérzékkel és őszinteséggel figyelmeztetett arra, mennyi „nehézséggel és áldozattal kell megküzdenie a magyar munkásságnak, ha elindul ezen a bátor és nagyszerű úton... *Nélülözések, nyomorgás, szenvedés várakozik ránk ezen úton. És mégis rá kell lépnünk, és mégis rá merünk lépni, mert bízunk a magyar proletárság hősiességében és áldozatkészségében. Rá kell lépnünk, mert csakis így vihetjük győzelemre a szocializmus világot megváltó ügyét.* Minden munkást és földmívest fölszólítunk, hogy dolgozzon, termeljen, vagy álljon be a proletárhadseregbe, verejtékével vagy vérével áldozzon az eszme diadaláért. *Bármi várjon ránk, a szocializmus ügyének győznie kell!"*

Forradalmi fegyelmet

A *Magyar Vasutas* a forradalmi fegyelem szükségességére figyelmeztetett. *„Mert semmi sem oly nagy ellensége a munkásságnak, mint a fegyelmezetlenség.* Ha évezredeken át szó nélkül teljesítettük elnyomóink korbáccsal ránk kényszerített parancsait, kell, hogy most százszoros erővel, önként hajtsuk végre mindazt, amit a proletárok képviselői, a forradalmi kormányzótanács saját érdekünkben diktál. Ha tudtunk szenvedni, éhezni öt éven keresztül, amikor rabló és telhetetlen kizsákmányolók bőrét kellett védelmeznünk, hogy továbbra is nyugodtan hajszolhassanak bennünket az embertelen munkára, akkor most százszoros béketűréssel kell fogadnunk minden megpróbáltatást, amibe a kényszerűség belesodor bennünket, *mert ha a harc sikerül, ha legyőztük minden ellenségünket, amit azután közös erővel fogunk szerezni, mindnyájunké lesz,* soha többé munkánk eredményét ki nem sajátítja magának sem a nagybirtokos, sem a gyáros, sem a bankár."

Glatter József a Mozdonyvezetők Lapjában így írt: *„Szaktársaim, komolyan vegyük azt az élethalálharcot, amely miránk vár talán éppen ebben a pillanatban, mely vagy diadalmasan végződik, vagy elpusztulunk mindnyájan, de inkább ezer halál, mint még egyszer a régi rend feltámadása".*

„Körs: Landler beszéde"

Március 21-én a két munkáspárt egyesülésének, a proletárdiktatúra kikiáltásának hírével Landler Jenő sietett a vasutas bizalmiférfiak gyűlésére. A vasúti távírók azonnal továbbították beszédének kivonatát.. Ezt jegyezték fel az egyik üzlet-táviratlapra:

„Körs. Landler beszéde.

A Bpest rakt. fön. úr autentikus értesítése.

Ma délután *Vyx* alezredes átnyújtotta a kormánynak a párizsi konferencia határozatát, amely szerint a demarkációs vonalakon túl levő magyar területek örökre a megszállóké lesznek. Válaszra 12 órai haladékot adott. Tagadó válasz esetén ő elutazik és sorsára hagyja az országot. Erre a kormány lemondott és helyét tiszta szocialista foglalta el és mivel más út nincs előttünk, egyesült a kommunista párttal és kikiáltotta a szovjet köztársaságot. Szövetséget kötött a testvéri orosz szovjet köztársasággal, melynek két teljes hadserege áll a határokon. Pesten a legnagyobb rend van. A kormány ezt tudatta Vyxszel, ki erre még nem válaszolt. Éljen a szovjet köztársaság és a dolgozók diktatúrája. Mindenki maradjon helyén és éltesse a dolgozók szabad, boldog eljövendő világát. Mindez Landler elvtárs beszédének kivonata. *Mayer.*"

A püspökladányi vasutasok

Vidéken, különösen a vasúti csomópontokon a forradalom békés győzelmét jelentősen megkönnyítette a vasutasok állásfoglalása. A püspökladányi főjegyző ezt jelentette a Tanácsköztársaság leverése után:

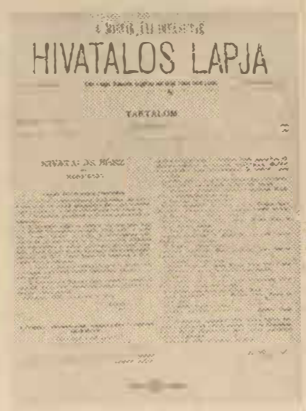
„A vörös forradalom kitörését a legnagyobb lelkesedéssel fogadta a szegénysorsú lakosság. Március 23-án du. ugyanis a debreceni munkásdalárda *Nagy Lajos* és *Gerendán N.* nevű egyénekkel együtt községünkbe érkezett. A vonatnál *Müller Béla* MÁV hivatalnok és elvtársai vörös zászlókkal várták az érkezőket s onnan, nagy tömegtől kísérve zeneszó mellett vonultak a piactérre, ahol Müller Béla, Nagy Lajos és Gerendán elvtársaknak a világforradalmat, kommunizmust dicsőítő, majd a vallás és a vallásnak az iskolában való tanítása ellen kikelő beszédeit ellentmondás nélkül fogadta a hallgatóság nagy része... *Ugyanezen a népgyűlésen meg is választották a „szovjet" vagy néptanács tagjait Müller Béla elnöklete alatt.*

A vörös forradalmat tudtul adó s a kommunizmust dicsőítő beszédek után minden rendzavarás nélkül oszlott szét a tömeg, nem sejtve semmit a másnap bekövetkező eseményekről. Március 24-én ugyanis Müller Béla püspökladányi MÁV hivatalnok, ki erősen szocialista érzelmű ember volt, s a vasutasok országos szervezkedése alkalmával a püspökladányi csoport vezére volt, cca 50 főből álló felfegyverzett vasutassal s a vagyontalan polgárok nagy tömegével mindjárt a reggeli órákban (8—9 óra között) megjelent a községházán, s annak kijelentésével, hogy a régi rendszer összeomlott, új rendszernek kell jönnie, mert most a nép vette át a hatalmat: *átvette a közhatalom gyakorlását s elnöklete alatt nyomban összeült a „szovjet tanács", mint nevezték magukat.* Ellenállástól a fegyveres erő láttára s még sokkal inkább azért, mert a vagyontalanoknak a rend fenntartása iránt fogékony vagyonosabbak iránti gyűlölete amúgy határtalan volt — nem kellett tartaniok és nyugodtan kezdhették meg felforgató munkájukat.

A MÁV alkalmazottak a hivatalnokokat kivéve legnagyobb részben kommunista érzelműek voltak. Ezt bizonyítja az is, hogy a közhatalomnak a szovjet által történt átvételekor a karhatalmat a vasutasok szolgáltatták... A kommunizmussal rokonszenvező, de szerepet nem vitt egyének... száma igen nagy... Általános tapasztalat szerint ezek közé tartozik községünk szegénysorsú lakosságának legnagyobb része, a vasúti munkások pedig talán kivétel nélkül..."

Szervezett munkások a vasutak vezetésében

Landler Jenő népbiztos március 26-án aláírta a *„Vasúti Direktórium felállításáról"* szóló rendeletet és *„A Magyar Államvasutak igazgatására vonatkozó rendelkezést."* Második rendeletében pedig intézkedett a MÁV elnökének, a Vasúti Direktórium tagjainak, az államvasúti főosztályok vezetőinek és helyetteseinek kinevezéséről.



Landler Jenő megerősítette elnöki funkciójában *Vázsonyi Jenőt.* A Tanácsköztársaság a MÁV elnökön, a Déli Vasút üzletigazgatón kívül meghagyta régi beosztásában a vasútigazgatóság több főosztályvezetőjét és osztályvezetőjét is. A Vasúti Direktórium tagjai, az államvasúti főosztályok és a déli vasúti osztályok vezetőhelyettesei azonban a szocialista vasutas munkásmozgalom aktívái közül kerültek ki.

A Vasúti Direktórium tagjai a MÁV-nál: *Pintér János* esztergályos, MÁV Istvántelki Főműhely. *Garlati Gyula* lakatos, MÁV Északi Főműhely, *Bernhardth Sándor* államvasúti felügyelő, a DV-nél: *Fischer Gyula* déli vasúti főfelügyelő, *Pálinkás Sebő* lakatos, székesfehérvári DV-műhely.

A MÁV és DV főosztályvezető, illetve osztályvezető helyetteseinek névsorában ott találjuk — többek között — *Fazekas József* lakatos, MÁV Északi Főműhely, *Glatter József* mozdonyvezető és *Váradi Jenő* fűtőházi munkás, Ferencvárosi MÁV fűtőház, *Hegyesi L. Lajos* lakatos, MÁV Északi Főműhely, *Dariday József* lakatos, MÁV Istvántelki Főműhely, *Bognár József* raktármunkás, Bp. Nyugati pályaudvar, *Neményi Gyula* esztergályos, MÁV Északi Főműhely, *Landstoff Nándor* asztalos, MÁV Istvántelki Főműhely, *Bárány József* kazánkovács, nagykanizsai DV fiókműhely, valamint a szocialista vasutas munkásmozgalom más képviselőinek nevét is.

Gadanecz Béla

A legendás 133 nap emlékét őrzik

„Mindaz, ami a munkásosztályban becsületes, az egész világon a ti pártotokon áll." (Lenin üzenete a magyar munkásokhoz.)

Majd egy emberöltő telt el azóta, hogy Magyarországon győzött a forradalom, a munkások forradalma. A legendás 133 nap emlékét őrzik, gazdagítják napjaink.

Kevés lenne a puszta megemlékezés, méltánytalan a csak ünnepi külső, de annál több és teljesebb a nagy tett méltó folytatása, megvalósítása. *Az őszirózsákkal kibontakozó forradalom, a március 21-én kiteljesedett akarat a mának volt előfutára, egy nagyon régi tavaszvárás teljesülése.* Az elmúlt két év évfordulós ünnepségei, megemlékezései, a nemzetközi munkásmozgalom kiemelkedő sorsfordulóit, küzdelmeit elevenítették meg, s a világtörténelem naptárában mi magyarok is szaporítottuk a pirosbetűs ünnepek sorát. *Feladatunk, hogy e napok ne degradálódjanak soha egyszerű munkaszüneti* napokká a fiatalabb generációk számára sem, de szólammentes kifejezői legyenek a ma eredményeinek, a holnap közakaraton nyugvó terveinek.

Az írott szó ereje ötven évvel ezelőtt bújkálva keresett utat a háborúba szédült Európában, nem ismerve országhatárt, tilalomfát. Megtépett katonaköpenyek alatt, fekete kenyér társaságában egyre többen ismerték meg sorsuk lényegét, s egyre többen tudták meg azt is, hogy mit kell tenniök és hol a helyük.

A felszabadulás utáni magyar sajtó és a magyar könyvkiadás egyik nemes missziója volt, hogy az írott szó erejével, hitelességével ismertessen meg egy népet önmagával. Meg kellett értetni a *József Attila-i* „valódi világot", de azt is, hogy érte mit kell tenni. A Visegrádi utcát át kellett vezetni az egész országon, *s a hires 19-es plakátok vöröskatonáját hadsereggé kellett sokasítani.*

Könyvkiadásunk is mindenkihez szól a Magyar Tanácsköztársaság 50. évfordulóján. Mindazok, kik a hősi korszak vallatói, megértői akarnak lenni, bőséges anyagban válogathatnak.

Hajdu Tibor (A magyarországi Tanácsköztársaság), *Hetés Tibor* (Az 1918—1919-es magyarországi forradalmak krónikája), *Liptai Ervin* (A Magyar Tanácsköztársaság) művei a tények erejével kötnek le, kibontva a történelem vesztőit. Meghamisított események állnak össze egységes tablóvá, mit értő szemmel fogadhat az olvasó. A forradalom szociálpolitikájáról ír *Petrák Katalin,* a népbiztosok perét eleveníti meg *Rév Erika* könyve, s *Réti László* munkája az ellenséget bírja szólásra. A már nagy népszerűségnek örvendő Képes Történelem sorozatban *Zalka Miklós* kalauzolja értő kézzel a fiatal olvasókat. Földes Mihály (A parancs, Galambos Lajos (Mit tudtok ti Pille Máriáról?) és *Hegedüs Géza* (Az a májusi riadó) című regényeikben elénk varázsolják a küzdelmes napokat. A „Márciusi nap" c. antológia a magyar írókat szólaltatja meg, *Dersi Tamás* pedig a publicista Kun Bélát állítja elénk. *Sarlós Béla* a Tanácsköztársaság jogrendszerének kialakulását ismerteti meg velünk.

A gazdag gyűjtemények, az izgalmas memoárok, a korszakot tárgyaló regények egész sora található az ünnepi kiadványok listáján. Nem célunk a már mindenütt látható rangos listát sorjázni, csak néhányat említettünk közülük. Az *„Ötven év"* címmel megjelent tájékoztató rövid sorokba tömörített ajánlásait forgatva csak az idővel vitatkozunk, alkudozunk, hogy mind többet ismerkedhessünk meg új életet hozó forradalmas századunkból.

Standovár Tibor

Március 20-án

ünnepi megemlékezés a Tanácsköztársaság 50. évfordulójáról

A Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége, a KISZ Központi Bizottsága és a MÁV Vezérigazgatósága a Magyar Tanácsköztársaság 50. évfordulójának tiszteletére március 20-án 19 órakor *ünnepi megemlékezést tart az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házában.* Részt vesznek az ünnepségen azok a vasutasveteránok is, akik a Tanácsköztársaság győzelméért oly sokat tettek.

A műsorban fellépnek a Vasutasok Szakszervezete Szocialista kultúráért jelvénnyel kitüntetett központi vegyes kara, a Törekvés Művelődési Ház irodalmi színpada, a Kiváló jelvénnyel kitüntetett táncegyüttese, valamint *Aradszky László, Fenyvesi Gabi, Koncz Zsuzsa, Magai Klementina és Payer András.*

Landler Jenő tanítványa volt

Nyolcvankét esztendősen is köztünk él, nap mint nap elsétál szakszervezetünk székháza előtt — a *Benczúr utcában* lakik —, s gyakran köszönthetjük személyesen is. S nincs olyan találkozás, amikor ne hallhatnánk tőle valamilyen érdekes történetet — emlékmozaikokat a magyar munkásmozgalom legdicsőbb napjairól.

Fekete Béla, a nyugdíjas vasutas, a Magyar Tanácsköztársaság felelős beosztású katonája volt...

Amikor az immár négy évtizede halott *Landler Jenőről* beszél — még ma is ragyog a tekintete, a kiemelkedő államférfi iránti tisztelet hatja át minden szavát. A tanítványa volt — később a harcostársa lett.

— *Géplakatos-tanoncként olyan helyen inaskodtam, ahol a segédurak, különösen egy kiszuperált zupás, kiméletlenül ütötték a tanulógyerekeket* — idézi az emlékeket. — *Már két és fél éve tanonckodtam, amikor ez az iszákos művezető úgy megvert, hogy felhasadt a szájam és több fogam eltört... Panaszra mentem az ipartestülethez, majd hazautaztam vidékre, az édesapámhoz. Apám feljelentette a mesteremet és az ügyem védelmére az akkor — 1904-ben — fiatal ügyvédet, dr. Landler Jenőt kérte fel. Ekkor ismertem meg a későbbi tanítómesteremet.*

A tárgyalás után Landler Jenő megkérdezte:

— Béla fiam, a szabadidődben mivel foglalkozol?

— *Sétálgatunk, beszélgetünk a tanonctársaimmal* — volt a válasz.

Ekkor adta meg Landler Jenő a fiatal Fekete Bélának a *Vas- és Fémmunkások Központi Szövetsége* épület- és műlakatosok csoportjának címét. Ott ismerkedett meg az ifjúmunkás-mozgalommal, érdekes olvasmányokat — brosúrákat — kapott, amelyeket a többi fiatallal együtt nagy figyelemmel tanulmányozott.

S 1906-ban, amikor felszabadult, felvételét kérte a szövetségbe — és az akkori munkáspártba, a *Magyarországi Szociáldemokrata Pártba,* amelynek balszárnyához tartozott Landler Jenő is...

Ha a több mint nyolc évtized minden esztendejéről csak egy-egy sort írnánk, akkor is hosszú cikk kerekedne Fekete Béla visszaemlékezéséből... s aligha van életének olyan éve, amelyhez ne fűződne ezernyi élmény. *Tüntetések, sztrájkok, a diadalmas 133 nap, fehérterror, a Szovjetunióban eltöltött évtizedek, majd újra itthon, a felszabadult Magyarországon.*

A témák sokaságából a tanácsköztársasági emlékeket ragadjuk ki! De annyit azért hadd mondjunk el elöljáróban: *1910-ben szerződött az Istvántelki Főműhelybe* (amelyet őszinte örömére, a felszabadulás után Landler Jenőről neveztek el. Landler elvtárs szobrának felavatásánál Fekete Béla mondott beszédet.) A főműhelyben terjesztette az illegális *Magyar Vasutas-t* — lapkezelő volt. Így nevezték akkoriban az ugyancsak illegális vasutas munkásszervezet bizalmijait. 1913 végén a bizalmitestület elnökévé választották. 1914-ben pedig tagja lett az országos szövetség vezetőségének.

Az I. Világháború éveiben azon fáradozott, hogy necsak a fizikai dolgozók, hanem a forgalmisták is támogassák az illegális szakszervezetet — a szervezett dolgozók száma ekkoriban elérte a 110 ezret! Naponta 10—12 órát, gyakran ennél is többet dolgoztak — az élelmiszer pedig mind kevesebb volt, sztrájk sztrájkot követett. *Az emlékezetes 1918. júniusi sztrájk idején Szabadkán négyezer vasutas előtt tartott beszédet* — s az ottani dolgozók az ő szavai hallatán hagyták abba a munkát.

Ez idő tájt is rendszeresen találkozott a fejlődését, munkásságát mindvégig figyelemmel kísérő Landler Jenővel. 1918 novemberében a KMP Visegrádi utcai helyiségében lépett be a kommunisták pártjába, majd az Istvántelki Főműhelyben egyike volt az első pártalapítóknak. (A pártszervezet titkárává *Benkő János* esztergályost választották.)

Aztán felvirradt a Magyar Tanácsköztársaság hajnala...

— Landler Jenő, a Tanácsköztársaság belügyi népbiztosa 1919. április 27-én magához hivatott: *Fekete elvtárs, komoly munkát bízok rád, hisz eddig is minden munkát elvégeztél — mondotta. — Teljhatalmú politikai biztosnak nevezünk ki a ráckevei járásba...* Egy csepeli munkásember volt a járási direktórium elnöke, a pecsétes megbízólevéllel nála jelentkeztem. Az első dolgunk az volt, hogy elenőrizzük: *valóban olyan emberek kerültek-e a községi direktóriumokba, akik a tanácshatalom hívei, vagy megbújnak közöttük a régi rendet visszavárók is?* Az ellenforradalmároktól állandóan tartani kellett; elfogtunk mi magasrangú tiszt-feleséget is, aki cigányasszonynak öltözve bujtogatott a proletárdiktatúra megdöntésére...

Földes Tamás

A vasutasok mintegy 50 százaléka vesz részt a szocialista brigádmozgalomban

Gulyás János titkár megnyitja a tanácskozást

A vasutas szocialista brigádvezetők II. országos tanácskozására február 26-án került sor Budapesten, a Törekvés Művelődési Ház színháztermében. Az elnökségben helyet foglalt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Gyócsi Jenő* a vasutasszakszervezet elnöke, *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* titkár, *Hajpal Györgyné* a VI. kerületi pártbizottság titkára, *Keszei Károly* a SZOT Elnökségi Iroda vezetője, *Somogyi Imre* a KISZ Budapesti Bizottságának titkára és *Gábor Zoltán* a KPM pártbizottságának titkára.

A tanácskozást *Gulyás János* titkár nyitotta meg. Köszöntötte a küldötteket, a meghívott vendégeket, majd felkérte *Rödönyi Károly* miniszterhelyettest, vitaindító előadásának megtartására.

A vasút alapvető feladata a szállítás

Rödönyi Károly miniszterhelyettes vitaindítója

— A Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága nevében köszöntöm önöket és önökön keresztül a vasutas szocialista brigádok valamennyi dolgozóját. A szocialista brigádmozgalom eljutott ahhoz az időszakhoz, amelyről visszatekintve értékelni lehet a mozgalom tapasztalatait, eredményeit és irányt lehet adni a további feladatok meghatározásához. *10 évvel ezelőtt a legöntudatosabb dolgozók kezdeményezése nyomán született a mozgalom, amely ma a vasutasoknak csaknem 50 százalékát tömöríti soraiban.*

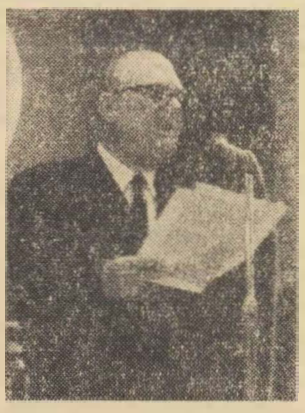
A szocialista brigádmozgalom amellett, hogy igen jelentős gazdasági, politikai erőt képvisel, neveli tagjait a vasúti munka szeretetére, a hivatástudatra, s a fegyelmezett munka végzésére.

A vasút a népgazdasági termelési folyamat szerves részét alkotja. Ahhoz, hogy a termelés zavartalan legyen, a vasúti közlekedés magasszintű szervezését, az "zemi munkafolyamatok hatékony összhangját kell megteremtenünk.

Az eltelt 10 esztendő folyamán a szállítási feladatok fokozatosan növekedtek, technikai fejlesztésünk ekkor még nem tartott lépést a növekvő igényekkel. Mindezek ellenére azonban *a vasút kielégítette a vele szemben támasztott szállítási igényeket.* Dolgozóink áldozatos munkája, elsősorban szocialista brigádjaink öntudatos helytállása révén a vasút messzemenően segítette a népgazdaság fejlődését.

Erről a helyről mondok köszönetet a vasutas szocialista brigádmozgalom közel 80 000 részvevőjének azért az áldozatos és fáradtságot nem ismerő munkáért, amelyet éveken át folyamatosan végeztek, tanúbizonyságot adva a vasúti munka szeretetéről, pártunk, kormányunk politikájának helyeslésről, a szocializmus felépítésének önzetlen támogatásáról.

A Magyar Államvasutak nagy üzem, vágányaink az egész országot behálózzák, külföldi kapcsolataink is igen jelentősek. Mindezek alapján nem lehet közömbös a területünkön végzett munka milyensége, dolgozóink termelési,



Rödönyi Károly, miniszterhelyettes

politikai aktivitása, hangulata és más, az üzemre jellemző paraméterek mikénti alakulása.

A vasút alapvető feladata a szállítás, amelynek népgazdasági szinten fokmérője *a gyorsaság, pontosság, biztonság, az üzem szempontjából pedig előtérbe kerül a gazdaságosság fokozása is.* Mindezek alapja a tervszerűség, a vonatforgalom menetrendszerűségének állandó javítása és megfelelő szinten tartása. A végzett munka rövid értékelésénél az elmúlt évet emelem ki nagyobb súllyal, miután az eltelt esztendő újat hozott a vasúti vezetés, üzemeltetés, a szállítási feladatok differenciáltabb alakulásában is.

Az 1968. év vasútüzemi tevékenysége már teljes egészében az új gazdaságirányítási rendszer és a közlekedéspolitikai koncepció valóra váltásának jegyében telt el. A MÁV vállalati gazdálkodás szabályozására bevezetett gazdasági reform első évi feladatainak sikeres megvalósítása során hatásukban még nem teljesen jutott kifejezésre a vasúti közlekedés jelentősége, a vasutas dolgozók munkájának társadalmi értékelése.

1968-ban a népgazdaság egészében növekedett a szállítás volumene, *a vasútra háruló utas- és áruszállítás azonban gyakorlatilag a bázisszinten maradt.* E körülmény bizonyos szempontból kedvező, mert a vasút olyan helyzetbe került, amelyben berendezéseinek technikai színvonala gyorsabb ütemben emelkedett, mint megoldandó szállítási feladatai. *A kedvező hatás mellett az üzemvitelt hátrányosan befolyásolta a szállítások egyenletlenségének növekedése, a szombati, hétfői, de különösen a vasárnapi rakodások nagymértékű visszaesése, az éjjeli rakodások intenzitásának csökkenése, a kedd-péntek közötti csúcsigények jelentkezése.* A népgazdaság ágazataiban a csökkentett munkaidő egyes szélesebb körű bevezetése következményeként fokozottan érvényesülő egyenetlenség mind az utas-, mind az áruszállítás szervezésénél és lebonyolításánál jelentős változtatást követelt.

Nem kevés gondot és problémát jelentett a krónikussá vált munkaerőhiány, ami különösen a végrehajtó szolgálatnál főleg a nagy fizikai igénybevételt követelő munka terén jelentkezett.

A fuvaroztatók törekvése saját gazdálkodásuk eredményeinek növelésére és egyéb, a reformmal járó hatások tehát változott helyzet elé állították a vasút egészét, amely új feladatokat adott és differenciáltabb tevékenységet követelt a vezetéstől és a végrehajtó szolgálattól egyaránt. Ugyanakkor egyre szélesebb körben olyan törekvéseket váltott ki, amelyek a gazdálkodás jobb megszervezésére, a jövedelmezőbb üzemvitelre irányultak. *Kialakulóban van már a vasútnál a változott körülményeket figyelembe vevő és annak megfelelő új gazdaságpolitikai szemlélet és munkastílus.* Célravezető intézkedésekkel, több esetben a tervezetthez viszonyított teljesítménycsökkenés kompenzálására a költség- és egyéb tervek korrigálásával, *az élő és holt munka termelékenységének növelésével az 1968. évet nyereséggel zártuk.* Nagy segítséget jelentett mindezekhez a KMP megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére kibontakozott szocialista munkaverseny, valamint a szocialista brigádok célratörő vállalásainak maradéktalan teljesítése.

A fuvaroztatók igényeit az év nagy részében késedelem nélkül kielégítettük. *November és december első felében azonban nagyobb teljesítményt is elérhettünk volna, ha lehetőségeinket jobban kihasználjuk.*

teljesítmények biztosítása mellett megtakarításokat eredményező gazdálkodást kell folytatni. *Az önköltség csökkentésével, a munkatermelékenység növelésével, fokozott takarékossággal, eszközeink jobb kihasználásával, a szolgálati ágak közötti magas szintű együttműködéssel ez évben is jó eredményeket érhetünk el.*

Nemcsak az áruszállítás, de az egész vasút eredményessége főként azon múlik, hogy milyen lesz az üzemviteli munka tervszerűsége. Számolva az említett belső és külső kedvezőtlen hatásokkal is, ez évben a lehetőségeink és adottságaink olyanok, hogy *a tervszerűbb üzemvitelt szigorúbban, következetesebben meg lehet követelni.*

Nagyobb rendre, fegyelemre van szükség

A vasút minden dolgozója érzi és tudja, hogy a forgalomlebonyolításánál a vonatközlekedés terén *nagyobb rendre, fegyelemre, fegyelmezettebb összműködésre és tervszerűbb munkára van szükség.* Elsősorban tehát kollektív alapon nyugvó elhatárolás, illetve az érvényben levő szabályok betartásának megkövetelése hozhat változást. *1969. évre tervezett feladataink sikeres megvalósítása érdekében ki kell mondani, hogy a vonatközlekedés tervszerűségének biztosítása az elsődleges feladat. Minden vonatnak a kocsiáramlati tervekre épült vonatközlekedési terv szerinti összeállításban, kijelölt útvonalon, menetrend szerint kell indulnia és közlekednie.* A naponta közlekedésre kijelölt vonatok figyelembevételével kell készíteni a mozdony- és vonatkísérő fordulókat. Érvényesülnie kell annak az alapszabálynak, hogy a rendes vonatok és a vonatokat fordulóterv szerint továbbító mozdonyok közlekedése képezze az üzemviteli munka alapját.

Az 1969. évi feladataink sikeres megvalósításának egyik alapvető kérdése, hogyan járul majd hozzá a vasutas társadalom a gazdasági reform vasútra vonatkozó alapelveinek megvalósításához, hogyan érti meg a főbb összefüggéseket.

Önök elvtársak, a vasutas kollektíva legjobbjaiból kerültek ide a mai tanácskozásra. Meggyőződésem, hogy mindannyian szívükön viselik a vasutat, a vasutasok ügyét, jövőjét.

Kérem önöket, hogy a munkahelyükre visszatérve a szocialista brigádmozgalom minden részvevőjének *tolmácsolják az államvasutak vezetőinek: köszönetét, a végzett munkájukért,* hasznosítsák gyümölcsözően a mai tanácskozáson elhangzottakat, munkaterületükön a gazdasági és mozgalmi feladatok elvégzésében.

Szabó Antal, főtitkár korreferátuma

Szabó Antal, főtitkár

Rödönyi Károly miniszterhelyettes vitaindító előadása után *Szabó Antal* főtitkár tartotta meg korreferátumát. Bevezetőjében a 10 év előtti kezdeményezésről, a szocialista brigádmozgalom kibontakozásáról beszélt. Megemlítette, hogy az eltelt 10 év alatt több mint 50 ezer vasutas tűzte mellére a különböző fokozatú szocialista brigádjelvényt, majd így folytatta:

— A mai tanácskozás előtt a vasúti szolgálati helyeken, üzemekben, vállalatoknál, ezt követően pedig vasútigazgatóságonként szocialista brigádvezetői tanácskozásokat tartottak. Ezekről a tanácskozásokról szeretnék most néhány általánosítható tapasztalatot elmondani, és állásfoglalásra, további munkánkban való felhasználásra a tanácskozás figyelmébe ajánlani.

Előljáróban szeretném megjegyezni, hogy az alsóbb szintű tanácskozások szervezésére és megtartására rendkívül nagy gondot fordítottunk. Szakszervezeti központunk és a Vasúti Főosztály képviselői csaknem minden igazgatósági szintű tanácskozáson részt vettek, de jelen voltunk egész sor üzemi szintű tanácskozáson is.

Túlzás nélkül mondhatjuk, hogy egy-két kivételtől eltekintve *a tanácskozások légköre, színvonala méltó volt a legöntudatosabb dolgozók fórumához.* A brigádvezetők alapos felkészültséggel, az eredmények és hibák reális számbavételével, az ellentmondások nyílt, őszinte feltárásával, a mozgalom iránt érzett nagyfokú felelősségérzetükről győztek meg bennünket.

Nem mondható ez el egyértelműen a gazdasági vezetők által tartott értékelő, vitaindító előadásokról. Sokan általános kérdésekkel, a mozgalom számszerű alakulásával, termelési eredményekkel és feladatokkal foglalkoztak. *Voltak olyan nagy szolgálati helyek is, ahol a vasútigazgató elvtársak által kiadott utasítás ellenére nemcsak, hogy nem tartották meg a szolgálati főnök az értekezlet beszámolóját, hanem még helyetteseivel sem képviseltette magát.* Ez is mutatja, hogy még nem mindenki értette meg a szocialista brigádmozgalom szerepét és jelentőségét. Fontosabb elfoglaltságra, a gazdasági eredmények alakulásáért való felelősségükre hivatkoznak. Nem veszik észre, hogy a bajokra, amikből gondjaik adódnak, csak tüneti kezelést adnak. A lazaságok, a fegyelmezetlenségek okai az egyes dolgozók tudatának elmaradottságában gyökereznek és a szocialista brigádok éppen ebben akarnak segíteni.

A múlt évi tiszta nyereség 1344 millió forint

Az 1968. évi mérlegadatok alapján a bevételi tervet 102,2 százalékra, a költségtervet 101,6 százalékra teljesítettük. Mindezek alapján *a tiszta nyereségünk a tervezett 1200 millióval szemben 1344 millió. A tervezett 267,1 millió forint részesedési alappal szemben a nyereségből képezett részesedési alap 288,3 millió forint.* Az év végi nyereségrészesedés nagysága — a részesedési alap terhére eszközölt bérfejlesztést és egyéb juttatásokat is figyelembe véve — előreláthatólag az elmúlt évi összegnek megfelelő lesz.

A miniszterhelyettes ezután a szociális helyzet, a munkaidő-csökkentés, a létszámgazdálkodás és a baleseti helyzet alakulásáról beszélt, majd így folytatta:

— *Most elsődleges feladatunk az olyan szemlélet és munkastílus kialakítása, amely elősegíti a vasút fő feladatának, a szállítás hatékony teljesítését, mind népgazdasági, mind vállalati szinten.* Elérendő célként elsősorban azt kell megjelölni, hogy a vasút minden szolgálati ágának, minden dolgozójának a maga speciális tevékenységével a szállítás biztonságos, tervszerű és jövedelmező megvalósításához kell nagyobb hatásfokkal hozzájárulnia. *El kell érni, hogy a vasút minden dolgozója ne csak részt vegyen a feladatok megoldásában, hanem alkotó ereje, képessége legjavát adja, tudatosan cselekedjék a munka hétköznapjaiban.* Lássák világosan a fő célokat, legyen áttekintésük a vasúthálózat egészét illetően, ismerjék egyéni munkájuk értelmét és érezzék a vasutas kollektíva fontosságát az ország hatalmas építő munkájában. Úgy gondolom, hogy mindezekben elsősorban a vasutas szocialista brigádok tudnak a leghatékonyabban tevékenykedni.

A szállítási tervek volumene nem változik

A gazdasági irányítás körülményei között a közgazdasági eszközök adta lehetőségek és előnyök kollektív akaraton alapuló felhasználásával, a demokratikus vezetési módszerek alkalmazásával, a vasutas munkamorál további szilárdításával, a végzett munka erkölcsi és anyagi elismerésével az 1969. évre kitűzött feladatok, tervek teljesíthetők.

1969. évben a szállítási tervek volumenének nagyságrendje az 1968. évi tényadatokhoz viszonyítva gyakorlatilag nem változik. A vasút műszaki fejlesztése viszont tovább folytatódik, a korszerű eszközök állománya tovább növekszik.

Az 1969. évi tervek azt a kötelezettséget róják a vasút egészére, hogy az előirányzott mennyiségi és minőségi mutatókat a tervezett szinten kell teljesíteni és a vasút valamennyi területén a tervezett

Nagyobb igényességet a vállalásoknál

Miről beszéltek és mihez kértek segítséget a szocialista brigádok vezetői? *Csaknem minden tanácskozáson felmerült a mozgalom tekintélyének féltése.* Ez azzal van összefüggésben, hogy számos helyen elhanyagolják a mozgalom tartalmi, minőségi fejlesztését és előtérbe helyezik a brigádok mennyiségi, számszerű növelését. *Még gyakori, hogy a gazdasági vezetők a helyi szakszervezeti szervekkel egyetértésben akkor is javasolják a brigádot a termelési tanácskozásokon kitüntetésre, ha az nem teljesítette vállalását,* vagy a brigád valamelyik tagja — nem egy esetben a bri-

(Folytatás a 4. oldalon.)

(Folytatás a 3. oldalról)

gád vezetője — szocialista erkölcsöt, vagy szocialista munkafegyemet sértő magatartást tanúsított. Ez a liberalizmus sérti az őszinte szándékú és nemes célokért küzdő brigádok igazságérzetét, kiérdemelt, megtisztelő címük lejáratásának veszélyét látják benne. Azt követelik, hogy a vállalások megtételénél és *a címek adományozásánál sokkal nagyobb igényesség érvényesüljön.* Olyan alapja legyen a cím adományozásának, ami a mozgalmon kívülállók előtt is meggyőző és lemérhető pozitív különbséget jelent szocialista és nem szocialista brigád között.

Kérik — szerintünk jogosan —, hogy a szolgálati helyek, üzemek munkájának értékelésénél *ne legyen vizsgálati szempont, hogy hány szocialista brigád van és ez hány százaléka az összlétszámnak,* mert ez vezet a maximalizmushoz, a mennyiségi szemlélethez. Azt vizsgálják, ahelyett, hogy milyen az eredmény, a munkamorál, a légkör és ebben mi a szerepe a szocialista brigádoknak.

A főtitkár ezután a szocialista brigádok erkölcsi és anyagi elismerésével kapcsolatban felvetődött problémákkal foglalkozott. Elmondotta, hogy vannak olyan üzemek, szolgálati helyek, ahol nevezetesebb ünnepek alkalmával minden szocialista brigádot jutalomban részesítenek.

— Csak azért, hogy egyes brigádok elhatározzák; megszerzik a szocialista címet, hogy ennek következtében képezik magukat szakmailag és politikailag, fejlesztik általános műveltségi színvonalukat, nem jár pénzjutalom — hangsúlyozta. — Ha azonban szakmai-politikai és eszmei műveltségük fejlesztése a termelési feladatok élenjáró teljesítésében is realizálódik, jogos érdemeket szereznek arra, hogy a megtermelt javakból munkájuk eredménye arányában részesüljenek.

Arcok a tanácskozásról

A tartalom a fontos

Véleményünk szerint a szocialista hrigádok anyagi érdekeltsége nem igényel külön szabályozást. Munkájuk eredménye alapján ennek feltételei biztosítva vannak. Lehet azon vitatkozni, hogy a kitüntetés adományozásával egyidőben nem kellene-e pénzjutalmat is biztosítani.

Legyen napló, vagy ne legyen? — tette fel a kérdést Szabó Antal. — Amikor a szocialista brigádok munkáját, eredményeit tanulmányozzuk, mindig a brigádnaplókkal kapcsolatos problémákkal találkozunk és a most lezajlott különböző szintű tanácskozásokon is központi kérdésként szerepelt. Ugy tűnik, hogy ezen dőlne el a mozgalom sorsa. *Mi a felesleges adminisztráció, a bürokrácia ellen vagyunk. Ez esetben azonban úgy véljük, hogy nem felesleges adminisztrációról van szó.* Azaz ne l·· ·en olyan a naplóban, ami felesleges, csak azokat a legfontosabb eseményeket és nemes tetteket rögzítse, melyek méltóvá tették a brigádot a szocialista cím elnyerésére. Nem a rovatok precíz kitöltése, a formai előírások betartása, hanem *a tartalom a fontos.*

Legyen tehát brigádnapló, de aki a brigádok munkáját tanulmányozza, vagy kitüntetés adományozása céljából értékelni akarja, *ne csak a naplót vizsgálja, hanem a brigád életét, munkáját, egész tevékenységét.* Azt is tehát, ami nincs a naplóba bevezetve.

Kitért a főtitkár a szocialista brigád cím adományozásával kapcsolatban felmerült javaslatokra, továbbá egyes gazdasági vezetők és a szocialista brigádok közötti nem megfelelő kapcsolatra.

— Nem volna helyes az általánosítás ebben a kérdésben sem — mondotta. — *Nagyon sok gazdasági vezető felismerte már, hogy a mozgalom erősödése elsősorban az ő munkáját segíti, hogy jól képzett, öntudatos dolgozókkal minden nehézséget le lehet küzdeni. Aki ezt felismerte, nem tartja feladatkörén kívüllállónak a szocialista brigádokkal való foglalkozást, hanem legfőbb támaszának, őszinte, önzetlen segítőtársaknak tekinti a brigádokat.*

Nagyon sok vezető van még, aki a szocialista brigádokkal való foglalkozást speciális szakszervezeti feladatnak tekinti. Sokat foglalkoznak azzal, hogy mikor, milyen feladatokat kell megoldani és azzal is, hogy a munkát hogyan kell utasításszerűen elvégezni. *Arról azonban már kevés szó esik, hogy mit, miért kell tenni.* Más volna a munka eredménye, ha a dolgozók a célt is ismernék. Ha tudnák, hogy az adott egység és az egyén munkája hogyan függ össze az társadalmi érdekkel és ebben hogyan érvényesülnek egyéni érdekei.

Az említett hiányosságok ellenére megállapíthatjuk, hogy *a szocialista brigádmozgalom 10 éves fennállása óta sokat fejlődött és jelentősen hozzájárult a vasút évről évre javuló eredményeinek eléréséhez.* Ha a brigádok számszerű növekedésével nincs is arányban a társadalmi fejlődés, az mégis ténykérdés, hogy a vasutas dolgozók mintegy 50 százaléka jutott olyan elhatározásra, hogy bekapcsolódik a mozgalomba és fokozott részt vállal a szocializmus teljes felépítéséért folyó harcban.

Nem állnak rendelkezésünkre statisztikai adatok, de tudjuk, hogy a mozgalom eredményeként vállalt kötelezettségüknek megfelelően *tömegesen szereztek magasabb iskolai és szakmai végzettséget.* Csaknem minden vállalásban ott találjuk az elméleti, politikai felkészültség fejlesztésére való törekvést. Fokozódott a dolgozók kulturális igénye az olvasás, a színház- és mozilátogatás iránt.

Nagyszerű példáját mutatták és mutatják a brigádok az elvtársi segítségnyújtásnak. Ott állnak a bajbajutott, vagy átmenetileg nehéz helyzetbe került munkatársaik mellett, segítenek nehézségeik megoldásában. Társadalmi összefogással segítik a fiatalok és nagycsaládosok életkörülményeinek javítását, a vasutas árvagyerekek felkarolását. Önzetlen társadalmi munkával élenjárnak üzemük, szolgálati helyük szépítésében, csinosításában, szociális egészségügyi létesítmények felújításában.

A cél világos

Ott találjuk a szocialista brigádok tagjait a munkásőrség soraiban, ott vannak a tanácsok, a Hazafias Népfront szervezeteiben, a különböző tömegszervezetekben, élenjárnak a közügyek intézésében. Ezek azok, amiért a mozgalom a társadalmi megbecsülés rangjára emelkedett. Ezek a nemes törekvések azok, amelyek megkülönböztetik a szocialista brigádokat a munkabrigádoktól.

Az elért eredmények a mozgalom létjogosultságát, továbbfejlesztésének szükségességét igazolják. *A cél világos és meg vagyunk győződve annak helyességéről is.* A kezdeti nehézségeken túl vagyunk. A további előrehaladás érdekében rendezni kell sorainkat, meg kell határozni további feladatainkat és erre most a mozgalom élenjáróival való tanácskozás a legjobb alkalom.

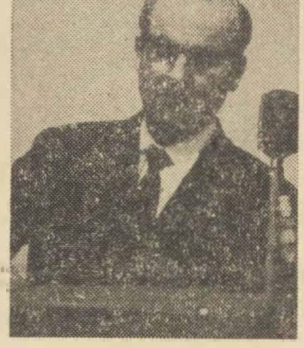
Legfontosabb feladatunk, hogy a mozgalom tisztasága, tekintélye megvédése érdekében számoljuk fel a formális vonásokat, a cím adományozásánál esetenként tapasztalható liberalizmust. A cím elnyerésére való törekvést a kívüllállók részére akkor tesszük vonzóvá és a kitüntetetteket akkor tölti el jogos büszkeség, ha annak elnyerése az átlagosnál kiemelkedőbb munkával, a közösség érdekében végzett önzetlen áldozatvállalás alapján történik.

Befejezésül engedjék meg, hogy szakszervezetünk elnöksége és központi vezetősége nevében köszönetet mondjak Önöknek és Önökön keresztül a szocialista brigádmozgalomban részvevők széles táborának azért az áldozatos, lelkiismeretes munkáért, amit a mozgalom fejlesztésében a több mint 160 ezer vasutas dolgozó érdekében végeztek.

A szocialista brigádmozgalom a munkaverseny jól bevált formája

A két beszámolót követő vitában elsőnek *Maticsek Ferenc,* Gyöngyös állomás vonatvezetője, aranyplakettes szocialista brigádvezető kapott szót. Elmondotta, hogy a szocialista brigádmozgalom kezdetekor, 1959-ben négy szocialista címért küzdő brigádot alakítottak, majd 1963-ban újabb 5 brigád alakult. A mozgalom népszerűségére, fejlődésére jellemző, hogy ezek a brigádok 1968-ban már megkapták az ezüstplakettet is.

Gyöngyös állomáson jelenleg 14 szocialista brigád dolgozik — mondotta — s ez egyben azt is jelenti, *hogy az állomás minden dolgozója szocialista brigádtag.* Az elmúlt évek eredményei is bizonyítják, hogy a szocialista brigádmozgalom lendületet adott a munkának. Az állomás 10 esetben élüzem-kitüntetést, kétszer vezérigazgatói elismerést kapott, *kétszer elnyerték a Szocialista szolgálati hely címet is. Ezek az eredmények is igazolják, hogy a szocialista brigádmozgalom a munkaverseny jól bevált formája.* Jelentős szerepe van az emberek nevelésében, tudatformálásában, általános és szakmai ismereteik bővítésében. Végezetül javasolta, hogy a gazdasági vezetők, a felső vezető szervek vegyék figyelembe a szocialista brigádvezetők javaslatait, a problémák megoldásában, a fegyelem megszilárdításában támaszkodjanak bátran a szocialista kollektívákra.



Vigh Béla

A Szolnoki Járműjavító Üzem 160 szocialista brigádjának nevében *Vig Béla* szocialista brigádvezető mondta el véleményét, tapasztalatait.

— Az üzem termelésének eredményeit nagyban elősegítette a szocialista brigádmozgalom. Figyelemmel kísértük a havi, illetve a negyedévi terveket, és ahol szükséges volt, ott szocialista brigádjaink mindig segítettek. Gondot fordítottunk az anyagtakarékosságra. Szakmai műveltség tekintetében is sokat fejlődtek brigádjaink. Nagyon sok brigádtagunk az elmúlt években megszerezte az érettségit és többen közülük szakmai továbbképzésben is részt vettek. Az üzem vezetői megfelelő anyagi elismerésben részesítik a szocialista brigádokat.

Ezután megemlítette, hogy a mozgalom szervezésében és irányításában *növekedett az adminisztráció,* amire véleménye szerint, nincs szükség. Végezetül javasolta, hogy ha egy szocialista brigád kevesebb létszámmal végzi el a kiadott munkát, akkor a jutalmazásban, elismerésben úgy részesüljön, mintha teljes létszámmal dolgoztak volna.

Több segítséget a családiház-építéshez

Mándi Jánosné, Nyíregyháza állomás személypénztárosa, a Hámán Kató szocialista brigád munkájáról számolt be. A 13 tagú női brigád eddig minden vállalását teljesítette, illetve túlteljesítette. A brigád tagjai közül többen letették a szakvizsgát, s vannak, akik egyetemre járnak. Nemcsak egymásnak segítenek, hanem vállalták a beteglátogato szerepkört is. *1967-ben például 94 dolgozót, illetve munkatársat látogattak meg otthonában. A vasutasnap alkalmából a nyugdíjas dolgozóknak ajándékcsomaggal és pár szál virággal kedveskedtek. Egy idős nyugdíjas vasutasnak közösen ünnepelték meg 80. születésnapját.* Az öt évvel ezelőtt alakult szocialista brigád ezentúl is mindent megtesz annak érdekében, hogy az elkövetkezendő években is eredményesen dolgozzunk — mondotta befejezésül Mándi Jánosné.

A Celldömölki Építési Főnökség szocialista brigádjalnak nevében *Sebestyén Lajos* szólt a tanácskozás részvevőihez. Elmondotta többek között, hogy munkatársai kérését tolmácsolja akkor, amikor azt javasolja; *a MÁV is támogassa a dolgozók házépítési akcióját, s adjon kölcsönt 10—15 évre.* Dolgozóink látják, hogy a környék termelőszövetkezeteiben, ipari üzemeiben hogyan történik mindez és úgy érzik, a vasút kissé mostohán kezeli ezt az akciót.

Megemlítette még azt is, hogy az eddiginél *fokozottabban kellene megbecsülni a törzsgárdát, a régi vasutasokat* és az úgynevezett jubileumi, illetve hűségpénzt esetleg már 10—15 vagy 20 évi szolgálat után is lehetne adni. A vasutasok ezen keresztül is

Nagy II. István

éreznék, hogy jobban megbecsülik őket.

Nagy II. István, Kiskunhalas állomás szocialista brigádvezetője bevezetőjében pozitívan értékelte a szocialista brigádmozgalom eddig elért eredményeit, majd néhány problémára hívta fel a tanácskozás részvevőinek figyelmét. Elmondotta, hogy náluk a mozdonyvezetők, fűtők, sőt a mozd...yok is fordulóban dolgoznak. S mivel Halas határforgalmat is bonyolít, a személyzet cserélődik, illetve széttagolódnak a brigádok. Emiatt nem könnyű a vontatási utazó szocialista brigádok összefogása, irányítása.

A szocialista brigádmozgalom eredményeinek értékelésével kapcsolatban megjegyezte: *nem tartja helyesnek, hogy a szakvonal csak azt vizsgálja, hogy teljesítette-e az állomás a termutatóit, vagy sem.* Helyes lenne, ha arra is kiterjedne a figyelmük, hogy a termelés jellegű felajánláson kívül a szocialista brigádok még milyen munkát végeztek, milyen egyéb eredményeket értek el.

Ez a tanácskozás határkő a mozgalom fejlődésében

Nagykanizsa állomás dolgozóinak és szocialista brigádjainak nevében *Pécsi Lajos* szólalt fel.

— A szocialista brigádmozgalom történetében ez a tanácskozás határkő. Az 1956 előtti versenymozgalmat elsősorban a mennyiségi, számszerű teljesítés jellemezte. Nem voltak azok sem céltalanok, de minőségi javulás 1959-től, a szocialista brigádmozgalom kezdetétől állt be. Állomásunkon 1959-ben 11 szocialista címért küzdő brigád alakult és ez a szám 1967-re már 28-ra emelkedett. A brigádok rendre teljesítették vállalásaikat. *Az elmúlt időszak alatt állomásunk 9 esetben nyerte el az élüzem címet.* Ebből a dicséretes munkából a szocialista brigádok jelentősen kivették részüket.

Pólik Andrásné

Pólik Andrásné, a Miskolci TBFF távirásza, szocialista brigádvezető azt fejtegette hozzászólásában, *hogy a szocialista brigádmozgalomban bizonyos fokú visszaesés tapasztalható.* Ennek egyik fő okát abban látja, hogy nagyon sok gazdasági vezető még ma sem értette meg a mozgalom jelentőségét. Nem tudják, miért kelt életre ez a mozgalom és hogy milyen segítséget kérhetnének, illetve kaphatnának egy-egy brigádtól. A visszaesés másik oka, hogy a brigád elfásul, nem veszi komolyan a mozgalmat.

— Az elmúlt időben egy termelési tanácskozáson vettem részt — folytatta —, *ahol a szocialista brigádok részéről nagyon sok jó javaslat hangzott el, de a gazdasági vezetők ezeket nem vették figyelembe. Egy másik tanácskozáson a gazdasági vezető a szocialista brigádok szemére vetette, hogy nem tudják megoldani azokat a problémákat, amelyek gondot okoznak a tervteljesítésben, a szállításban.* Ezek a vezetők nem ér-

(Folytatás az 5. oldalon)

A küldöttek figyelmesen hallgatják a vitában felszólalókat

tik a mozgalmat. Előfordul az is, hogy egy-egy jól működő brigádot kirakatba állítanak, munkájukkal, eredményeikkel dicsekednek, de tanácsot már nem kérnek tőlük.

Ha egy üzemvezető jó kapcsolatot alakít ki az irányítása alatt dolgozó szocialista brigádokkal, akkor *közösen a legnehezebb feladatot is meg tudják oldani.* Ha nem igénylik a brigádok munkáját, segíteni akarását, akkor előbb vagy utóbb elfásulnak, s a mozgalom hanyatlásnak indul.

A szocialista brigádokra lehet számítani

Szűcs Ferenc

— *A mozgalomban levő úgynevezett negatív jelenségeket nem lehet az egész vasútra vonatkoztatni* — kezdte a hozzászólását *Szűcs Ferenc,* Hatvan állomás szocialista brigádvezetője. — *A szocializmus építése fokozott politikai és társadalmi követelményeket támaszt. A szocialista brigádtagoknak arra kell törekedni, hogy politikailag és szakmailag képezzék magukat, példát mutassanak munkatársaiknak.* Brigádunknál, a November 7. szocialista brigádnál, az utazószemélyzetnél ismert teljesítménylap mintájára úgynevezett munkafegyelmi ellenőrző lapokat készítettünk. Minden brigádtag három ilyen ellenőrző lappal rendelkezik. *Ha valamelyik brigádtagnak fegyelmi ügye van, s ezt hivatalosan tárgyalják, egy ellenőrző lap már „elcsúszik".* Ez idáig még beírólapelvonásra nem került sor, mert mindannyian nagyon ügyelünk arra, hogy egész éven át „tiszta lappal" dolgozhassunk.

A brigádunkban munkavédelmi őrök is vannak, akik nemcsak a brigád tagjait, hanem az állomás dolgozóit is figyelmeztetik, ha valami munkavédelmi hiányosságot tapasztalnak. Valamennyien azon igyekszünk, hogy jó munkával, egyéni példamutatással hasznára váljunk az állomásnak és a szocialista brigádmozgalomnak.

Ezután Szűcs Ferenc azokról a negatív jelenségekről beszélt, amelyek bizonyos fokig gátolják a brigádmozgalom fejlődését. *A budapesti igazgatóságtól több segítséget várnak. Annál is inkább, mert a szocialista brigádokkal való rendszeres foglalkozás a vezetők munkáját is segíti.* Helyes lenne, ha a vezetők kikérnék a szocialista brigádok véleményét. Nemcsak ilyen ünnepélyes nap alkalmával foglalkozzanak a brigádokkal, hanem az év minden szakában. *Hasznára válna ez a mozgalomnak és a vasútnak egyaránt.*

A Landler Jenő Járműjavító Üzem szocialista brigádjainak nevében *Nagy András* szólt a tanácskozáshoz. Elmondotta, hogy üzemükben az első szocialista címért küzdő brigádok 1959-ben alakultak. 1960-ban már 5 brigád, 1968-ban pedig 153 szocialista brigád dolgozott a Landlerben. A mozgalom népszerűségére jellemző, hogy évről évre emelkedett a szocialista brigád címért küzdők száma.

— *Brigádjaink már nagyon sok nehéz termelési feladatot oldottak meg* — hangsúlyozta. — *Éves vállalásaikat minden esetben teljesítették.* Véleményem azonban az, hogy a szocialista brigádok vállalásai elsősorban a termelés területére korlátozódnak. Ez nem helyes, mert elmarad mellette a politikai és a kulturális tevékenység. *Az embereket meg kell nyerni pártunk politikájának helyességéről* és arról, hogy a határozatok végrehajtásában tevékenyen működjenek közre.

Ferencváros állomás szocialista brigádjainak és dolgozóinak üdvözletét *Vigh István* szocialista brigádvezető tolmácsolta, majd arról beszélt, hogy az állomáson dolgozó szocialista brigádok munkája nagyban hozzájárult ahhoz, hogy Ferencváros csomópont 1965-ben, 1966-ban és 1967-ben elnyerte az MT—SZOT vörös vándorzászlaját.

Vigh István

— *Szocialista brigádjaink mindig fő feladatuknak tekintik a munkaerkölcs és a munkafegyelem megszilárdítását* — mondotta. — A szocialista brigádok munkáját az állomás gazdasági és mozgalmi vezetői rendszeresen segítik és anyagilag is jutalmazzák. Ez ösztönző hatással van a brigádtagok munkájára és a mozgalomra.

Kevesebb órával jobb teljesítmények

Ambrusit. József, a bátaszéki vontatási főnökség dolgozója elmondotta, hogy szol-

Ambrusits József

gálati helyükön öt évvel ezelőtt alakult az első szocialista címért küzdő brigád. Munkánkat a hármas jelszó szellemében végezzük. Az elmúlt évben igyekeztünk a szocialista tudatformálás területén is előbbre lépni.

Ezután arról beszélt, hogy vontatási főnökségünknél *az egyéni beosztásról áttértek a sorozatra történő vezénylésre.* Ennek jelentőségét abban látja, hogy fokozódott a társadalmi tulajdon védelme és nőtt az egymás iránti bizalom is. *Ugyanakkor helyes szervezéssel elérték, hogy kevesebb szolgálati órával, nagyobb gazdasági eredményt produkáltak.* Még egy érdekesség: a mozdonyoknál felfedezték az úgynevezett észrevételi könyvet. Így a mozdonyszemélyzet a váltás alkalmával mindig tudomást szerez az esetleges hibákról és azokat azonnal orvosolják.

A szocialista brigádmozgalomnak nagyon nagy jelentősége van — mondotta befejezésül — csak nem kell félni a nehézségektől, az újtól.

Bármilyen modern vasútat építünk, a vasutast nem lehet nélkülözni

Lendvai László

Az Északi Járműjavító Üzem szocialista brigádjainak nevében *Lendvai László* művezető szólt a tanácskozáshoz. Mint mondotta, ők javítják a közép- és nagy teljesítményű Dieselmozdonyok alvázait. Valamennyien tisztában vannak azzal, hogy milyen fontos munkát végeznek. *Azok a mozdonyok, amelyeket ők javítottak, eddig még hiba nélkül futottak, s erre valamennyien büszkék.*

Szóvá tette azt is, hogy az M 40-es mozdonyok javításánál fennakadások vannak, mert a garanciális időszakban nem kapják meg a szükséges alkatrészeket. Nem értik, *miért kellett például a közelmúltban leállított M 40—100 sorozatú gépnél 40—50 átalakítást elvégezni?* Miért nem írja elő a MÁV a gyárnak a feltételeket, s akkor nem kellene toldozni-foltozni a gépeket? Megemlítette még, *hogy a villamosmozdonyosztály dolgozói felajánlják segítségüket a nyíregyházi vontatási főnökségnek.* Ha igénylik, egy hétre Nyíregyházára utaznak, hogy tapasztalataikat, munkamódszereiket átadják azoknak, akik a villamosmozdonyok javításával foglalkoznak. Ezenkívül nyíregyházi szakembereket is szívesen látnak az üzemükben.

A vita során felszólalt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter is. Meleg szavakkal üdvözölte a tanácskozás részvevőit és a megjelenteken keresztül a magyar vasutasokat, majd a következőket mondotta:

dr. Csanádi György

— *Rendkívül nagy jelentőséget tulajdonítunk a szocialista brigádmozgalomnak. Ez a mozgalom politikailag is neveli a vasutasokat, s ez nemcsak a vasútnak, hanem a népgazdaságnak is hasznos. Hiszen nem mindegy, hogy a magyar vasutas hogyan áll helyt munkájában, milyen akarással dolgozik azért, hogy a szocializmus építése mindinkább előrehaladjon.*

A jövőben még nagyobb szükség lesz arra, hogy a vasutas műveltebb, kulturáltabb legyen. A szocialista brigádmozgalom alkalmas arra, hogy művelt, fegyelmezett embereket neveljen. Mindenki előtt ismeretes, hogy a következő években, a negyedik ötéves tervben is, nagy feladataink vannak. Arról már beszéltünk, hogy egy vasút fejlesztésében mindig legnehezebb az, amikor a fejlődés gyors tempóban halad és a régi létesítmények mellett megjelentek az újak. *Vonalainkon még nagy számban vannak a gőzmozdonyok, de ugyanakkor megjelentek a korszerű Diesel- és villamosmozdonyok.* Minél előbb sikerül a gőzmozdonyt kiiktatni, annál biztonságosabban és annál gazdaságosabban tudunk dolgozni.

A negyedik ötéves terv végére gyakorlatilag megszűnik a gőzvontatás. Gőzmozdony talán csak egy-két mellékvonalon üzemel. *1975 után pedig már modern vonóerővel fogunk rendelkezni.* A negyedik ötéves terv végére elérjük, hogy a gerinchálózaton a pályafenntartási munkát már mindenütt korszerű gépek segítik. Hiszen ez előfeltétele a modern vasútnak. Nagyot lépünk előre a biztosítóberendezés automatizálását illetően is. Egyet azonban világosan kell látni: *akármilyen modern vasutat építünk, akármilyen automatával, távvezérléssel is rendelkezünk, a magyar vasutast nem tudjuk nélkülözni.* Hiába lesz modern a vasút, ha nem lesz, aki vezeti. Ezért jelentős ez a mozgalom, mert ez neveli azt a vasutas réteget, amely alkalmas lesz majd a modern vasút vezetésére.

Tovább kell javítani a vezetés színvonalát

Keszei Károly

Felszólalt a tanácskozáson *Keszei Károly,* a SZOT Elnökségi Irodájának vezetője is. Bevezetőjében elmondotta, hogy a vasutas szocialista brigádvezetők tanácskozásával lényegében befejeződött a III. Országos Szocialista Brigádvezetői Tanácskozás előkészítése.

A különféle iparágakban megtartott tanácskozások vitáinak figyelemmel kísérése megerősített bennünket abban, hogy a tanácskozás megrendezése a mozgalom továbbfejlesztése érdekében szükséges — mondotta. — *Az a véleményem, hogy ez a tanácskozás is hiven tükrözte a brigádmozgalomnak azokat a sajátos problémáit, amelyek a vasútra vonatkoznak.* A felmerült szakmai jellegű kérdések minden bizonnyal megfontolásra késztetik a vasút legfelsőbb gazdasági és mozgalmi vezetőit is. *Jóleső érzés volt hallgatni azokat a felszólalásokat amelyekből érződött a felelősségérzet, a hivatásszeretet és bizonyos mértékig az aggodalom is.* Mi úgy látjuk, hogy a mozgalom továbbfejlődé alapvetően az irányítási munka; a vezetés színvonalának megjavításától függ. Érvény kell szerezni annak az elvnek hogy a vállalati szervezet különböző lépcsőfokain a mozgalom irányítását a gazdasági szakszervezeti és KISZ-szervezeteknek együtt és külön-külön kell végezniük, ezért együttesen és külön-külön felelnek is.

Sikeresnek tekintem ezt a tanácskozást azért is, mert azok a küldöttek, akik majd országos tanácskozásokon részvesznek, jó felkészítést kaptak — mondotta befejezésül Keszei Károly.

A vitában elhangzottakra *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes és *Szabó Antal* főtitkár válaszolt. Majd utána az elnöklő *Gulyás János* titkár előterjesztésére a tanácskozás 84 küldöttet választott a szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozására.

Szocialista brigádvezetők kitüntetése

A közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége, a szocialista brigádmozgalom 10 éves fennállása alkalmából a brigádmozgalom szervezésében, erőfeszítésében kifejtett tevékenységéért

elismerésben részesítette és dicsérő oklevéllel tüntette ki:

Kiss II. Lajos főellenőr szocialista brigádját (Szombathely állomás); a Budavári László főellenőr vezette Kun Béla szocialista brigádot (Miskolc Tiszai pu.); Juhász Lajos segédellenőr szocialista brigádját (Debreceni Vontatási Főnökség); Szűcs Ferenc ellenőr vezette November 7 szocialista brigádot (Hatvan állomás); Halász Imre ellenőr vezette Rózsa Ferenc szocialista brigádot (Szolnoki MÁV Járműjavító Üzem); Benkő László főellenőr szocialista brigádját (MÁV Északi Járműjavító Üzem); Banai Gyula műszaki főintéző vezette Zalka Máté szocialista brigádot (Pécsi TBFF); Gecs László ellenőr vezette Kulich Gyula szocialista brigádot (Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzem); Erdélyi István segédellenőr vezette Petőfi szocialista brigádot (Budapesti MÁV Magasépítési Főnökség); és Szabó Pál segédtiszt szocialista brigádját (Szentesi Építési Főnökség).

A közlekedés- és postaügyi miniszter
dicséretben részesítette:

Ádám István műszaki ellenőrt (Nyíregyházi Vontatási Főnökség); Balogh Barnabás ellenőrt (Miskolci MÁV Járműjavító Üzem); Balogh Gyula főellenőrt (Rákosrendező pu.); Bánki Lajos főellenőrt (Pécsi MÁV Pályafenntartási Főnökség); IV. Bodnár József ellenőrt (Diósgyőr Vasgyár állomás); Bűcs Gábor műsz. főellenőrt (Debreceni TBFF); Farkas Kálmán felügyelőt (Dorogi Vontatási Főnökség); Gergely Miklós segédellenőrt (Debreceni MÁV Járműjavító Üzem); Hajdú Lajos felvigyázót (MÁV Budapesti Építési Főnökség); Horváth II. Ferenc főellenőrt (Dombóvár állomás); Jáhni János műszaki főintézőt (MÁV Hídépítési Főnökség); Kecskeméti Ferenc ellenőrt (Békéscsaba állomás); Lévárdi Sándor főellenőrt (Landler Jenő Járműjavító Üzem); Nagy László ellenőrt (Tapolcai Vontatási Főnökség); Nemes István segédtisztet (MÁV Házkezelési Főnökség); Oláh Sándor ellenőrt (MÁV Autóforgalmi Főnökség); Sándor Zoltán főintézőt (Miskolci Vasútigazgatóság); Solti József műsz. főintézőt (MÁV Anyagvizsgáló Főnökség); Tompa Sándor segédtisztet (Dunakeszi Járműjavító Üzem) és Takács Zsigmond műsz. segédfelvigyázót (Vésztői Vontatási Főnökség).

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége

dicsérő oklevéllel tüntette ki:

Lajtos István felvigyázó szocialista brigádját (Bp. Keleti pu.); Schmidt Miklósné segédellenőr vezette Baross Gábor szocialista brigádot (Bp. Nyugati pu.); Konrád János segédellenőr vezette Lokomotív szocialista brigádot (Hámán Kató Vontatási Főnökség); Nádasi János tanácsos vezette November 7. szocialista brigádot (Sárospatak Vonalfőnökség); Blaskó Balázs műszaki ellenőr vezette Ady Endre szocialista brigádot (Miskolci Vontatási Főnökség); Somogyi Mihály segédtiszt vezette Dobó István szocialista brigádot (Nagyút állomás); Rostás Tibor intéző vezette Kossuth szocialista brigádot (Nagykőrös állomás); Vígh II. István intéző szocialista brigádját (Bp. Ferencváros állomás); Juhász Ferenc főellenőr József Attila szocialista brigádját (Jobbparti Bizt. Berend. Fennt. Főn.); Kovács József felvigyázó szocialista brigádját (Hatvan Salgótarjáni Pályafenntartási Főnökség); Chemez Dénes műsz. intéző vezette Csányi László szocialista brigádot (Bp. Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség); Balogh Tivadar felvigyázó vezette Tisza szocialista brigádot (Kisújszállási Pályafenntartási Főnökség); Vén Lajos segédfelvigyázó vezette Petőfi szocialista brigádot (Kiskunhalasi Pályafenntartási Főnökség); Fábián Lajos műszaki ellenőr vezette Kossuth szocialista brigádot (Pécsi Pályafenntartási Főnökség); Csomós Lajos főellenőr vezette Lenin szocialista brigádot (Nagykanizsai Vontatási Főnökség); Hanzmann Károly mérnök tanácsos vezette Batsányi szocialista brigádot (Tapolcai Pályafenntartási Főnökség); Hriagyel Mihály segédellenőr vezette Kilián György szocialista brigádot (Landler Jenő Járműjavító Üzem); Füri János ellenőr vezette Május 1. szocialista brigádot (Dunakeszi Járműjavító Üzem); Püspök György ellenőr Kandó Kálmán szocialista brigádját (Debreceni Járműjavító Üzem); Erdős Tibor segédtiszt vezette Derkovits Gyula szocialista brigádot (Szombathelyi Járműjavító Üzem); Mándi Jánosné főellenőr vezette Hámán Kató szocialista brigádot (Nyíregyháza állomás); Laboncz Istvánné segédellenőr vezette Törekvés szocialista brigádot (MÁV Adatfeldolgozó Főnökség); Winchelm Károly ellenőr szocialista brigádját (TBÉF).

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter átnyújtja az elismerő oklevelet Budavári László főellenőrnek, a Miskolc Tiszai pályaudvaron dolgozó Kun Béla szocialista brigád vezetőnek
(Hemző Károly felvétele)

dicséretben részesítette:

Ábrahám József műsz. ellenőrt (Szegedi MÁV TBFF); Birkás József segédfelvigyázót (Hatvan—Füzesabonyi Pft Főn.); Burger József segédellenőrt (Bp. Ferencvárosi Pft. Főn); Csiga Lajos ellenőrt (MÁV Gépjavító Üzem); Dömötör Margit segédmunkást (Soproni Vontatási Főn.); Gaál Rudolf ellenőrt (Miskolci MÁV Jj. Üzem); Fazekas László segédfelvigyázót (Tapolcai Pft. Főn.); Fekete András segédellenőrt (Debreceni MÁV TBFF); Hamar Balázs ellenőrt (Szolnoki Vontatási Főn.); Hegedűs Béla Imre segédellenőrt (Budapesti BBFF); Iszak Anna segédellenőrt (MÁV Adatfeldolgozó Főn.); Jánosi István műsz. főintézőt (Szombathelyi MÁV TBFF); Kiss István ellenőrt (Székesfehérvári MÁV Jj. Üzem); Kocsis István felvigyázót (Újmiskolci Pft. Főn.); Kovács Mihály ellenőrt (Székesfehérvári Pft. Főn.); Lucás Mihály intézőt (Hódmezővásárhely állomás); Miasik Ferenc felvigyázót (Sátoraljaújhelyi Pft. Főn.); Ifj. Nyirati József segédellenőrt (MÁV Északi Jj. Üzem); Pécsi Lajos főintézőt (Nagykanizsa állomás); Poór Gyula ellenőrt (Kaposvári Vontatási Főnökség); Siklósi Vilmos főellenőrt (MÁV Nyugdíj Hiv.); Sikula László ellenőrt (Debreceni MÁV Építési Főn.); Szombath Kálmán segédfelvigyázót (Győri Szertárfőn.); Szűcs István főellenőrt (Debrecen állomás); Varga István főellenőrt (Debreceni Vontatási Főn.); Varga József intézőt (Dombóvári Szertárfőn.); Vigh Béla segédellenőrt (Szolnoki MÁV Jj. Üzem) és Vigh II. István intézőt (Bp. Ferencváros állomás).

A Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottsága
Dicsérő Oklevelet adományozott:

Banai József segédellenőrnek (Miskolc TBFF); Kristóf József segédtisztnek (Bp. Nyugati pu.); Körző Csaba segédtisztnek (Pécsi TBFF).

A VII. kongresszus határozatainak végrehajtásáról V.

Szakszervezetünk VII. kongresszusa feladatul szabta a vasutas dolgozók politikai, ideológiai, erkölcsi nevelése, szakmai és általános műveltsége fokozatos és rendszeres emelésének elősegítését. E feladatok végrehajtására készített intézkedési terv alapján a következőket tettük:

A SZOT Elnökségének határozata alapján szakmai sajátosságunkat figyelembe véve kidolgoztuk a *„Társadalmunk időszerű kérdései"* szakszervezeti, politikai tömegoktatás irányelveit. Az elnökség által megtárgyalt és jóváhagyott irányelvek alapján a területi bizottságok, az alapszervezetek, a párt- és a KISZ-szervezetekkel együttműködve, az *1967/68-as oktatási évben a vasút területén 383 munkahelyen 1134 tanfolyamot szerveztek. A tanfolyamokon 24 947 dolgozó vett részt.*

Az előző évihez viszonyítva eredményt értünk el tartalmilag és számszerűen is. A tartalmi és minőségi emelkedést elősegítette, hogy *megfelelő képzettségű propagandistákat tudtunk foglalkoztatni.* A propagandisták felkészítése is jó volt, melyhez a párt, a területi bizottságok és az szmt-k segítséget adtak. A szervezési- és nevelési, valamint a közgazdasági osztály az egyes anyagokhoz kiegészítőt készített és azt a propagandisták rendelkezésére bocsátotta.

Az új alapfokú politikai tömegoktatás szervezésének sikerét — a szervek alapos előkészítő munkáján túl — *nagy mértékben segítette a tematikában szereplő anyagok tartalma is,* amely a szocializmus teljes felépítésével kapcsolatos időszerű, társadalmi, gazdasági, bel- és külpolitikai kérdéseket és az ezzel kapcsolatos szervezeti feladatokat foglalta magában, sok olyan kérdésre adott választ, amely a dolgozókat foglalkoztatja.

Az elmúlt oktatási év

tapasztalatait felhasználva kezdtünk hozzá az 1968/69-es év szakszervezeti, politikai tömegoktatás megszervezéséhez. *Még nem végleges adatok szerint 1390 tanfolyamot szerveztek és ezekre 26 559 fő jelentkezett.* E számadat azt igazolja, hogy tovább sikerül a politikai tömegoktatás hatósugarát növelni, közel 15 százalékkal több dolgozó jelentkezett az idén oktatásra.

Az oktatási és ismeretterjesztési munka összehangolása és továbbfejlesztése érdekében a SZOT-elnökség határozata alapján *minden szinten létrehoztuk az oktatási és ismeretterjesztési tanácsokat.*

A kongresszusi határozatból adódó feladatok fokozatos végrehajtása eredményeként az ismeretterjesztő és az állami felnőtt oktatásban a következő eredményeket értük el:

— Ismeretterjesztő akadémiát 89 alapszervezetünknél indítottak be 323 tagozattal. Beiratkozott 6564 dolgozó és az akadémiát elvégezte 5599 dolgozó.

— Ismeretterjesztő jellegű előadást 2150-et szerveztek, melyen 81 407 hallgató vett részt.

— Állami oktatásban az 1967/68-as oktatási évben általános iskolában eredményesen vizsgázott 1671, középiskolában eredményesen vizsgázott 3020, egyetemen, főiskolán eredményesen vizsgázott 1322 fő.

Az általános iskolákban vizsgázottak száma az előző oktatási évhez viszonyítva csökkent, a közép- és felsőfokú iskolákban vizsgázott hallgatók száma nőtt. Továbbra is legfontosabb tennivalónk közé tartozik a dolgozók általános iskolába irányítása.

A SZOT-titkárságának 1967 áprilisi határozata alapján kidolgoztuk a művelődési intézmények társadalmi vezetőségei újraválasztásának módszertani útmutatóját. *Segítettük és ellenőriztük a választások előkészítését, azok lebonyolítását.*

További feladat a területi és a szakszervezeti bizottságok részéről az új vezetőségek rendszeres továbbképzésének biztosítása.

A Művelődésügyi Minisztérium 105/1968. évi utasítása alapján kidolgoztuk a művelődési intézmények megszerzéséhez szükséges útmutatót, melyet a területi bizottságok rendelkezésére bocsátottunk. *Az új kategorizálás szerint szakszervezetünk 13 főkönyvtárral, 14 művelődési házzal és 4 művelődési központtal rendelkezik.* Az új működési engedélyek kiadása a tanácsi szervek részéről folyamatban van.

161 alapszervezetünknél működik rendszeresen közönségszervező hálózat. *A közönségszervezők 1967-ben 26 480 színház, opera és 13 900 egyéb műsoros rendezvényre szóló jegyet adtak el. 1423 vasutas dolgozó rendelkezik bérlettel.* A múlt évi tapasztalatokat figyelembe véve az Operaház igazgatóságával és a budapesti területi bizottsággal közösen kidolgoztuk az 1968/69-es vasutas operaházi bérletezési akcióval kapcsolatos feladatokat.

Az elmúlt évekhez hasonlóan 1968-ban is megrendeztük az országos Képzőművészeti Kiállítást, mely színvonalban és látogatottságában meghaladta az előző éveket. A vasutasnap többi központi rendezvényéhez is megadtuk a szükséges segítséget a rendező szervek részére.

Kidolgoztuk az igazgatói alap és egyéb központilag nyújtott kulturális támogatások új rendszerét, ezt széles körben ismertettük a közép- és alapszervezetekkel, hogy az új gazdasági irányítási rendszer biztosította lehetőségekkel élve minél eredményesebben tudjanak gazdálkodni.

A Vasúti Főosztály közreműködésével felmértük kulturális intézményeink anyagi helyzetét, állapotát. Ennek birtokában kívánjuk elkészíteni művelődési intézményeink hosszútávú továbbfejlesztésének tervét.

Kongresszusunk óta a kulturális vonalon végzett munkánkat a tudományos felmérő munka jellemzi. További fontos feladatunk az adatok, tapasztalatok birtokában elemezni az egyes munkaterületeket és kidolgozni a továbbfejlesztés módszerét, hogy közép- és alapszervezeteink központi irányításunk folytán még nagyobb eredményeket tudjanak elérni.

Szakszervezetünk nemzetközi kapcsolata, a cserelátogatások a csehszlovákiai eseményekig az elnökség által jóváhagyott tervek szerint alakult. *A nemzetközi helyzet változása miatt 1968-ban nem realizálódhatott a belga vasutas szakszervezet vezetőszintű delegációjának magyarországi látogatása.* Az angol, a norvég és a svéd vasutas szakszervezet később időre halasztotta szakszervezetünk vezetőszintű delegációjának tervezett látogatását.

1967/68-ban előkészítettük és részt vettünk az USIC által rendezett különböző vasutas nemzetközi sportversenyeken, ahol a versenyzőink váltakozó sikerrel szerepeltek. *A nemzetek közötti pontversenyben a 8. helyen végeztünk.*

Segítséget nyújtottak a vasutas sportegyesületek vezetőségei választásának előkészítéséhez és lebonyolításához. Elkészítettük az 1968. és 1969. évi nemzetközi sporttervet és a költségvetést. A főkönyvelőség bevonásával ellenőriztük a társadalmi munkával építendő sportpályákat.

Felülvizsgáltuk a vasutas sportkörök utazási kedvezményeit és a jogos igényekre vonatkozóan a javaslatunkat a vezérigazgatóság részére megküldtük. Elvégeztük a sportkörök statisztikai és szervezeti felmérését, a sportlétesítmények állapotának katalogizálását.

Kidolgoztuk a szakszervezetek XXI. és az MTS II. kongresszusa határozatából adódó feladatok végrehajtását. Segítettük és ellenőriztük a területi bizottságok tömegsporttevékenységét.

(Folytatjuk.)

TERÉZVÁROSI TERVEK

Tovább szélesíteni az aktivisták körét

Az új szervezeti forma alapján másodszor, egyébként negyedszer választották *Szabó Tibort,* a MÁV Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség szakszervezeti bizottságának titkárává. A vezetőségválasztó taggyűlés jegyzőkönyvén, úgyszólván még meg sem száradt a tinta, a titkár máris az új feladatokra készül.

— Sok a tennivalónk — mondotta Szabó Tibor — *különösen azért, mert az elmúlt két esztendő, amikor már közvetlenül hozzánk tartoztak a pályamesteri szakaszok, kísérleti jellegű is volt. Ennek vége. A választás során összegeztük munkánk tapasztalatait és egyértelműen meghatározásra kerültek a további feladatok.*

Egységes irányítás

— Hogyan vált be az új szervezeti forma?

— Az irányítás egységessé vált, hiszen főnökségünk minden szervezett dolgozója egy alapszervezethez tartozik. Ujjáválasztásunk során többen elmondották, *milyen előnyös, hogy most már minden szinten magunk foglalkozhatunk sajátos problémáinkkal.* Most, a választás után, legfőbb feladatunknak tekintjük, hogy több dolgozót bevonjunk a szakszervezeti munkába, szélesítsük aktivistáink körét.

— Mire gondol?

— Néhány nap múlva sor kerül újjáválasztott szakszervezeti bizottságunk első ülésére. Ez alkalommal javasolni szeretném, hogy a korábban már működött albizottságokon kívül újabbakat is szervezzünk. A részortfelelős így jobban átfoghatja a területileg nagyon széttagolt alapszervezetet. *Különösen fontos, hogy létrehozzuk a bér, a munkavédelmi és a kulturális bizottságot, a társadalombiztosítás vonalán pedig az üdültetési albizottságot is.* Haladéktalanul el kell készítenünk ezek munkatervét. Szeretnénk mielőbb 2—3 hetes tanfolyamra küldeni az újonnan megválasztott reszortosainkat. A megfelelő módszerek kialakítását illetően ez rendkívül nagy segítséget jelentene számunkra.

Tervek, célkitűzések

Mindez a végrehajtandó feladatoknak csak egy része. A titkárt további tervek, célok foglalkoztatják.

Milyen tervek és célok? — Itt van például a bizalmiakkal kapcsolatos feladat. A terézvárosiaknál is gyakran hangoztatták, hogy *„a bizalmiak a szakszervezeti munka alappillérei"*... De, azt a kérdést csak kevesen tették fel önmaguknak: *megfelelően építünk-e „alappilléreinkre"?* A valóság az, hogy sok pályamester ma sem tekinti partnerének a szakszervezeti bizalmit, a főbizalmit, nem igényli segítségüket.

— *Alapvető feladatunk annak biztosítása, hogy a bizalmiak korlátlanul gyakorolják a részükre biztosított jogokat* — hangsúlyozta a titkár. — *Csak így biztosíthatjuk, hogy a dolgozókat közvetlenül érintő kérdések többsége a munkahelyeken kerüljön eldöntésre.* A bizalmi ne csak a tagdíjat szedje össze, de képviselje is a csoportjához tartozókat. Tudjuk, nem megy máról holnapra a helyes módszerek kialakítása. Ezen a területen is csak a türelmes nevelőmunka segít.

49 szocialista brigád

Az egyébként örvendetes tény, hogy a főnökség dolgozóinak mintegy 80 százalékát tömöríti a meglevő 49 szocialista brigád, további feladatokat is jelent. A többi között azt, hogy most már *a minőségi eredményeket növeljék a szocialista brigádmozgalomban. Ehhez céltudatosabb vállalásokra van szükség, s különösen arra, hogy a szakvonali vezetők, a pályamesterek biztosítsák a teljesítés feltételeit.* A termelő munkát illetően sok a tennivaló a főnökség területén.

— Tavaly gépek segítségével felújítottuk a hozzánk tartozó ceglédi vonalat, hogy a villamosítás szabta magasabb követelményeknek a pálya is megfeleljen — mondotta *ezzel* kapcsolatban Szabó Tibor. — *Lelkiismeretesebb fenntartással kell most kijavítanunk a gépi munka nyomán fellépő irányhibákat, süppedéseket.* A felépítményi munka minőségi követelményei mellett magasépítményi munkáinkra is fokozott gondot kell fordítanunk, különösen a Nyugati pályaudvaron. A tervszerűség ezen a területen erősen javításra szorul, s a jobb munkaszervezéshez különösen sok segítséget adhatnak szocialista brigádjaink. *A művelődést, a szocialista emberhez méltó életmódot illetően is előtérbe kerülnek a magasabb követelmények.* Célunk az, hogy minden tekintetben jobban kibontakoztassuk a szocialista brigádmozgalomban rejlő nagyszerű lehetőségeket.

Megoldandó feladatok

Az újjáválasztott szakszervezeti bizottság feladatai között rendkívül jelentős az érdekvédelemmel, a szociális ellátás javításával kapcsolatos munka is. *A megoldandó szociális feladatok közül a legsürgősebb a VIII-as mozgó szakasz részére megfelelő fürdőkocsi biztosítása.*

— *Évek óta hiába sürgetjük a fürdőkocsit. Ezért küldöttértekezletünk határozata alapján most már közvetlenül a vezérigazgató elvtárshoz fordulunk ezzel a nagyon is indokolt kéréssel* — jegyezte az szb-titkár.

Lőrincz János

Nyilvános pártnap Dombóvárott

A dombóvári csomópont kommunistáinak, a járási pártbizottság felkérésére, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója nyilvános pártnapot tartott. Az elnökség sorában helyet foglalt *dr. Szabó Tibor,* a pécsi igazgatóság vezetője, *Halmai János,* a járási pártbizottság első titkára és *Gyuricza István,* a járási tanács elnöke is.

A miniszterhelyettes először az MSZMP Központi Bizottságának decemberi határozatát ismertette, majd a vasút 1968 évi eredményéről és az 1969. évi feladatokról beszélt. Szólt többek között a közlekedési koncepció jelentőségéről, a vasút technikai fejlesztéséről, valamint az utóbbi időben bekövetkezett sajnálatos vasúti balesetekről is. Ezután a dombóvári csomópont fejlesztési tervét ismertette. Ebben az évben megkezdik az új delta vágány építését is. A távlati tervekben pedig Dombóvár állomás felvételi épületének rekonstrukciója, illetve több szociális létesítmény megépítése szerepel.

Halmai László
Dombóvár

A HÁMÁN KATÓ VONTATÁSI FŐNÖKSÉGNÉL

a tagság örömmel nyugtázta a szakszervezeti élet fellendülését

A *Hámán Kató Vontatási Főnökség* műhelybizottságainak újjáválasztása után a szakszervezeti bizottság választó küldöttértekezlet is összeült. A szakszervezeti bizottság beszámolójában sokoldalú mérlegelését hallhatták a küldöttek a szakszervezeti tagság érdekében végzett munkáról, a szakszervezet növekvő hatáskörének érvényesítéséről, az ebből eredő gondokról, a bérezésről és az aránytalanságok felszámolásáról.

NEM FUKARKODTAK A DICSÉRETTEL

A beszámolót aktív vita követte. *A felszólalók örömmel állapították meg és bizonyították a szakszervezeti élet kibontakozását, fejlődését.* A szakszervezeti bizottság, a műhelybizottságok tevékenysége nyomán aktívabb politikai nevelőmunka, határozottabb érdekvédelem bontakozott ki, különösen az utóbbi évben. *Dicséretes — mondották, hogy közügy lett a beteg emberek segítése, és hogy kiterjedt a figyelem a nyugdíjasok iránt.* Nemcsak a szakszervezeti munka javult, de a szakszervezeti bizottság következetes tevékenységéről a tagság tájékoztatása is. Nem fukarkodtak a küldöttek a bizalmat ébresztő, aktív, áldozatos szakszervezeti munka elismerésével.

A bizalmi munka javulásáról is szóltak a küldöttek. Kifejezték, *helyeslik a szakszervezeti bizottság határozottabb fellépését, amely a tagság bizalmának erősödését jelentette.* Több felszóló szóvá tette, hogy ma még a tagság érdekeinek, a szocialista elosztás elveinek és az üzemi demokrácia követelményeinek érvényesülése nem megy súrlódások nélkül.

Hangsúlyozták, hogy túl sok a kötöttség a jelenlegi bérgazdálkodásban, és ez hátrányosan érinti a munkaerőgazdálkodást is. *Indokolt lenne a helyi szolgálati vezetők hatáskörének, önállóságának e téren való növelése.* A jelenlegi szakszám rendszer gátolja már a helyes bérezést, a szocialista elosztás elvi és következetes gyakorlati érvényesülését. Javasolták a szakszervezet felső vezetésének és illetékes gazdasági vezetőknek: *vizsgálják meg és tegyék lehetővé, hogy egy-egy szolgálati hely vezetője és szakszervezeti szervei a bértömeggel önállóan gazdálkodjanak,* a jelenlegi szakszámrendszer helyett bérezési elvek és bérhatárok legyenek.

HAT ÉV ÓTA HÚZÓDÓ PROBLÉMA

Szóvá tették a NOHAB-mozdonyok ablakmelegítésének 6 év óta húzódó megoldatlanságát, káros hatásait, veszélyeit. Javasolták — a szabadidő növelése érdekében —, hogy a vidékről bejáró dolgozók részére a 20. mintájú jegyekkel engedélyezzék a menetrendszerű gyorsvonatok igénybevételét egy általános rendelettel, vagy az igénybevétel megadásának jogát adják a külszolgálati főnökségek hatáskörébe.

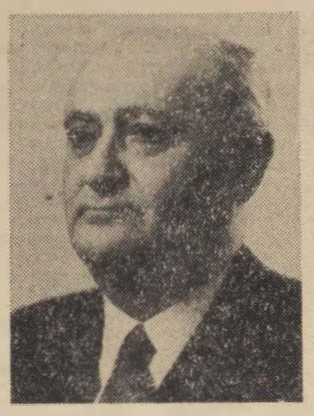
A felszólalók közül többen kérték: *a gazdasági vezetők legyenek jobban a szocialista brigádmozgalom segítői, vegyenek részt az észszerű gazdasági vállalások kialakításában a vállalások feltételeinek megteremtésében.* Mondják meg a brigádoknak, mit várnak tőlük, mivel szolgálhatják jobban a gazdaságosságot, a műszaki fejlődést.

A szakszervezeti tagság a jelölőbizottság által javasoltakat újraválasztotta. A szakszervezeti bizottság titkára ismét *Raczki Ferenc* lett.

Kovács János

HÚSVÉTRA VÁSÁROLJON AJÁNDÉKOT AZ UTASELLÁTÓ PÁLYAUDVARI PAVILONJAIBAN. CUKORKA ÉS CSOKOLÁDÉÁRUKBÓL BŐ VÁLASZTÉK ÁLL A VÁSÁRLÓK RENDELKEZÉSÉRE!

NEGYVEN ÉV
a közlekedés szolgálatában



Dr. Csanádi György

Negyven évvel ezelőtt, 1929-ben került a kaposvári osztálymérnökségre dr. Csanádi György, fiatal vasúti mérnök. Ott dolgozott 1945-ig. A felszabadulás után nyomban bekapcsolódott az újjáépítésbe. Mint a párt tagja, a vasutas-szakszervezet egyik alapító tagjaként dolgozott a romok eltakarításán, az élet újrakezdésén. A párt fontos helyre állította: 1945-től 1947-ig a pécsi MÁV Igazgatóság vezetője volt, majd osztályvezetőként a KMP-be került. Széleskörű műszaki tudása, nagy élettapasztalata rangban, megbecsülésben egyre feljebb emelte, 1949-től 1956-ig mint MÁV vezérigazgató vetette meg annak a nagy műszaki rekonstrukciónak alapját, melynek napjainkban tanúi vagyunk. Az ellenforradalom után 1957-től 1963-ig a miniszter első helyettese volt, 1963 óta közlekedés- és postaügyi miniszter.

Gazdag tudományos múlt fémjelzi dr. Csanádi György életútját. 1958 óta a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, az MTA Közlekedéstudományi Főbizottságának elnöke. A Közlekedéstudományi Egyesuletben is elnöki tisztséget tölt be. Korábban, mint tanszékvezető egyetemi tanár, közvetlenül is részt vett a fiatal mérnökgenerációk nevelésében. „Vasúti Üzem" c. egyetemi tankönyvét (1954) ma is szívesen forgatják a fiatal mérnökök, akik a vasút szolgálatát választották élethivatásul.

Dr. Csanádi György tudományos munkásságának, a közlekedés fejlesztése érdekében tett 40 éves fáradozásának koronája az ő nevéhez fűződő átfogó közlekedéspolitikai koncepció, a közlekedés minden ágazatának tervszerű, arányos fejlesztési terve, melyet az elmúlt évben fogadott el az országgyűlés.

Mint közlekedés- és postaügyi miniszternek fő célja az összes ágazat magasfokú műszaki rekonstrukciója, a közlekedés gyorsabbá, biztonságosabbá és gazdaságosabbá tétele.

A négy évtizedes jubileum alkalmából rendezett ünnepségen a vasút vezetése nevében Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte a minisztert. A szakszervezet elnökségének jókívánságait Szabó Antal főtitkár tolmácsolta.

A vasutasok másfél százezres családja nevében köszöntjük mi is dr. Csanádi György elvtársat, szolgálata megkezdésének 40 éves jubileuma alkalmából és kívánjuk, hogy még sokáig lássa el egészségben azt a magas közjogi posztot, melyet a magyar közlekedés irányítása jelent.

Elköszöntek a Délitől

Március 1-én, este 7 órakor ugyanúgy elmentek, vagy indulásra készen álltak a Déli pályaudvaron a vonatok mint máskor, csak más szombatokon ritkán szűrődik ki fény a nagy oktatóterem ablakaiból. A halk zene, ami szólt, nem hallatszott ki a peronokra, hiszen akiktől a még maradók elköszöntek, nem kívánták a beatzenét.

A nyugdíjba vonulók ültek a terített fehér asztaloknál. Nem szabad azt írni, hogy búcsúztatták őket, mert *Szabó Imre* szb-titkár is kerülte ezt a szót. Rövid és kötetlen beszédéből — melynek hangján érződött a megilletődött ünnepélyesség, de szavainak tartalma közvetlen baráti szeretettel volt teli —, idézzük: *„Sokan számolták már a hónapokat, heteket, napokat és a kivülállók azt hitték, hogy várják a napot, de amikor eljött, a minden szolgálatát végleg letevő öreg vasutas nyelt egyet és rövidre fogta mondókáját, vagy egy szót sem tudott szólni".* Milyen jó, hogy ilyenkor nincs ott a feleség, a gyerek, hiszen az erős apa küszködik szemével, mellyel oly sokszor tudott határozottan, szigorúan nézni.

Az állomás főnöke, *Rakk Kálmán*, volt dolgozótársait köszöntve, meleg szavakkal méltatta a gondos és szerető feleségek érdemeit, akik a táskákba csomagolták az otthon ízeivel a segítő szeretetet. Hosszú évtizedek munkája után, a milliókat utaztató vasutasok letették a szerszámokat: *a táskát, a kulcsot és lámpát.*

A nyugdíjascsoport vezetője befogadta a nagy családba az *„új öreg vasutasokat"*, akik ott, fiatalként foglalnak helyet. mert a vasutas nyugdíjasok szervezete ebben is példát mutat, nem hagyja magára még a fiatal öreget sem. **F. K.**

A titkár újra bizalmat kapott

Február utolsó napjaiban került sor *Miskolc Gömöri pályaudvaron* a szakszervezeti bizottság újraválasztására. A küldöttek előtt *Sánta János*, a szakszervezeti bizottság titkára számolt be az elmúlt két évben végzett munkáról. Elmondotta többek között, hogy eredményesen valósították meg a közbeváltó rendszert és a munkaidő-csökkentést. Szólt a bérügyi intézkedésekről is. A szakszervezeti bizottság titkára megdicsérte a bizalmiakat, akik eredményes munkát végeztek.

A beszámolót követő vita után sor került a szakszervezeti bizottság megválasztására. A titkár ismét Sánta János lett.

Behán Rózsa

Tizes névadó ünnepség

Szeged állomás nőbizottságának kezdeményezésére az állomás szakszervezeti és KISZ-bizottsága *10 vasutas szülő újszülött gyermekének rendezett névadó ünnepséget.* Az újszülöttek a III. kerületi tanács anyakönyvvezetőjének jelenlétében kapták meg nevüket. A kedves kis házi ünnepségen közreműködött a szegedi Rigó utcai úttörőzenekar és kamarakórus.

Az állomás szakszervezeti bizottsága a legifjabb állampolgároknak, illetve szüleiknek ajándékkal kedveskedett.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

KITÜNTETÉS

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa **Etterer Sándor** MÁV műszaki főfelügyelőnek, a dombóvári vontatási főnökség vezetőjének, **Greschl Jenő** főtanácsosnak, az Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság osztályvezetőjének és **Turnai Lajos** igazgatónak, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet tudományos osztályvezetőjének eredményes munkásságuk elismeréséül, nyugalomba vonulásuk alkalmából a **Munka Érdemrend** arany fokozata kitüntetést adományozta. A kitüntetéseket Losonczi Pál, az Elnöki Tanács elnöke adta át.

A szerkesztőség üzeni

Bakó János, Varkoly István, Miskolc; Illés Gyula, Bánáti József, Pécs; Maróti István, Szombathely; dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Halmai László, Dombóvár; Behán Rózsa, Miskolc Gömöri pu.; Volosinovszki János, Kecskés Gábor, Debrecen; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Szűcs Ferenc, Hatvan; Végh Gyula Rákosrendező; Selmi József Dunaújváros: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Z. Burján István, Miskolc Tiszai pu.: Göcze Tibor, Lesencetomaj; Szűcs Ferenc, Hatvan; Sugatagi Béla, Gödöllő: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Kitüntetések
a nemzetközi nőnap alkalmából

A nemzetközi nőnap alkalmából a termelő munkában elért eredmények, valamint a mozgalmi téren kifejtett tevékenység elismeréséül a közlekedés- és postaügyi miniszter

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette: Banyó Anna ellenőrt (Szombathely áll.); Batton Karola főellenőrt (BVKH); Bóka Jánosné segédellenőrt (Bp. Magasép. Főn.); Csegöldi Sándorné ellenőrt (Bp. Keleti pu.); Győr Sándorné főintézőt (Bp. Keleti pu.); dr. Hegedüs Károlyné segédellenőrt (Miskolc Gömöri áll.); Jüngling Józsefné segédellenőrt (Kaposvár áll.); Király Józsefné titkárt (1. Szakoszt.); Kovacsik Pálné munkást (Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn.); Lévárdi Erzsébet intézőt (Jobbparti Bizt. berend. Fennt. Főn.); Magyar Gáborné segédellenőrt (Debreceni Ép. Főn.); Mészáros Józsefné segédellenőrt (10. Szakoszt.); dr. Nagy Elekné felügy. (Szombathelyi Vasútigazg.); Nagy Éva tanácsost (MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Ig.); Oláh Györgyné ellenőrt (MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem); Poók Istvánné felvigyázót (MÁV Hídépítési Főn.); Pszota Jánosné segédellenőrt (MÁV Kórház és Közp. Rend. Int. Raics Nándorné intézőt (Vasúti Főoszt. Titkárság); Sáry Antalné ellenőrt (Pécsi Vasútigazg.); Sebők Lászlóné főintézőt (Bp. Vasútigazg.); Szilvási Mária főintézőt (Nyiregyháza-átrakó); Szuhay Miklósné főintézőt, Vasúti Főoszt. Közgazd. és Üzemszerv. Oszt.); Takács Antalné segédellenőrt (GySEV); Tanyi Ferencné segédellenőrt (MÁV Miskolci Jj. Üzem); Tarr Gyuláné ellenőrt (2. Szakoszt.); Tavaszi Károlyné segédellenőrt (Közp. Számvit. Főn.); Toldi Júliánna felvigyázót (Békéscsaba áll.); Végh Anna főintézőt (4. Szakoszt.); özv. Zeke Pálné segédmunkást (Kisterenyei Vont. Főn.); Zsigmond Istvánné intézőt (Kecskeméti Pft. Főn.); Somogyi Ilona pincemester (Utaselátó V. Bp. Déli 34. sz. Üzem); Szabó Andrásné segédmunkást (Püspökladányi Fatelítő Vállalat).

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: özv. Agárdi Sándorné segédmunkást (Debreceni Vont. Főn.); Balázs Józsefné főintézőt (Szeged! Vasútigazg.); Balogh Lászlóné segédellenőrt (8. Szakoszt.); Baráth Ágnes segédfelvigyázót (Nagytétény-Diósd áll.); Bátor Józsefné segédellenőrt (Berente! Szertárvez.); Boda Vilma felvigyázót (MÁV Debreceni Jj. Üzem); Bokros Jánosné segédellenőrt (MÁV Szak- és Szerelőipari Főn.); Dobos Margit főtisztet (Miskolci Vasútigazg.); Dudás Istvánné segédellenőrt (Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üz.); Eger Györgyné ellenőrt (MÁV Szállítmányozási Főn.); özv. Horváth Jánosné ellenőrt (Nagykanizsai Pft. Főn.); Hőbe Endréné felvigyázót (MÁV Közegészségügyi Int.); özv. Jalsa Ferencné segédfelvigyázót (Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.); Kauz Rozália segédtisztet (Kiskunhalas áll.); Kis Istvánné ellenőrt (MÁV Gépjavító Üzem); Kiss Mária segédtisztet (MÁV Adatfeldolg. Főn.); dr. Klapli Lajosné intézőt (Baja áll.); Lakatos Istvánné intézőt (Szegedi Szikla Sándor MÁV Kollégium); Lakos Ivánné főintézőt (MÁV Autófuvarozási Főn.); Lábai Magdolna főellenőrt (11. Szakoszt.); Lángi Józsefné munkást (MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.); László Károlyné segédellenőrt (Szeged áll.); Leichner Imréné segédellenőrt (MÁV Épületfennt. Főn.); Loczner Lászlóné ellenőrt, (Bp. Keleti pu.); özv. Majoros Antalné segédfelvigyázót (MÁV Budapesti Távközlő Fennt. Főn.); Majoros Ferencné segédmunkást (Miskolc Tiszai pu.); Mátrai Jánosné segédtisztet (Záhony áll.); Milkovits Józsefné főellenőrt (Szombathelyi Vasútigazg.); Monszider Károlyné segédfelvigyázót (MÁV Dunakeszi Jj. Üzem); Moór Károlyné ellenőrt (Bp. Vasútigazg.); Nagy Gézáné segédellenőrt (MÁV Celldömölki Ép. Főn.); özv. Nagymihály Sándorné segédmunkást (Szegedi TBFF); Németh Ilona főintézőt (Zalaegerszegi Vont. Főn.); Novák Jánosné segédellenőrt (Pécs áll.); Oláh Károlyné intézőt (MÁV Székesfehérvári Jj. Üzem); Óra Jenőné segédellenőrt (MÁV Szombathelyi Jj. Üzem); Pető Lajosné ellenőrt (Komáromi Vont. Főn.); özv. Potoczki Józsefné segédmunkást (MÁV Házkezelési Főn.); Rolléder Károlyné segédellenőrt (Pécsi Vasútigazg.); Rózsahegyi Györgyi segédellenőrt (MÁV Tervező Int.); özv. Sáfrány Lajosné ellenőrt (Debreceni Vasútigaz.); özv. Sántha Károlyné segédellenőrt (MÁV Északi Jj. Üzem); Szabó Imréné főellenőrt (3. Szakoszt.); Szelivanov Viktorné szerz. havibéres dolg. (Vasúti Nemzetközi Oszt.); Szentgyörgyi Erzsébet munkást (Pécsi Vont. Főn.); Szolár Béláné intézőt (Lesencetomaj áll.); Tóth Béláné segédellenőrt (Ómiskolci Pft. Főn.); Tóth Béláné ellenőrt (Bp. Angyalföldi Pft. Főn.); Tóth Ferenc Józsefné segédfelvigyázót (Pécel MÁV Kórház); dr. Tóth Kamélia orvos tanácsost (Debreceni MÁV Rend. Int.), Tuza Ferencné felvigyázót (MÁV BVKH); Varga Jánosné főellenőrt (MÁV Adatfeldolgozó Főn.); Vascs Árpádné ellenőrt (Orsz. Osztószertár Számviteli Főn.); Varga Lászlóné ellenőrt (MÁV Landler Jenő Jj. Üzem); Várkonyi Imréné szerz. havibéres dolg. (MÁV Közp. Felépítményvizsgáló Főn.); Virágos Bálintné ellenőrt (Debreceni Északi Pft. Főn.); Zentai Lajosné segédtisztet (MÁV TBÉF); Zsadony Lászlóné segédmunkást (Dorog Szertárfőn.); Zsigmond Istvánné segédellenőrt (Bp. Vasútigazg.); Zyolczai Sándorné segédellenőrt (Bp. Vasútigazg.).

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a nemzetközi nőnap alkalmából a *Munka Érdemrend* bronz fokozata kitüntetést adományozta *Rajna Józsefnének*, a pécsi területi bizottság nőfelelősének. A kitüntetést *Losonczi Pál*, az Elnöki Tanács elnöke adta át.

A szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkája elismeréséül a SZOT elnöksége a nemzetközi nőnap alkalmából a *Szakszervezeti Munkáért* ezüst fokozata kitüntetést adományozta *Szabó Albertnénak*, a Győri Pályafenntartási Főnökség VII-es pályamesteri szakasz dolgozójának.

A nemzetközi nőnap alkalmából a Vasúti Főosztály kultúrtermében rendezett ünnepségen Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte azokat a vasutas nődolgozókat, akik kiemelkedő munkát végeznek szolgálati beosztásukban. Rövid ünnepi beszéde után miniszteri és vezérigazgatói dicséretet nyújtott át a legjobbaknak.

(Laczkó Ildikó felvétele)

A nőnapi köszöntő a betegeknek is szólt

Március 8-át, a nemzetközi nőnapot évek óta a betegekkel közösen ünneplik a MÁV-Kórházban. A szépen feldíszített előcsarnokban megtartott ünnepségen —, amelyen részt vettek a járóbetegek is — *dr. Kovách Sándor* főorvos, a szakszervezeti bizottság titkára méltatta a nőnap jelentőségét és meleg szavakkal köszönte meg a kórház nődolgozóinak áldozatos, fáradtságot nem ismerő munkáját.

Ezután *dr. Vajda György*, a MÁV Kórház igazgató főorvosa, tíz nődolgozónak igazgatói dicséretet adott át a vele járó pénzjutalommal együtt.

A nőnapi ünnepséget — ezúttal is, mint minden évben — csaknem kétórás műsor követte, amelynek során fellépett *Pusztai Györgyi, Urbán Katalin, Kürti Ila, Mező Marica, Pászti Tibor, Szalai László, Mindszenti István*, és *Bojtor Imre* is. A zenéről *Lakatos Vince* és népi zenekara gondoskodott.

A műsor megszervezéséért *dr. Rimóczi Lászlónét* és *Marton Líviát*, illeti a dicséret, akik szeretettel, nagy-nagy lelkesedéssel dolgoztak azért, hogy a nemzetközi nőnapot a járóbetegekkel közösen méltóképpen megünnepelhessék.

Kedves Olvasó!

Ön, aki havi fizetésből él, bizonyára a háztartását, a kiadásait is hosszú távra tervezi.

Ma, amikor a technika egyre újabb és újabb háztartási gépekkel kedveskedik a családoknak, bizony nehéz ellenállni, hogy az ember ne egyszerre vásároljon meg mindent. Viszont a gondosan betervezett vásárlásnak az az előnye, hogy előbb-utóbb mindennel ki tudjuk egészíteni háztartásunkat.

Most még az év elején vagyunk. hát segítünk önnek a tervezésben és a RAVILL KERESKEDELMI VÁLLALAT propaganda-riportja most felsorolja azokat a tárgyakat, amelyek OTP hitellevélre kaphatók, és amelyek mind-mind arra vannak hivatva, hogy megkönnyítsék a háztartási munkát, kényelmesebbé tegyék otthonát.

A villanytűzhely nem luxus. Ma már igen kevesen vannak ebben az országban, akik tüzelőt hozatnak és kormos, füstös konyhában főznek „sparhelten". Igen elterjedt a gáztűzhely, de a villanytűzhely még higiénikusabb és ahol gyermek van — veszélytelenebb. A villanytűzhellyel ősszel-télen kényelmesen be tudja fűteni konyháját is.

A villanytűzhely árai:

HT 12 a 2190,— Ft
TT 41-es törpe 2810,— Ft

Ha már itt tartunk, közöljük azoknak az apróbb cikkeknek az árát, melyeket az ELEKTHERMAX gyár gyárt és amelyeknél most nagy árleszállítást eszközölt:

Villanyvasaló W 1	74,— Ft
Villanyvasaló W 5	85,— Ft
Villanyvasaló W 6	82,— Ft
Villanyresó W F 1	76,50 Ft
Villanyresó W F 3	88,50 Ft
Villanyresó W F 6	69,— Ft

Igen praktikus dolog a családban a porszívó. Porszívóval „seperjük" a szobát, porszívóval tisztítjuk a bútorokat és porszívóval portalanítjuk a szőnyegeket. Ha nem kerül seprű a szobába, ennek az az előnye, hogy nem verjük fel a port. A porszívó kezelése gyerekjáték.

HAJDU PORSZÍVÓ ára: 1190,— Ft

És ha már a földön tartunk, a szobánál meg kell említenünk a „hagyományos" padló fényesítését is. Hát bizony, a padlókefélés akár kézzel, akár géppel, de nagyon nagy munka. És olyan olcsó egy padlókefélő gép!

A PK PADLÓKEFÉLŐ GÉP ára csupán: 1100,— Ft.

Nagyobb lélegzetű beruházást kíván, de sok-sok évig használható, szinte elnyűhetetlen bútordarab minden családban a hűtőszekrény. Mi a hűtőszekrény előnye?

1. Nem kell naponta elmenni bevásárolni. Időt takarítunk meg.

2. Sohasem kell kidobnunk a maradék ételt, mert az frissen tálalható másnap. Pénzt takarítunk meg.

3. Mindig ízlésesen, szépen tudjuk tálalni a friss ételeket.

A HŰTŐSZEKRÉNYEK ÁRAI:

LEHEL hűtőszekrény	50 literes	2750,— Ft
LEHEL hűtőszekrény	125 literes	4690,— Ft
LEHEL hűtőszekrény	150 literes	4810,— Ft
LEHEL hűtőszekrény	175 literes	5090,— Ft
LEHEL hűtőszekrény	200 literes	5370,— Ft

Forgalomban van még a csehszlovák ELEKTROSVIT nevű elektromos hűtőszekrény 3200,— Ft-ért.

Minden szülőnek az a célja, hogy a gyermeke többre vigye, mint ő. A szülők arra törekednek, hogy a gyermekek tanuljanak, képezzék magukat, külön nyelvet, zenét stb.

Ehhez viszont arra van szükség, hogy a szülő „szeme rajta legyen" a gyermeken. Ez nem csupán nézést jelent, hanem foglalkozást is. A gyermekkel foglalkozni kell. A foglalkozáshoz pedig elengedhetetlen az idő.

Vétkezik az az anya, aki „hagyományos" módszerrel mos és ezzel sok-sok órát vesz el családjától, gyermekeitől. Fáradt, ideges. Viszont mindenképpen jól jár az a háziasszony, aki centrifugát és mosógépet szerez be, mert a férfiak a hagyományos mosásnál nem segítenek, viszont szívesen kezelik a szinte „műszaki munkának" tekinthető mosógépet és centrifugát. Ez alatt az idő alatt pedig az édesanya átveheti a gyermekekkel a napi feladatokat.

A 302 számú MOSÓGÉP ára: 1640,— Ft

A 402 számú CENTRIFUGA ára: 1480,— Ft

Pénzt takaríthatunk meg azzal, ha a család nőtagjai megnyitják a házi fodrászszalont. Mi kell ehhez? Csupán egy hajszárító gép. Itt szeretnénk felhívni kedves olvasóink figyelmét arra, hogy ahol kisgyermek van a családban, szinte nélkülözhetetlen a hajszárító gép.

HAJSZÁRÍTÓ GÉP kapható 210—267 forintig.

Ugye, aki takarékos, és alti jó kávét akar inni, az otthon főzi meg. Az otthon főzött kávé jó, de az otthon őrölt kávé még jobb.

Az otthon őrölt kávé illatosabb. Az otthon őrölt kávé zamatosabb.

A COFIM kávéőrlő ára csupán 220,— Ft.

Kedves olvasóink! Két okból írtuk ezt a reklámriportot:

Az egyik az, hogy most az év kezdetén be tudja ütemezni a család, hogy az év folyamán mikor mit vásárol. A másik ok pedig az, hogy nyilván van a családban gyermek, meny, vő stb., aki olyan vállalatnál dolgozik, ahol van nyereségrészesedés. Ez pedig terven felüli pénz. Lehet belőle terven felül gépesíteni!

Amiről a számok nem beszélnek

Eredményes munkát végez a budapesti igazgatóság menetkedvezményi csoportjának szocialista brigádja

Pár oldalas, géppel írt jelentés, tele számokkal, s hozzá néhány szükszavú magyarázó mondat. Így jellemezhetnénk azt a kimutatást, amely a budapesti igazgatóság menetkedvezményi csoportjának elmúlt évi munkáját összegezi. Mielőtt azonban azt vizsgálnók, menynyi energia, mennyi humanitás, mennyi akarat és küszködés „található" a számok mögött, nem árt néhány mondat erejéig a statisztikánál időzni.

Kevesen sejtik, hogy csak az úgynevezett vasúti kedvezmény, illetve a vasutasoknak nyújtott ingyenes utazás formájában *béren kívül több millió forint értékű juttatást kapnak vasutasaink és családtagjaik.* Az elmúlt évben 11 648 csehszlovák, 3140 lengyel, 3975 román, 2340 osztrák és 810 olasz szabadjegyet adtak ki. *1968-ban a föld 40 országába összesen 35 758 szabadjegy „talált" gazdára.* Erre az évre 153 243 MÁV arcképes igazolványt érvényesítettek, s a vasutas szülők gyermekeinek iskolába járásához 7723 szabadjegyet adtak ki.

Ennyit az adatokról, a számszerű munkáról, bár ami igaz, az igaz, a menetkedvezményi csoport tagjai nemcsak a vasutasok szabadjegyeivel, hanem országos szinten valamennyi szabad- és kedvezményes jegy kiállításával foglalkoznak. Ez a munka pedig jóval több, mint az az említett jelentésből megismerhető lenne.

A statisztikai adatok, a kimutatás arról már nem árulkodik: *mennyi kedves szó hagyja el naponta az ott dolgozók ajkát.* Arról sem szól a jelentés, hogy sokszor idegesen, fejfájósan, talán éppen a beteg gyermek, vagy a férj utáni aggodalom közepette is türelemmel foglalkoznak a naponta odaérkező több száz ügyféllel.

— *A menetkedvezményi csoport tagjai többségükben asszonyok* — kezdi a beszélgetést *Szabó Pál csoportvezető. A 21 tagú kollektíva 1966-ban határozta el a szocialista brigád cím elnyerését, az 1967. évi munkájuk alapján nyerték el először a szocialista címet. A brigád az elmúlt évben is teljesítette vállalását és minden remény megvan arra, hogy ez évben is a szocialista brigád cím birtokosai lesznek.*

S hogy, hogyan élnek, s dolgoznak a brigád tagjai, arról *Mesterházy Ferencné* brigádvezető a következőket mondja.

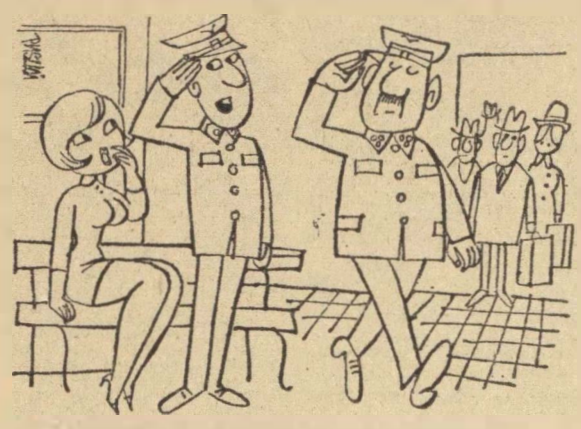
— *Évek óta együtt dolgoznak, s így érthető, ha ismerjük, megszoktuk egymást.* Nem mondanék valót, ha azt állítanám, soha nem volt közöttünk nézeteltérés. Előfordult az is. Emberek vagyunk, sőt mi több, nők! Ilyen elkerülhetetlen, de ma már nyugodt lelkiismerettel állíthatom, *kollektívánk kiállta a próbát.* Mint a jó testvérek, úgy élünk itt, szeretjük, s tiszteljük egymást.

A kölcsönös megértésnek és jó összhangnak hű tükre a brigádnapló is, amelyet Mesterházyné vezet. A gondosan írt gyöngybetűk egy összeforrott, lelkes kollektíva több éves eredményes munkáját tanúsítják, de igazolják azt azok a köszönő levelek, a brigádnaplóba írt bejegyzések is, amelyek az udvarias, gyors és lelkiismeretes ügyintézésről szólnak.

— *A brigád munkája két irányú* — folytatja a beszélgetést Szabó Pál csoportvezető — *egyrészt ügyfelekkel foglalkoznak, másrészt pedig az ügyfél fogadási időn kívül a szabadjegyekkel kapcsolatos adminisztrációt, iktatást és pénzügyi ügyeket intézik. A jó összhangra az „összedolgozásra" ha valahol, akkor itt nagy szükség van.*

A szocialista brigád már eddig is bebizonyította, hogy lehet rá számítani. A brigád tagjai valóban átérzik vállalásaik jelentőségét, s úgy élnek, dolgoznak, ahogy egy szocialista brigádnak dolgozni illik. Erről tanúskodik munkájuk eredményük. **(Szerényi)**

FIGYELEM



— Pista, úgy tudtam, maguk haragban vannak.
— Nem neki, hanem az egyenruhának kell tisztelegni!
(Pusztai Pál rajza)

A Hivatalos Lapból

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

9. számból: 105 000/1969. 2. B. Az 1969—1970. évi MÁV Kollektív Szerződés kiadása.

103 994/1969. 3. A. Bp. Józsefváros és Hatvan—Salgótarján Pályafenntartási Főnökség határainak módosítása.

13. számból: 104 048/1969. 3. B. Gyermekgondozási segélyről szóló 5/1969. (I. 24.) Korm. sz. rendelet végrehajtása.

104 365/1969. 3. A. Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kőszegi, a répceszentgyörgyi és a szegedi MÁV Nevelőotthonba történő növendékfelvételre az 1969/70. tanévre.

104 963/1969. 3. A. A MÁV Nevelőintézetek elnevezésének megváltoztatása MÁV Nevelőotthonokra.

Vasútigazgatóságok 1968. évi teljesítményeinek értékelése.

ÉVADZÁRÓ

A *MÁV Hídépítő Sportkör* február 18-án rendezte meg hagyományos évadzáróját, amelyet élménybeszámolóval kötöttek össze. A sportkör tagjai s a pártoló tagok nagy figyelemmel hallgatták *Hessz Mihály* olimpiai bajnok élménybeszámolóját, melyet érdekes filmvetítés követett. Részt vett az évadzárón *Gyarmati Andrea*, a BVSC fiatal úszóreménysége, a mexicói olimpia helyezettje is.

A Hídépítő Sportkör ez évben ünnepli fennállásának 20 éves évfordulóját. A jubileum alkalmából sportversenyek rendezését tervezi a vezetőség.

A hatvani vasutasok munkahelyi szpartakiád győzelme

Már hagyományos az *MTS Hatvani Járási Tanácsának* munkahelyi szpartakiád versenye, amelynek célja, hogy segítse a tömegsport kibontakozását, szélesítse a tömegsport kereteit. Egész évben gondosan vezetik a munkahelyi tömegsport megmozdulásokat, és minden évben értékelik az eredményeket és a remek kivitelezésű vándorserleget mindig egy esztendőn keresztül őrzi a győztes egyesület.

Az 1968. évi tömegsport eredményeit értékelve *a rendezőbizottság a Hatvani MÁV teljesítményét találta a legjobbnak és így egy esztendeig a hatvani vasutasok őrzik a vándorserleget.* Asztaliteniszben és labdarúgásban szerezték a legtöbb pontot a Hatvani MÁV munkahelyi sportolói, összesen 49 a pontszámuk.

Ezt a „bajnokságot" tehát biztosan nyerték a hatvani vasutasok, bizonyítva, hogy a *munkahelyi sporttevékenységet — a szakszervezet támogatásával — fontos feladatuknak tekintik.* Mint ismeretes — és amint arról lapunkban is beszámoltunk — a MÁV Hatvani AC labdarúgócsapata megyei bajnokságot nyert, és így visszajutott a labdarúgó NB III-ba. Mi valahogy összefüggést látunk — vitatkozni sem lehet ezen — a tömegsport és a minőségi sport helyes arányaiban, amely a sport mindkét területén ilyen jó eredményekhez vezetett.

MÁV Szimfonikusok külföldi vendégszereplése

A budapesti MÁV Szimfonikusok március 21-én hangversenykörútra indulnak a Német Demokratikus Köztársaságba Ezúttal a hallei állami szimfonikusok meghívásának tesznek eleget. A 8 napos németországi körút során három alkalommal lépnek fel. Műsorukon *Kodály, Bartók* és *Brahms* művei szerepelnek. Közreműködik *Tusa Erzsébet* zongoraművésznő. A zenekart két kiváló karmester, *Lukács Miklós* és *Pécsi István* dirigálja majd.

A „Töri" várja a fiatalokat

Az *Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Ház* vezetősége elsősorban a fiatalabb korosztály részére *felvételt hirdet* a következő művészeti ágakban: népitánc csoport, táncdalénekesek klubja, népdalénekesek klubja, magyarnóta, irodalmi színpad, karének, fotoszakkör, filatelista szakkör, gépjármű szakkör, rajz szakkör, ifjúsági klub, kártyaklub, honvédelmi klub, tv és játék klub, valamint operabarátok köre.

Jelentkezni lehet írásban és személyesen a Törekvés Művelődési Házban Bp. X. Könyves Kálmán krt. 25. sz. alatt. A művelődési ház vezetősége az említett szakköri foglalkozásokon kívül családi rendezvényekre, brigádösszejövetelekre külön termet is ad.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** 3 szoba összkomfortos, liftes házfelügyelőségemet nagyméretű 1 szoba összkomfortos lakással Budapest belterületén. Cím: Bp. VI., Munkácsy Mihály utca 34. Érdeklődni bármikor lehet.

— Elcserélném XI. kerületi 2 szoba komfortos MÁV lakásomat egy szoba komfortos (összkomfortos) tanácsi lakásra, esetleg 2 szoba komfortosra költségtérítéssel. Érdeklődés telefonon: Ország Csaba 209—205 vagy 23—83 172-es mellék, 14—15 óra között.

— **Összeköltözők, figyelem!** Elcserélném 2 szoba összkomfortos, kertes MÁV villalakásomat, kétszer egy-egy szabás MÁV, esetleg tanácsi lakásra. Telefon van. Érdeklődni lehet: naponta 8—10 óra között 206—884 vagy üzemi 21—33-as telefonon, Gergely József felügyelő címén.

— **Elcserélném** 1 szoba összkomfortos, ocsó bérű lakásomat 1 szoba komfortosra, esetleg 2 szobára Budapest belterületén megegyezéssel. Cím: Péterfalvi Józsefné, Bp. VI., Munkácsy Mihály u. 34. VI. e. 19. Érdeklődni bármikor lehet.

A „MAGYAR TANÁCSKÖZTÁRSASÁG HONVÉDŐ HÁBORÚJA"

A Magyar Honvédelmi Szövetség budapesti vezetősége és az MSZMP I. kerületi bizottsága a Tanácsköztársaság 50. évfordulója tiszteletére március 1-től március 11-ig a *„Magyar Tanácsköztársaság Honvédő Háborúja"* címmel kiállítást rendezett a Déli pályaudvar új pénztárépületében. A tíz napig nyitva tartó kiállítást több száz utas és vasutas tekintette meg.

HÍREK

— **Gépesített vasútépítés.** Celldömölkön megkezdték a kipróbálását annak a géplánc nak, amelyet a Balaton déli partján és a porpác-hegyeshalmi vasútvonal korszerűsítésére, illetve átépítésére használnak fel. Ez lesz a legnagyobb szabású gépi munka a hazai vasútépítések történetében. A géplánccal 4—5 óra alatt fél kilométer hosszú pályát építenek át 200 pályamunkás közreműködésével.

— **A jubileumi évforduló tiszteletére** külön munkafelajánlást tettek a szombathelyi járműjavító dolgozói. A kocsiosztály kollektívája vállalta, hogy az 56 darab épületpanellt szállító kocsit határidő előtt március 5-ig elkészíti. A mozdonyosztály dolgozói pedig 2 darab M 38-as Dieselmozdonyt javítanak meg terven felül.

— *SZÁZÉVES A KISVASÚT. Száz évvel ezelőtt állították ki az üzemeltetési engedélyt a Nagybátony—Szorospatak közötti iparvasút első szakaszára. A kisvasút azonban rövidesen „nyugdíjba" vonul mert a szorospataki akna széntermelésének szállítását teljes egészében ma már kötélpálya végzi.*

— **A munkásőrség megalakulásának 12. évfordulója alkalmából** háziünnepségen köszöntötték Hatvan állomás munkásőreit. 12 évvel ezelőtt Hatvanban a vasutasok alapították meg az első munkásőr alegységet.

— *A NEMZETKÖZI NŐNAP alkalmából a pécsi TBFF szakszervezeti bizottsága bensőséges ünnepségen köszöntötte nődolgozóit. A rögtönzött irodalmi műsor után a főnökség 60 nődolgozóját megvendégelték.*

— **Nyugdíjasokat búcsúztattak.** A miskolci járműjavítóban február 21-én 10 idős vasutast búcsúztattak nyugdíjba vonulásuk alkalmával. Az idős vasutasok eddig végzett munkáját Rónaszéki László, a pártszervezet titkára méltatta, majd a köszönő szavak után átnyújtotta a szakszervezeti bizottság és a munkatársak ajándékát.

HELYREIGAZÍTÁS. Lapunk március 1-i számában *Két év munkája a mérlegen* címmel beszámoltunk a Krisztinavárosi Pályafenntartási Főnökség szakszervezeti bizottságának újjáválasztásáról. A cikk alcímébe és bevezető soraiba tévesen került a Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség neve.

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

KERESZTREJTVÉNY

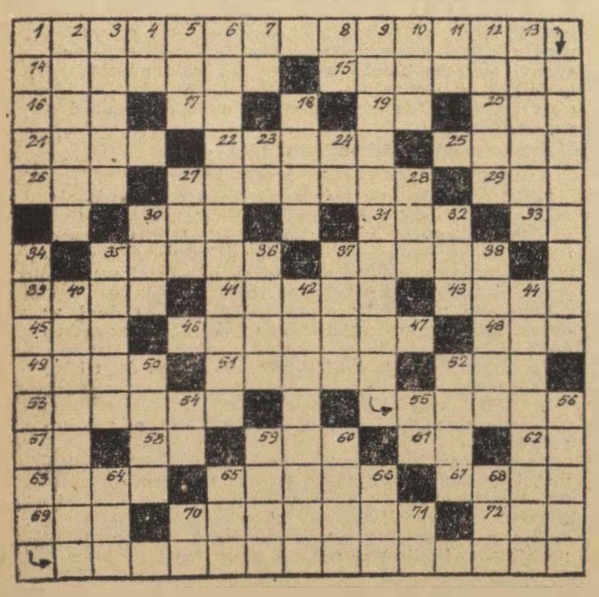
Vízszintes: 1. Az újítómozgalom célja (folytatása a függőleges 34. és 9. sorokban). 14. Szoros az Al-Dunán. 15. A nagy francia forradalom egyik jelszava. 16. Veszprém megyei község. 17. Sír. 19. A bizmut kémiai jele. 20. A Duna mellékfolyója Ausztriában. 21. A germán tűzisten. 22. Reá hivatkozó. 25. Kevert nyom. 26. Alma . . . 27. A Molukki szigetek egyike. 30. Alagi Sport Egylet. 30. Ultra rövid hullám. 31. Trombitahang. 33. Azonos betűk. 35. Egy Pest megyei községben. 37. Belső-ázsiai hegység. 39. Bilkisz királynő székvárosa volt. 41. Belső részek. 43. Lotharingia hercege (1609—1480) a költészet nagy pártfogója. 45. Férfinév. 46. Budapesti tér (ék. hiány). 48. Betűpótlással, belső szervünk. 49. Leolvasható az arcáról. 51. Vissza: híres grafikusművész. 52. Helyhatározó. 53. M-el a végén dicsőítő felirat emléklapüveken. 57. Kicsinyítő képző. 58. Névelő. 59. Egzotikus madár. 61. Sine titulo (cím nélkül). 62. Zöld páratlan betűi. 63. Község Somogyban. 65. Kép (latin). 67. Rövidítése: op. 69. Két szó: személyes névmás és orosz helyeslés. 70. Folyó Dél-Amerikában. 72. Régi úrmérték.

Függőleges: 1. Hegy Belgrád közelében. 2. Észak-amerikai indián törzs. 3. Japán város. 4. Lék szélei. 5. Harag. 6. Angol—kínai háború (1838—42). 7. Z. V. 8. Hangtalanul kel. 10. Halporonty. 11. Fél zene. 12. Jugoszláv folyó. 13. Nép (görög). 18. Ázsiai állam. 23. Területi bizottság. 24. A litium kémiai jele. 27. Latin művészet. 28. Szegény, németül. 30. Parancsolója. 32. Levegő (francia). 35. Amerikának spanyol és portugál nyelvűek által lakott része. 36. Véreskezű római császár. 37. Isztambul egyik városrésze (ék. fel.). 38. Vissza: becsap. 40. Dél-Ausztrália fővárosa. 42. Tolna megyei község. 44. Japán kisiparcikkei termék. 50. Valóság. 52. Férfinév. 54. Aroma. 55. Az arzén vegyjele. 56. Nem felsők. 59. . . . pasa, Edward Schnitzer, Afrika-utazó orvos. 60. L-lel város Romániában. 64. Maró folyadék. 65. Vajon fr? 66. O. C. E. 68. Kecskelábú pásztoristen. 70. Okozat szülője. 71. Fogó a közepén.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 34. és 9. Beküldési határidő: április 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A Magyar Tanácsköztársaság ötvenéves jubileuma.

Egy-egy könyvet nyertek az 1969. évi 4. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Simon Vilmos, Mohács, Tolbuchin utca 19. Zsófics Andor, Tapolca, Batsányi János utca 30. Gátai István, Kásád. Berendi u. 1. up: Beremend Kruppa Ilona, Jászárokszállás MÁV-állomás. Komjáthy Klára, Bp. IX., Vendel utca 10. fsz. 12.



PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A SZOT Felsőfokú Munkavédelmi Tanfolyam (továbbiakban: FMT), felvételi pályázatot hirdet az 1969/70-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 2 és fél év.

Az oktatás az egyetemi levelező rendszer szerint folyik. A tanulmányok elvégzése után a jelöltek diplomatervet, illetve szakdolgozatot nyújtanak be. amelynek sikeres megvédése esetén munkavédelmi szakmérnök, illetve szaktechnikusi oklevelet nyernek.

Tandíj félévenként 100 forint, 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. 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: *1969. április 21.*

SZOT Felsőfokú Munkavédelmi Tanfolyam Igazgatósága

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 CUKRASZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITAL-KÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM Ára 40 fillér 1969. ÁPRILIS 1.

Napirenden

a szakszervezet pénzügyi tevékenysége

Az 50 százalékos tagdíjrészesedés bevezetésével jelentősen bővült az alapszervek anyagi alapja

Az elmúlt években a szakszervezeti pénzügyi tevékenység jelentős fejlődésen ment keresztül, s így eredményesebben tudta biztosítani a nagyobb önállósággal, bővült hatáskörrel rendelkező választott szervek munkájához szükséges anyagi eszközöket. *Az 50 százalékos tagdíjrészesedési rendszer bevezetése folytán az alapszervek anyagi alapjai 1968-ban jelentősen bővültek.* Ennek következtében lehetővé vált, hogy a tagság szociális, kulturális és sportszükségleteinek kielégítésére mind nagyobb összegeket fordíthassanak.

Alapszerveink éltek a megnövekedett pénzügyi lehetőségekkel és a megadott irányelvek figyelembevételével, gondos gazdálkodással, *az eddiginél nagyobb összeget fordítottak szociális, kulturális és sportcélokra.* Az összegek észszerű felhasználását — a helyenként előforduló és az újszerű helyzetből adódó hiányosságoktól eltekintve — jobban igazították a mozgalom követelményeihez, a tagság reális igényeihez.

Növekedett a szervezettség – javult a tagdíjmorál

A szakszervezeti bizottságok pénztárába 1968-ban 50 százalékos tagdíjalaprészesedés címén *összesen 16 millió 335 ezer forint folyt be.* A tagdíjbevétel növekedésénél kedvezően érezte tette hatását a szervezettség 96,6 százalékról 96.9 százalékra történt emelkedése az egy főre eső átlagtagdíj növekedése, valamint a tagdíjmorál 97,3 százalékos, tehát országosan is kedvezőnek mondható színvonala. *Az örvendetes javulás ellenére azonban még számos olyan alapszerv található, amelynél a szervezettség és tagdíjmorál tekintetében akadnak tennivalók.*

Az 50 százalékos alaprészesedésen felül számos alapszerv részére a szakszervezet elnöksége indokolt esetben *a központi tagdíjrészesedésből összesen 1 millió 730 ezer forint összegben különrészesedést is nyújtott, főleg a nyugdíjasok intézményes segélyeire.* Ezt az elnökség szociális meggondolásból vállalta.

Alapszerveink a bevételek jelentősebb részét, szociális, kulturális és sportcélokra használták fel, az előző évinél nagyobb összegben. Szülési segélyt 6826 fő kapott 1 millió 561 ezer, temetési segélyben 3559 fő részesült 1 millió 379 ezer, szociális segélyt 11 310 főnek fizettek ki 2 millió 597 ezer forint összegben. Egyéb szociális célokra — beteglátogatásra, üdülési hozzájárulásként, szociális jellegű beszerzésekre, szociális ügyekkel foglalkozó aktívák jutalmazására, stb. — 1 millió 73 ezer forintot fordítottak. *Ezek az összegek meghaladják az előző év ilyen irányú felhasználásait,* s ez a rászoruló dolgozók problémáival való fokozottabb gondoskodást mutatja.

Az intézményes (szülési és temetési) segélyeknek közvetlen az alapszervi költségvetés terhére történő kifizetése jobban érdekeltté tette az alapszerveket a jogosultság gondosabb elbírálásában, mint korábban. amikor a segélyek folyósítása a központi tagdíjrészesedés terhére, a MÁV-pénztárak útján történt.

Az alapszervi tagdíjbevételekből fedezett szociális kiadásokon felül a szakszervezet elnöksége a központi tagdíjrészesedésből. valamint a nyereségrészesedési alap jóléti részéből különféle szociális célokra —, gyermek- és egyéb jellegű üdültetésre, veteránok segélyezésére stb. — *további 3 millió 342 forintot biztosított,* mely összeg az előző évhez képest szintén emelkedést mutat. A gyermeküdültetést tovább szélesítettük, és ennek folytán *1968. évben már közel 3000 vasutas gyermeket tudtunk üdültetni.*

Szélesebb alapokon a kulturális munka

Szélesedett a szakszervezeti bizottságok kulturális tevékenysége is. Kulturális célra az előző évinél többet irányoztak elő és használtak fel, *összesen 5 millió 995 ezer forint összegben.* A fejlődés ellenére vannak még negatív jelenségek is. Így például a könyvtárfejlesztésre, valamint az általános ismeretterjesztésre felhasznált pénzügyi eszközöknél *a tervezett előirányzathoz, de helyenként még az előző évi felhasználásokhoz képest is lemaradás mutatkozik.* E körülmény arra figyelmeztet, hogy szakszervezeti szerveinknek a nevelő és tudatformáló, valamint az agitációs és propaganda munkára a jövőben nagyobb figyelmet kell fordítaniok.

A vasutas dolgozók kulturális szórakozásának. a kulturális munka minden irányú feladatainak megoldását segíti az is. hogy a szakszervezet elnöksége 1968-ban az előző évinél nagyobb támogatást, 4 millió 176 ezer forintot biztosított a kultúrintézmények fejlesztésére. A kultúrlétesítmények állagmegóvása terén bizonyos mértékben már előre léptünk. de az ütemmel semmiképpen sem lehetünk megelégedve. mert még igen sok létesítmény állapota nemhogy a korszerű, de a szerényebb igényeknek sem felel meg.

Nagyobb gondot a tömegsportra

A pénzügyi adatszolgáltatások egyértelműen jelzik azt is, hogy *a tömegsport tevékenysége továbbra is szűk keresztmetszetet jelent alapszerveink munkájában.* A fejlődést főleg a kellő törődés hiánya és az MTS-szervekkel történő koordinálás elégtelensége akadályozza. Az e célra fordított összegek évről évre csökkenő tendenciát mutatnak, *pedig a dolgozók igénylik az alapfokú, szórakoztató jellegű testmozgást.* Minthogy e célra alapszerveink 1968-ban is csupán 535 300 forintot használtak fel, indokolt emlékeztetni a kongresszusi határozat ide vonatkozó részére, amely kimondja: *a területi bizottságok irányításával gondosabban kell keresni a lehetőségeket és szervezni a tömegsport munkát, hiszen a dolgozók kulturális ellátottsága, s ezen belül a sporttevékenység szélesítése szerves része pártunk életszínvonal-politikájának.*

A vasutas dolgozók versenyszerű sporttevékenysége jobbára az önálló vasutas sportkörökben zajlik. Az ott folyó munkát *a szakszervezet elnöksége 1968-ban 5 millió 899 ezer forinttal támogatta.* Ez a támogatás, melyet meghatározott rendeltetéssel működésre és létesítményfelújításokra használhattak fel, ugyancsak emelkedést mutat az előző évhez képest. Ennek ellenére — egyéb irányú bevételeik csökkenése folytán — sportegyesületeink nagy része anyagi nehézségekkel küzd.

A formális elemek kizárásával alakított új munkastílus biztosíthatja csupán az anyagi források ésszerű felhasználását, a szakszervezet tömegbefolyásának erősödését és a tömegpolitikai munka szélesítését.

Semsei Károly

Sínen a 12-es páncélvonat

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter mondott ünnepi beszédet a miskolci járműjavítóban

Ünnepélyes pillanat: a páncélvonat kigördül a miskolci járműjavítóból.

1969. március 22.

Figyelmeztető füttyentés és a 12-es páncélvonat korhű mása ágyúkkal, gépfegyverekkel felszerelve, csendes dohogással hagyja el a miskolci járműjavító most épülő óriási csarnokát.

☆

A miskolci járműjavító hatalmas csarnokában megrendezett ünnepségen megjelent *dr. Bodnár Ferenc,* az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a megyei pártbizottság első titkára, *Méhes Lajos,* a KISZ Központi Bizottság első titkára, *Szabó Ferenc,* az Országos Úttörő Szövetség főtitkára, *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Havasi Béla,* a Miskolc városi Pártbizottság első titkára. Részt vett az ünnepségen a hazánkban tartózkodó lenini Komszomol-küldöttség: *J. M. Tyazselnyikov,* a Komszomol Központi Bizottságának első titkára, *Pavel Beljajev* űrhajós ezredes, a Szovjetunió Hőse is.

*Dudla József*nek, a KISZ Borsod megyei bizottsága első titkárának megnyitója után *dr. Csanádi György* miniszter mondott ünnepi beszédet.

A miniszter méltatta a Tanácsköztársaság történelmi jelentőségét, szólott arról, hogy fennállásának dicső 133 napja alatt a Tanácsköztársaság a súlyos nehézségek közepette is többet tett a dolgozó népért, mint az előző évszázadok együttvéve. Beszélt a harcokról.

— Még itt élnek közöttünk — a megritkult sorokban is — 1919 harcosai, hősei. Ma még a személyes élmények melegével és hitelével idézhetik fel ifjúságunk előtt a társadalom szocialista átalakításában és a Tanácsköztársaság védelmében a frontokon elért nagyszerű sikereket.

— Mi most itt a Tanácsköztársaság nagyszerű fegyveres harcosainak állítunk emléket. A 12-es számú páncélvonat, amelyet most ünnepélyesen átadunk a köznek, összeköti a múltat a mával, a veterán öregeket a pirosnyakkendős úttörőkkel, az egykori áldozatok emlékét a mai vasutas fiatalok legszebb elhatározásaival. Ez a 12-es páncélvonat, amely közös munkával, szinte nemzeti összefogásból született újjá, jelképe annak, hogy sohasem felejtjük el a hősöket, az áldozatokat. A páncélvonat megépítésének története tanúskodik nemzeti összeforrottságunkról.

A Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottsága, a KISZ Borsod megyei végrehajtó bizottsága, a Honvédelmi Minisztérium. a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a Hadtörténeti Múzeum segítségével határozta el, hogy a páncélvonatot széleskörű társadalmi összefogásból újjáépítik és munisztériumunk támogatásával mozgó múzeummá alakítja át.

— A 12-es páncélvonat tehát feltámadt, újjáépítette egy felszabadult nép hálás emlékezete, munkában összeforrott szolidaritása.

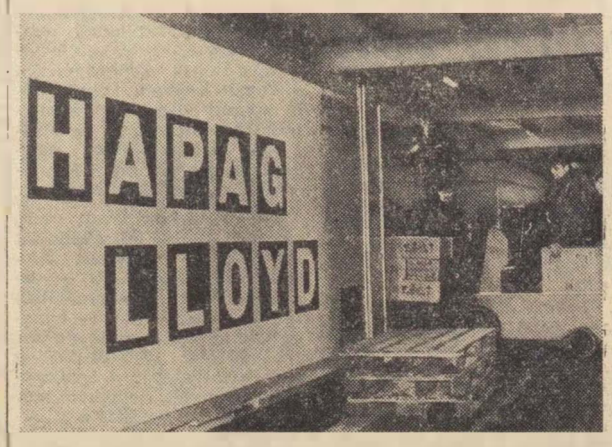
Ezután a miniszter átadta a páncélvonat ajándékozási oklevelét Szabó Ferencnek, az Országos Úttörő Szövetség főtitkárának. Majd Pavel Beljajev űrhajós ezredes. a Szovjetunió Hőse köszöntötte az ifjúsági gyűlés résztvevőit. az egykori veteránokat, a miskolci dolgozókat és sikeres utat kívánt a páncélvonatnak.

Ezután megható pillanatok következtek. Az Internacionálé hangjai mellett dr. Csanádi György elvágta az avató szalagot és a páncélvonat méltóságteljesen kigördült a szerelőcsarnokból, elindult két éves országjáró körútjára.

Másnap *Aggtelek* felé indult 350 úttörővel, utána *Felsőzsolca, Hernádnémeti* állomás, *Tiszaluc* következett, ahol fiatalok és felnőttek, veteránok és ifjú emberpalánták, *sok ezer ember tekinti meg a 12-es páncélvonat korhű mását,* amelynek őse az északi hadjáratban sok-sok dicsőséget szerzett a fiatal Tanácsköztársaságnak.

Szöveg: **Csorba Barna**
Foto: **Szabados György**

Konténervagon Budaörsről Melbourne-be



Villás emelőtargoncával gyorsan halad a konténer megrakása (Laczkó Ildikó felvétele)

A *Hungarofruct Szövetkezeti Külkereskedelmi Vállalat* megegyezett a hamburgi *Hapag Lloyd* szállítóvállalat bécsi irodájával, hogy a tengerentúli szállítmányokat ezentúl konténerekben továbbítják. Az első konténervagon március 18-án egyenesen *Hamburgból* érkezett *Budaörs* állomásra, a Hungarofruct hűtőházába, ahol 16 tonna üveges konzervvel rakták meg. Ez a rakodás egyben szakmai bemutató is volt a MÁV, a MASPED és a külkereskedelmi vállalatok meghívott szakemberei részére.

A konténeres szállítást eddig még nem alkalmazták a külkereskedelemben. Most az első szállítmány nagy távolságra, *Melbournebe* utazik. Így az üveges konzerv háztólházig szállítási módszerrel jut el rendeltetési helyére.

Veteránok—fiatalok találkozója

A Tanácsköztársaság 50. évfordulója tiszteletére a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége, a KISZ Központi Bizottsága és a MÁV Vezérigazgatóság vasutas veteránok és az ifjúsági mozgalomban élenjáró fiatalok baráti találkozóját rendezte meg március 20-án az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házában.

Az ünnepségen mintegy 150 veterán és 500 fiatal vett részt. Az elnökségben a pártszervezet, a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége, a KISZ Központi Bizottsága és a MÁV Vezérigazgatóság képviselői foglaltak helyet. *Gulyás János,* a szakszervezet titkára mondott ünnepi beszédet. Méltatta a Tanácsköztársaság hősi korszakát, majd nagyszerű eredményeiről és példamutatásáról emlékezett meg.

Az ünnepség után a veteránok közös vacsorán vettek részt, ahol *Gyócsi Jenő,* a vasutas-szakszervezet elnöke mondott pohárköszöntőt. Az ünnepséget színvonalas kultúrműsor és utána reggelig tartó tánc követte. Az étteremben népi zenekar szórakoztatta a vendégeket.

A baráti találkozón a veteránok és a fiatalok egyaránt jól érezték magukat.

H. F.

Debrecen állomás szerepelt a legjobban a területi Ki mit tud vetélkedőn

Mint arról már egyik korábbi számunkban hírt adtunk, a debreceni vasútigazgatóság és a vasutas-szakszervezet debreceni területi bizottsága a vasutas dolgozók és családtagjaik között *Ki mit tud* vetélkedőt rendezett. A döntőre március 8-án Debrecen állomás előadótermében, több mint 300 főnyi közönség előtt került sor. A döntőben 24 versenyző vetélkedett az első helyért.

A vasútigazgatóság területén levő szolgálati helyek közül *kiemelkedtek Debrecen állomás versenyzői. akik a 14 díj között hatot otthon tartottak.*

Köszöntjük felszabadulásunk 24. évfordulóját!

Jubileumi kiállítás
a Landler Járműjavítóban

Már lassan féléve annak, hogy a *Landler Jenő Járműjavító Üzemben* elkezdődött az az ünnepségsorozat, melynek csúcspontjaként, március 15-én megnyitották *a Tanácsköztársaság 50 éves évfordulójára rendezett jubileumi kiállítást.* Az ünnepélyes megnyitón 120 vasutas veterán láttak vendégül az üzem fiataljai. A veteránok örömmel vegyes csodálkozással vették szemügyre a szervezők alapos munkájának eredményét —,a 23 tablót és a vitrinek gazdag anyagát.

A tablókhoz az anyaggyűjtés már tavaly ősszel — a polgári demokratikus forradalom és a KMP emlékünnepségeinek idején — kezdődött. A kiállítás szervezői, az üzemi pártbizottság irányításával részben levéltári, részben pedig magánkézben, vasutas veteránok tulajdonában levő dokumentumokból válogattak.

A széleskörű kutatás eredményeként kerekedett ki a kiállítási anyag, melynek fő vonzóereje helyi jellegéből adódik. *A látogatók valós képet kaptak arról, hogy az Istvántelki Főműhely dolgozói milyen körülmények között éltek, a Tanácsköztársaságot megelőző világháborús időszakban és hogyan munkálkodtak, harcoltak a munkáshatalomért.* Szinte tanúként nézhették végig a hatalmat újra a kezükbe kaparintó ellenforradalmár politikusok és katonatisztek véres bosszúját.

A járműjavító dolgozói azonban nemcsak az ünnepi gyűjteményből ismerhették meg elődeik sorsát és munkásságát. Már befejeződött a nagy érdeklődést kiváltó *„Vasutasok a munkásmozgalomban"* előadássorozat. Utoljára *Landler Jenővel*, az üzem névadójával ismerkedhettek meg közelebbről az érdeklődők.

Az előadássorozat és a kiállítás témája helyet kapott a szolnoki járműjavító által kezdeményezett szocialista brigádok vetélkedőjének döntőjében, amelyet március 28-án a Landlerben rendeztek.

Az üzem dolgozóin, a versenyre készülő szocialista brigádokon kívül, a környék iskoláiból és üzemeiből érkező látogatók is nagy figyelemmel nézték végig a ritka dokumentumokat.

Zsoldos János

Ünnepi megemlékezés — szellemi vetélkedővel

A Tanácsköztársaság kikiáltásának 50. évfordulóját a *dunakeszi járműjavítóban* is gazdag program összeállításával ünnepelték meg. A Művelődési Ház nagytermében március 20-án tartott ünnepségen *Kotvász István* rendőr alezredes, a váci járási pártbizottság tagja mondott ünnepi beszédet, majd kitüntetéseket adtak át a munkásőröknek.

Az ünnepséget követően került sor a Tanácsköztársaság évfordulója tiszteletére, az üzem 79 szocialista brigádja 1316 tagjának részvételével 18 héten át zajlott szellemi vetélkedő nyilvános döntőjére.

Az elődöntőként lebonyolított kilenc fordulóban 90 kérdésre kellett a brigádoknak választ adni, s az egyes fordulókban maximálisan 50 pontot érhettek el. A halmozott eredmények alapján vált ismertté a döntő 5 részt vevő brigádja, melynek 5—5 fős csapata versenyzett az első helyért.

A vetélkedőt *Pálfi János* mérnök az üzem járműszerkesztési osztályának dolgozóia vezette. A vetélkedő részvevői öt kérdéscsoportnak megfelelően, a politikai, irodalmi, vasúttörténeti, műszaki és munkavédelmi, valamint közgazdasági és szocialista brigádmozgalommal kapcsolatos kérdésekre válaszoltak.

Az érdekes és színvonalas vetélkedő első díját, 3000 forint pénzjutalmat *Jurtin László* villanyszerelő brigádja nyerte, s ezzel jogot szerzett arra, hogy a járműjavítók májusban lebonyolítandó döntőjén az üzemet képviselje. A 2000 forintos második díjat *Salga Béláné* könyvelő „Tyereskova" brigádja kapta. Harmadik helyen *Korbuly László* kárpitos brigádja végzett. Ők 1000 forint pénzjutalomban részesültek.

Az ünnepi eseménysorozatnak megfelelően március 22-én került sor az üzem kulturális intézménye és a szakszervezeti bizottság támogatásával *a járműjavító 120 tagú nyugdíjas klubjának hagyományos összejövetelére.* A vacsorával egybekötött baráti est alkalmából színvonalas kultúrműsorral jutalmazták a nyugdíjas dolgozókat. A műsorban a vasutas-szakszervezet központi zeneiskolájának 8 tagú népi zenekara és szólistái léptek fel.

Szőnyi Lajos

Garlati Gyula

A *Vasúti Direktórium* tagjai közül már csak Garlati Gyula ünnepelhette velünk együtt a Tanácsköztársaság kikiáltásának félévszázados évfordulóját. *Március 12-én töltötte be 87. életévét.*

1901-ben került az Északi Főműhelybe, hamarosan szervezett munkás lett, majd aktivistája és egyik vezetője a Vasutasok Szabad Szakszervezetének. A világháború kitörésekor bevonultatták. Orosz fogságba került. Megismerkedett a bolsevik eszmékkel és fegyverrel harcolt a Nagy Októberi Szocialista Forradalom védelmében. *Kun Bélával* Moszkvában került kapcsolatba. 1918 novemberében illegálisan, *Brezina János* álnéven érkezett haza..

Fazekas Józseffel együtt a proletárforradalom szervezője lett a MÁV Északi Főműhelyben. Elvitathatatlan érdemei vannak abban, hogy a Kommunisták Magyarországi Pártjának itt olyan erős és akcióképes üzemi szervezete működött, amely a főműhely munkásait már hetekkel a Tanácsköztársaság győzelme előtt felsorakoztatta a KMP mögé.

A háború előtti évtized szocialista vasutasmozgalmában és a munkáshatalomért folytatott harc során szerzett érdemeinek elismeréseként lett tagja a MÁV igazgatásával megbízott Vasúti Direktóriumnak.

Gadanecz Béla

A társadalmi tulajdont védik

Pécs állomás vasútőrsége évek óta eredményes munkát végez. Az úgynevezett grafikonos járőr szolgálat megszervezésével a vagonok dézsmálását a minimálisra csökkentették. Munkájuk, tevékenységük kiterjed a vasút területén levő összes berendezésekre, gépekre, nyitott és zárt vagonokban érkezett árukra. Jó kapcsolatot alakítottak ki az állomáson levő rendőrőrssel is és nem egy esetben közösen portyáznak.

A VII. kongresszus határozatainak végrehajtásáról

VI.

A VII. KONGRESSZUS határozatának IV fejezete a szakszervezet irányító tevékenységének fejlesztését, a vezetés színvonalának emelését, a szervezeti élet erősítését szabta feladatul. A szervezeti erő növelésének útját az irányító, szervező munka fejlesztésében, a növekvő feladatoknak megfelelő munkamódszerek és szervezeti keretek kialakításában, a demokratikus centralizmus erősítésében, a szervezett dolgozók társadalmi munkába való fokozottabb bevonásában jelölte meg.

A beszámolási időszakban csökkent a választott vezetőszervek ülésein hozott határozatok száma. A korábbiaknál elemzőbb értékelést adtak, tartalmasabbakká váltak az előterjesztések. A határozatok szaporítása helyett mindinkább *áttértek a konkrét intézkedések megtételére, a határozatok végrehajtásának szervezésére, segítésére, ellenőrzésére.* Javult a választott testületek tagjainak és aktivistáinak tájékoztatása. Ezzel együtt növekedett aktivitásuk és felelősségérzetük.

Ami ma különösen hátrányára van a még jobb munkának: az értekezletek nagy száma és az írásos munkák ugrásszerű növekedése. Ennek tarthatatlanságáról sokat beszélünk, de megszüntetésére, csökkentésére keveset teszünk.

A központi vezetőség és az elnökség ülésein tárgyalási alapul szolgáló előterjesztések alaposabb munkával készülnek, amelyek elősegítik a helyes intézkedések megtételét.

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG a dolgozók egészét, illetve nagyobb rétegeit érintő kérdésekkel foglalkozott. Ilyenek voltak a vasút éves szállítási tervével kapcsolatos szakszervezeti feladatok meghatározása, a vasutas dolgozók bérrendszerét, társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetét, testi épségének védelmét, szociális ellátottságát érintő kérdések, a kollektív szerződés vitája.

A vezetés, irányítás színvonalának emelésére hozott határozatok végrehajtása alapján jelentős *fejlődést értünk el a választott testületekben, felkészültségük növelésében.*

A társadalmi munkába bevont szakszervezeti tagok létszáma évről évre emelkedik. Nőtt a választott vezető szervek tagjainak aktivitása is.

A felsőbb szervek munkastílusában bekövetkezett egészséges változás *kedvező hatással van a közép- és alapszervezetek tevékenységére.* A középszervek többségénél kialakult az olyan vezetési stílus, amely legfontosabbnak tartja a vezető szervek határozatai végrehajtásának szervezését és ellenőrzését, a munka társadalmi jellegének növelését.

A szakszervezeti munka eredményességét a vezető szervek helyes törekvése mellett nagyban befolyásolja az a tény is, hogy *a tagság velük szemben támasztott igényessége állandóan nő. Elvárják a rendszeres tájékoztatást és beszámolást.* A felső- és középszervek munkájában meghonosodott a két ülés között végzett munkáról való beszámolás. Ilyen törekvés tapasztalható a nagyobb alapszervezeteknél is. *Mégis a szakszervezeti munka egyik leggyengébb területe ma is a nyilvánosság biztosítása,* a *választók előtti számotadás.* Szinte csak a küldöttértekezletek, a taggyűlések szolgálják ezt a fontos célt. Egyéb propagandaeszközöket csak elvétve veszünk igénybe a szakszervezeti munka propagálására.

Az MSZMP KB gazdasági mechanizmus reformjáról, valamint a Politikai Bizottság 1966. május 10-i — a szakszervezetek gyakorlati tevékenysége és pártirányításuk továbbfejlesztéséről — szóló határozata megköveteli a szakszervezetektől, *hogy a növekvő feladatoknak és hatáskörüknek megfelelően alakítsák ki szervezeti kereteiket. Erre való tekintettel* szervezeti intézkedéseket dolgoztunk ki alap-, közép- és országos szinten. Szervezési alapelvként szögeztük le, *hogy minden gazdasági egységben a vezetővel azonos jogkörrel bíró választott szakszervezeti szerv működjék.*

FIGYELEMBE VÉVE, hogy a határozatok végrehajtása, gyakorlati megvalósítása alapvetően az üzemekben a szakszervezeti alapszervek irányításával történik, ezért a szervező, segítő, ellenőrző tevékenységet elsősorban erre irányítottuk. *Az egyre növekvő hatásköröknek és feladatoknak megfelelően nőtt az alapszervek önállósága.* Az alapszervek iránt megnyilvánuló igények figyelembevételével fokoztuk a funkcionáriusok és aktívák tájékoztatását, ismereteik bővítését. Arra törekedtünk, hogy alkalmassá tegyük őket a reájuk háruló feladatok végzésére.

Közép- és alapszerveinknél jelentős fejlődés tapasztalható a kollektív vezetés érvényesülésében. A választott vezető testületek — azon túlmenően, hogy üléseiket rendszeresen megtartják, *a főbb kérdéseket kollektíven vitatják meg és döntenek azokban.* A határozatok végrehajtásából azonban még ma sem minden vezető testületi tag veszi ki megfelelően a részét.

Az alapszervezetek munkája további javításra szorul. Az ülésekre kerülő anyagokat, *a dolgozókat érintő kérdéseket még nem tárgyalják kellő alapossággal.* Egy-egy reszortbizottság gyakran az egyéb teendőktől elkülönülve dolgozik. Még mindig nem kielégítő a határozatok végrehajtásának szervezése, a helyszíni ellenőrzés és segítés. *A bizalmiak, az aktivisták és a dolgozók tájékoztatása főleg rendszerességében javul, tartalmilag azonban még nem kielégítő.* A felsőbb szervektől kapott tájékoztatásokat nem minden esetben egészítik ki helyi konkrétumokkal, s nem vázolják részletesen, hogy kinek, mi a teendője a célkitűzések megvalósítása érdekében. Nem egy helyen vontatott a határozatok ismertetése, melynek következménye, hogy azok esetleg aktualitásukat vesztik, vagy késleltetik a cél elérését.

A központi vezetőség jelentőségének megfelelően munkájának homlokterébe állította *a bizalmi munka színvonalának további javítását.* Vezető szerveink üléseiket több esetben értékelték és elvi, gyakorlati vonatkozású intézkedést hoztak munkájuk hatékonyságának növelésére. A szakszervezeti bizottságok többsége havonta megtartja a bizalmiértekezleteket, nagyobb helyeken negyedévenként az összbizalmi tanácskozásokat.

A FEJLŐDÉS ELLENÉRE mégsem lehetünk elégedettek a bizalmiak tevékenységével, mivel ezek az eredmények csak a szakszervezeti bizottságok egy részére jellemzőek. *Nem egy helyen még rendszertelenek a bizalmiértekezletek, elmaradnak a konkrét megbízatások, elhanyagolják a bizalmiak oktatását.* Egyes szakszervezeti és gazdasági vezetők mellőzik a bizalmiak véleményét, javaslatait. Ez egyrészt abból is adódik, hogy a szolgálati helyek későn kapják a felettes szervektől a felosztásra kerülő bér- és jutalomkeretet, másrészt a szakszervezeti bizottságok közvetlenül a bizalmiak megkerülésével intézkednek.

A vonatkozó kongresszusi határozat végrehajtása érdekében:

— Kidolgoztuk a vasutas szakszervezeti szervek jog- és hatáskörét, a gazdasági vezetéssel való együttműködés, továbbá a vezető testületek működésének és munkamódszerének irányelveit.

— Évenként megszervezzük a szakszervezeti funkcionáriusok, aktivisták oktatását, esti és bentlakásos tanfolyamokon.

— Tovább növeltük a közép- és alapszervezetek hatáskörét és önállóságát

— a szociális, kulturális, sport- és egyéb oktatási költségkeretek felhasználásában,

— az oktatások szervezésében és lebonyolításában,

— a káderek kiválasztásában, beállításában, felmentésében, jutalmazásában és kitüntetésében.

— Kidolgoztuk és megszerveztük a vasutas szakszervezeti szervek tájékoztatási és infromációs rendszerét.

— Továbbfejlesztettük az együttműködést a KISZ-szervezetekkel. Elsősorban a termelés, a fiatalok szociális ellátottsága, a munkakörülmények javítása és nevelése terén.

— Felmértük a vasutas nyugdíjasok helyzetét. Az elnökség határozatának végrehajtására intézkedési tervet dolgoztunk ki:

a szervezeti élet rendezésére,

— a szociális, kulturális ellátottságuk javítására,

— az elnökség mellett nyugdíjas szakbizottságot hoztunk létre, amely tervszerűen foglalkozik a nyugdíjasokat érintő kérdésekkel.

A központi vezetőség tagjaiból szakmai bizottságot hoztunk létre, az egyes szakágak munkájának szakszervezeti szempontból való segítésére, valamint az egyes szakágak dolgozói élet- és munkakörülményeinek hatékonyabb segítése érdekében.

A KONGRESSZUS HATÁROZATÁNAK befejező szakasza a gazdálkodás kérdéseivel foglalkozik. Erről időnként lapunkban számot adunk.

Vége.

Landler Jenő tanítványa volt

II.

Az első szabad május 1! A ráckevei tanácsháza előtt ezrek hallgatták a beszédét, majd délután, a szigeten rendezett népünnepélyen a halászok látták vendégül a lakosságot. Felejthetetlen nap volt... de a fehérek ekkor is ugrásra készen álltak. Másnap *Landler Jenő* Budapestre kérette, a Várban beszélték meg a soron következő tennivalókat, amikor interurbán jelentkezett a direktórium elnöke:

— *Azonnal gyere vissza Béla, mert Ráckevén ellenforradalom van! A község papja prédikálta: Pesten már megdőlt a proletárdiktatúra... a nagygazdák fegyvert ragadtak!*

Mire visszatért, már ott volt a csepeli vörösőrség egy csoportja is, a direktórium tagjaival és a helyi 40 vörösőrrel rendet teremtettek. Kijárási és gyülekezési tilalmat rendelt el. az ellenforradalmárok eltűntek — másnap estére rend volt Ráckevén De apróbb kilengések állandóan voltak, leölték a növendékborjakat, a malacokat — őrízni kellett a termést, nehogy felgyújtsák. A fehérek mindent elkövettek, hogy éhínséget, káoszt teremtsenek.

— Június közepén lóháton érkezett Dömsödről egy átlőtt lábú férfi: *a Kalocsáról jövő ellenforradalmárok leszerelték a vörösőrséget és Kiskunlacházán át Ráckeve felé tartanak!...* Annyi időnk sem volt, hogy segítséget kérjünk Csepelről, az ellenforradalmárok már a hídnál álltak. S nekünk csupán százötven töltényünk volt! Parancsba adtam: *csak akkor lőjjünk, ha biztosak vagyunk benne, hogy nem tévesztünk célt.* A negyven vörösőr ezt a támadást is visszaverte, csak a fehéreknek volt halottjuk!

Szerencsére mégis értesítették a belügyi népbiztosságot — este 6 óra felé újra támadtak az egyszer már megfutamított ellenforradalmárok. A csepeli vörösőrök aknavetőkkel érkeztek és a merénylők ismét pórul jártak. *A belügyi népbiztosság nyomozói kideritették, hogy a ráckevei nagytőkés fia, a kiskunlacházi csendőrőrs vezetője és egy kulákgyerek vezette az ellenforradalmi különitményt...* a csepeli forradalmi törvényszék Péter-Pál napján mindhármukat halálra ítélte. Ráckevén, a tanácsháza előtt végezték ki őket...

Hogy mi történt augusztusban — a 133 nap dicsőséges harcai, sikerei, az első magyar néphatalom országotrendet teremtő tettei után —, *az az ezeréves úri Magyarország legsötétebb időszakának krónikája.* Történelem — amelyet valamennyien ismerünk.

Fekete Bélának is menekülnie kellett — felesége és két kislánya várta Budapesten —, augusztus 10-én a családja mellől hurcolták el. Tíz napol töltött a gyűjtőfogházban, onnan Ráckevére hurcolták, ahol már a járás direktóriumainak 84 tagját tartották fogva.

Egyéves vizsgálati fogság után, 1920-ban ítélték el — *18 esztendei fegyházra!* 1921-ben — Landler Jenő közbenjárására — a Szovjetunió hatvanadmagával kicserélte. A családja, ugyancsak Landler Jenő segítségével, illegálisan, 1924-ben követte.

— *Decemberben érkeztünk Moszkvába A határig rabokként utaztunk, de ott a szovjet elvtársak olyan szeretettel fogadtak minket, amilyent el se tudtunk képzelni...* Ekkor határoztam el, hogy minden tudásommal segíteni fogom az ugyancsak fiatal és az intervenciósok ellen még küzdő szovjet hatalmat!...

Gyermekei a Szovjetunióban tanultak, ott lettek emberré. Az egyik lánya nyelvész, a másik gépészmérnöki diplomát szerzett. Fekete Béla a szakmájában — géplakatosként — dolgozott. Új hazájában megbecsülték; megkapta a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsa kitüntetését.

Nyugdíjas korú volt már, amikor — a felszabadulást követően — visszatért Magyarországra. *A MÁV — beszámítva a Szovjetunióban töltött munkáséveket — nyugdíjazta ugyan, de ő nem akart tétlenül élni* 1946-tól 1957-ig a Szivattyúgyár igazgatóhelyettese volt, de akkor már megpihent. Nyugdíját a MÁV-tól kapja.

Megpihent?

Nincs olyan nap, amikor ne dolgozna, ne fáradozna valamelyik társadalmi szervezetben a köz érdekében. *Az MSZMP VI. kerületi Bizottsága aktivája, az MSZBT VI. kerületi szervezete elnökségi tagja, lakóbizottsági elnök, s rendszeresen tart előadásokat a vasutasoknak.* Hihetetlen szinte, hogy idős kora ellenére milyen fiatalos — és milyen tettre kész.

— *Az tartja bennem az erőt, hogy dolgozhatom, hogy érzem: szükség van rám...*

Tapasztalatát, humanizmusát valóban nem nélkülözhetik a fiatalok.

Földes Tamás

A szocialista brigádok jól dolgoztak

Rákosrendező állomáson nemrég fejeződött be az az értékelés, amely számot ad a szocialista brigádok elmúlt évi munkájáról. Az állomáson 26 brigád 216 fővel versenyzett a szocialista címért. A 26 brigád közül 21-en kapnak zászlót. 3 brigád bronz plakettet. egy brigád ezüst és egy pedig arany plakettet.

A múlt évi sikeres munkának és a szocialista brigádok jó eredményének köszönhető, hogy az állomás kollektívája teljesítette a *Kiváló főnökség* cím megszerzésének feltételeit. Ez az eredmény annál is inkább dicséretes. mert az átlagosan 70—80 fős munkaerőhiány nehezítette a munkát.

Végh Gyula

Két év munkája a mérlegen

Befejeződtek a küldöttértekezletek

Márciusban valamennyi nagyobb szolgálati helyen sor került a küldöttértekezletre és ezzel befejezést nyert az alapszervezeti tisztségviselők újjáválasztása. A sok közül ezúttal három eredményes küldöttértekezletről tudósítunk.

Jobb munkafeltételekkel

A *Tapolcai Vontatási Főnökség* vezetőségválasztó küldöttgyűlésén a szakszervezeti bizottság nevében *Kovács Gyula* titkár adott számot az utóbbi két év mérlegéről. A szakszervezeti munkában elért eredményekkel kapcsolatban értékelte a kollektív vezetést, a bizalmiak aktivitását. Külön elismeréssel szólt *Ángyán Imre, Tóth Ferenc* és *Kozma István* bizalmiak munkájáról.

A szocialista brigádok eredményeit értékelve kiemelte a beszámoló, hogy többen elnyerték már a bronz-, az ezüst- és az aranykoszorús jelvényt. Sikerrel járt a *„Szocialista műhely"* címért indított verseny is. Ezek alapján a következő évekre célul tűzhették a főnökség kollektívája számára a szocialista cím elnyerését. Méltatta a beszámoló az utazók szolgálati óráinak csökkentésében elért eredményeket és azt, *hogy a műhely dolgozóinak már heti 44 órás munkarendjük van.*

Sor került a reszortbizottságok munkájának értékelésére is. A nőbizottság több sikeres rendezvénnyel vett részt az alapszervezet munkájában. A munkavédelmi bizottság eredményesen dolgozott, *s ez a kedvező baleseti statisztikában, különösen a kiesett idő csökkenésében tükröződik.* A szakszervezeti oktatás eredményes vezetéséért *Major Mihály* külön dicséretet kapott. A tennivalók sorában jelölte meg a beszámoló, hogy a szakszervezeti bizottság *javítsa kapcsolatait a főnökség KISZ-szervezetével és segítsék elő az újítómozgalom fellendítését.*

A tanulságos vita és a válaszadás után került sor a szakszervezeti bizottság újjáválasztására. Az 52 küldött a szakszervezeti bizottság elnökévé ismét *Tüttő Kálmánt*, titkárává *Kovács Gyulát* választotta meg.

Tizenyolc felszólalás

Debrecen állomáson több mint 2500 dolgozó, képviseletében 132 küldött vett részt a vezetőségválasztó küldöttértekezleten.

A szakszervezeti bizottság írásos jelentése — amit a küldöttek előre megkaptak — arról adott tájékoztatást, hogy eredményes munkát végeztek az utóbbi két évben is. Minden vonatkozásban nőtt a szakszervezet súlya, tekintélye Debrecen állomáson és a szakszervezeti bizottsághoz tartozó szolgálati helyeken. A termelést segítő munka eredményeit fémjelzi, *hogy Debrecen állomás dolgozói rendre túlteljesítették felajánlásaikat a jubileumi versenyek folyamán.* Területükön 110 szocialista brigád, egy szocialista üzemrész és két szocialista komplexbrigád működik.

Czeglédi Sándor titkár vitaindító beszámolóval egészítette ki az írásos jelentést. Ezt követően 18 küldött szólalt fel a vitában. A felszólalók különösen a dolgozók életkörülményeit érintő kérdésekkel, *így a pihenőidők kiadásával, a bérezési problémákkal és a vasutas utánpótlás helyzetével foglalkoztak.* Többen értékelték a politikai nevelőmunka eredményeit, az üzemi demokrácia fejlesztésével kapcsolatos feladatokat. *Nyíltan és őszintén beszéltek a hibákról és egyöntetűen további támogatásukról biztosították a szakszervezeti bizottságot.*

A választás során titkos szavazással újra Czeglédi Sándort választották a szakszervezeti bizottság titkárává.

A további feladatok

A *Debreceni Vontatási Főnökségnél* tartott vezetőségválasztó küldöttértekezleten *Kiss László* titkár ismertette a szakszervezeti bizottság kétéves munkáját. Sok jó eredményről adhattak számot, hiszen feladataikat jól teljesítették a vontatási dolgozók.

A vitában a további feladatokról esett a legtöbb szó. Beszéltek a baleseti helyzet javításáról, a dolgozók jobb szociális ellátásáról, s a nem mindig kielégítő menetrendszerűségről is. *Többen sürgették az új szociális létesítményt, amelynek felépítésére évek óta várnak a főnökség dolgozói.* Elismeréssel nyugtázták a szakszervezeti bizottság érdekvédelmi, ügyintéző munkájának fejlődését. Néhány küldött kérte, hogy a nyári idényben több családos üdülési beutalót kapjanak.

A küldöttértekezlet 13 tagú szakszervezeti bizottságot, 6 tagú társadalombiztosítási tanácsot és 10 társadalmi kereskedelmi ellenőrt választott. A szakszervezeti bizottság titkára ismét *Kiss László* motorvezető lett.

Befejeződtek a választások a debreceni járműjavítóban

A több, mint 2500 dolgozót foglalkoztató *debreceni járműjavító üzemben* az elmúlt napokban fejeződtek be a szakszervezeti választások, amelyek során 147 bizalmi, 10 műhelybizottság, 50 kereskedelmi-társadalmi ellenőr és 21 társadalmi bírósági tag kapott bizalmat az elkövetkezendő két év munkájához.

A műhelybizottsági és a bizalmi választásokon a dolgozók 85—90 százaléka vett részt és mintegy 30 százaléka kapcsolódott be a vitába. *A hozzászólók többsége a bérezéssel, az üdüléssel és a munkakörülmények jobbátételével foglalkozott.*

A szakszervezet termelést segítő munkájának nagy része volt abban, hogy önerőből a termelési volumen és az átlagkeresetek csökkenése nélkül vezették be a 44 órás munkahetet. *Az üzem dolgozóinak egyébként 72 százaléka szocialista brigádtag.* Örvendetes az is, hogy az elmúlt évekhez viszonyítva 1968-ban már csökkent a túlórák száma.

Mivel a szakszervezeti tanácsot, a szakszervezeti bizottságot és a számvizsgáló bizottságot nem kellett újjá választani, úgy határoztak az üzemben, hogy a két évvel ezelőtti küldötteket összehívják, és a szakszervezeti tanács kétéves munkájának ismertetését a küldöttek elé terjesztik és kérik a testület további megerősítését. Ennek megfelelően a küldöttek összehívására február 20-án került sor, ahol *Volosinovszki János*, a szakszervezeti bizottság titkára számolt be a tanács kétéves munkájáról. Elmondotta többek között, hogy munkájuk fontosabb állomása az új Munka Törvénykönyve vitájának előkészítése, a kollektív szerződés függelékének előkészítése, megkötése, a munkavédelmi szabályzat elkészítésének segítése, a csökkentett munkaidő bevezetésének elősegítése, az újítási szabályzat véleményezése, a szocialista munkaverseny szervezése volt.

A szakszervezeti bizottság az elkövetkezendő napokban a bizalmiválasztásokon és a műhelybizottsági választásokon *elhangzott észrevételeket és javaslatokat egyenként megvizsgálja és a javaslatok ügyének intézésében széles körű aktivahálózatán eljár.*

— vo —

Egy lépéssel tovább

A máskor viszonylag csendes, csak a szolgálat ellátásához szükséges, foglalatoskodó vasutasokat mutató Sopron GySEV állomás, mintha ma kilépett volna önmagából. A nagy sürgés-forgás oka könnyen felderíthető. Ma van a szakszervezeti vezetőségválasztó küldöttértekezlet, s a szakszolgálat és a tömegszervezetek alapos előkészítő munkáját dicséri a küldöttek szinte hiánytalan megjelenése.

Még van néhány perc a kezdésig. A kis csoportok lassan, beszélgetve megindulnak az oktatóterem felé. *A vasutas pontosság itt is érvényesül.* Az szb-titkár szinte menetrend szerint kezdi a kétéves munkát értékelő beszámolót, melyből kicsendül a mindenre kiterjedő, alapos felkészülés. *Jóleső érzéssel hallhatjuk vissza a két év alatt végzett jó munka eredményeit mind szakmai, mind a társadalmi tevékenységet illetően.* De a beszámoló nemcsak az eredményeket, a hibákat is napvilágra hozta.

S a beszámoló végeztével egyszeriben megtörik a varázs. A közömbös kívülállót is magával ragadják a hozzászólások. Örőm volt hallani a küldöttek közproblémákkal foglalkozó, a dolgozók minél jobb, egészségesebb, kulturáltabb ellátását követelő, és az eddigi eredményeket elismerő hozzászólásait.

A vita után került sor a választás lebonyolítására. A jelölő bizottság körültekintő, jó munkáját dicséri, hogy a küldöttek a javaslatot egyhangúlag elfogadták. *Valamennyi jelölt megválasztásra került.*

Most tehát, hogy ismét egy lépéssel előbbre jutott az alapszervezet, az újraválasztott vezetőség előtt a feladat: *kiérdemelni a tagság újabb két évre előlegezett bizalmát*, s a törvény adta lehetőségek ismeretében és azok mindenkori tiszletben tartása mellett, a lehető legjobban képviselni a dolgozók érdekeit.

Sógor Béla

A szakszervezeti választások után

A VÁLASZTÁSOK mindig jelentős eseményei a szakszervezeti mozgalomnak. A beszámolókkal lezárul a két választás közötti időszak értékelése, megtörténik az aktivisták, vezető testületek újjáválasztása. A tagság szavazataival előlegezi bizalmát a megválasztottaknak. A taggyűléseken, küldöttértekezleteken elhangzott véleménynyilvánítások, javaslatok, a hozott határozatok is azt célozzák, hogy a választás nem megállást jelent a mozgalmi munkában, ellenkezőleg, biztosítani kell a folyamatot, a továbbfejlesztést, s ezért volt szükség a választással megerősíteni a szervezeteket.

Minden vezetőszervnek, aktivistának látnia kell azt, hogy *nem elég az elért szinten biztosítani munkájában a folyamatot. A mozgalom, a tagság, az üzem igényei, szükségletei megkívánják a sokrétű szakszervezeti munka továbbfejlesztését, s a fejlesztéshez szükséges feltételek biztosítását.* Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével bővült a szakszervezetek jog- és hatásköre, s ezzel párhuzamosan felelősségük is.

A vezetőségválasztó taggyűléseken, küldöttértekezleteken a felszólalók hangot adtak azon kívánságuknak, hogy mit várnak az aktivistáktól, vezető testületektől. *A megválasztással nem csak jogokat adott a tagság, — amivel nemcsak élni lehet, de kell is — hanem kötelességeket is.* A hozott határozatok a legtöbb helyen, azon túl, hogy magukban foglalják a felettes szervek határozataiból adódó feladatokat, megjelölik azt is, hogy mit kell tenni a helyi feladatok megoldása érdekében.

A magunk részéről *alapvető feladatnak tekintjük, hogy értékeljék a választásokat, s a tagság választ kapjon, intézkedés történjen az észrevételekre, javaslatokra.* Azokat a kérdéseket, amelyek meghaladják a helyi szervek hatáskörét, juttassák el az illetékes szervekhez.

A SZAKSZERVEZETI SZERVEK, a szakszervezeti mozgalom biztosította szervezeti keretet, anyagi lehetőségeket, munkamódszereket és *minden más lehetőséget vessenek latba annak érdekében, hogy eleget tegyenek a velük szemben támasztott jogos igények kielégítésének.* További feladata a szakszervezeti bizottságnak, hogy az újonnan megválasztott tisztségviselők, s a munkabizottságokba választott aktivisták munkájuk ellátásához megkapják a legmesszebbmenő segítséget.

Sok észrevétel, jogos bírálat hangzott el a bizalmiak munkáját illetően. *A szakszervezeti bizottságok tekintettel a bizalmi munka fontosságára, az eddiginél fordítsanak nagyobb figyelmet a munkára való felkészítésre, tájékoztatásukra*, s a bevált munkamódszerek elterjesztésére, továbbfejlesztésére és újabbak kialakítására.

A megnövekedett jog- és hatáskörök megkövetelik, hogy nagyobb teret biztosítsanak a testületi — kollektív — vezetésnek, *s minden olyan jelentős kérdésben, amely a dolgozókat közelről érinti, ne a titkár, valamelyik munkabizottság vezetője foglaljon állást, hanem a választott vezetőség.* Ez azért is fontos, mert kizárja a lehetőségét annak, hogy az állásfoglalás, döntés után vita alakuljon ki a testületekben a hatáskör gyakorlásának kérdésében.

A különböző hatáskörök gyakorlása — amelyek a szakszervezetet megilletik — nem egyes személyek joga, hanem a testületeké.

A VEZETŐSÉGVÁLASZTÓ TAGGYŰLÉS, küldöttértekezlet, az üzemi szakszervezeti élet legfelsőbb fóruma. Ennél fogva az ott hozott határozat végrehajtásának megszervezése alapos, körültekintő munkát igényel a vezetőségtől. *A szakszervezeti bizottságok a végrehajtás tervszerű lebonyolítására készítsenek intézkedési tervet.* A végrehajtásról pedig rendszeresen számoljanak be a tagságnak. Nem helyeselhető az a gyakorlat, hogy csak a választási taggyűlésen, küldöttértekezleten adnak számot a határozatok végrehajtásáról. *Minden határozat annyit ér, amennyit megvalósítanak belőle.*

A szakszervezeti bizottságok a választások után nem feledkezhetnek meg arról, hogy két taggyűlés között az alapszervezet munkájának irányítói. Ez azt jelenti, hogy *nem csupán segíteniük, hanem operatívan irányítaniuk, szervezniük kell a bizalmiak, műhely-, osztály és munkabizottságok munkáját.* Pártunk a szakszervezetek munkájának értékelése során alapvetően két oldalát jelölte meg tevékenységüknek:

— *Szervezni és nevelni a dolgozókat társadalmunk politikai, gazdasági erejének növelésére,*

— *biztosítani a munkások anyagi, szociális és kulturális igényeinek kielégítését, védelmezni a dolgozók törvényekben, rendeletekben biztosított jogait.*

A VASÚT ELŐTT ÁLLÓ szállítási és termelési feladatok végrehajtása, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek továbbfejlesztése megköveteli, hogy szakszervezeti szerveink jó együttműködést alakítsanak ki az üzemi vezető szervekkel, a közös célok elérésében, a demokrácia széles körű érvényesítésével vonják be a dolgozókat.

Hajdú József

A holnap küszöbéhez értek

Szakszervezeti vezetőségválasztás Veszprém-külső pályaudvaron

Veszprém-külső pályaudvaron a forgalmi dolgozók a közelmúltban tartották a szakszervezeti vezetőségválasztást. A szombathelyi területi bizottságot *Tuczai Gyula* titkárhelyettes képviselte.

Horváth Béla szakszervezeti titkár beszámolójában foglalkozott a közlekedési koncepció helyi megértetésével, az alsóőrsi vonal felszámolásának személyzeti kihatásaival.

— Nem kell senkinek nyugtalankodnia. Az állomásbővítéssel valamennyi ilyen kérdés kedvező megoldást nyer. Fokozni kell a szakszervezeti tájékoztató munkát, hogy a dolgozók zavartalanul dolgozhassanak — mondotta, majd megemlítette, hogy a mostoha szociális körülmények ellenére is az állomás dolgozói jól ellátták feladataikat. A most kezdődő átépítés azonban sok fájó gondot orvosol.

Évtizedes tervek valósulnak meg

Horváth József, a szombathelyi igazgatóság osztályvezetője, a tájékoztatás fontosságára hivatkozva mondta el, hogy *évtizedes tervek valósulnak meg Veszprém-külsőn.* Új vágányok épülnek. Korszerű felvételi épülettel, szociális létesítményekkel és utasterekkel. Dunántúl egyik legkorszerűbb állomását építik fel Veszprém-külsőn. A szigetperonos megoldás és az aluljárók az utasvédelmet, a dominó-rendszerű berendezés pedig a forgalom biztonságát lesz hivatva megteremteni. A vasutasoknak 1970-ben új lakásokat is építenek.

Tuczai Gyula az ipar elszívó hatásával magyarázta a térség munkaerőhiányát. Ezt a jövőben jobban tudjuk ellensúlyozni — mondotta. — Sokan a kívülállók közül, azt akarnák magyarázni, hogy baj van a vasutasok fegyelmével. Ez nem így áll. Semmivel sem rosszabb a fegyelmi helyzet, mint más iparágban. *Van fegyelem a vasúton, de még nagyobb kell!*

A megjelentek valamennyien józan önmérséklettel beszélték meg a tennivalókat. Mert az itt dolgozóknak kell majd a korszerű viszonyok között dolgozni. Az új is képes sok problémát felvetni, de optimizmussal kell nézni az átépítés elé! *Az embereket fel kell készíteni, hogy ne érjen bennünket meglepetés* — mondta felszólalása során *Gesztesi József*, a pártszervezet titkára.

Kemény fegyelemmel...

Szabó József állomásfőnök az előző napi „közigazgatási" bejárásról szólt. A földmunkák már most tavasszal megkezdődnek. *Addig is kemény fegyelemmel és utasításszerű munkával kell tovább dolgozni. Kell, hogy a gondolkodásban is győzzön a korszerű.* Vezetők és irányítottak egysége képes csak a változások időszakában rendet teremteni.

A szakszervezetre még nagyobb feladatok várnak, állapította meg az értekezlet. Megjavulnak a munkavédelmi és sport, kulturális és szociális viszonyok. A bérek igazságos elosztásához testületi véleményhozzájárulást is kell adni. Növelni kell az érdekvédelmet.

A szavazólapokon nem húztak ki neveket. Ezt nem az érdektelenség, hanem a bizalom tette. *Vezetni társadalmi munkában is, csak a legszélesebb demokrácia és bizalom alapján lehet és szabad.*

Veszprém-külső pályaudvaron ma még állnak a régi falak. Az állomás rövid húrú vágányaira, csak megosztottan állíthatók be a hosszú tehervonatok. Holnap és holnapután az emberi kéz és teremtő gondolat által, ezek megszűnnek. A „fogyó füsttel" fordított arányban egyre több Diesel búg a vonatok elején. S erre utas és vasutas egyaránt büszke lehet.

sz. b.

Újra bizalmat kapott a régi vezetőség

Ötvenhét szakszervezeti tag részvételével került sor *Bicske* állomáson a szakszervezeti bizottság újjáválasztására.

Százszázalékos az állomás szervezettsége. Negyven hallgatója van Bicsken a *„Társadalmunk időszerű kérdései"* tanfolyamnak, minden dolgozó rendszeres olvasója a *Magyar Vasutasnak*. A politikai nevelőmunka jól segítette a szakvonali tevékenységet, a szakszervezeti bizottság érdekvédelmi feladatának eleget téve, szorgalmazta a múlt évben a bérpanaszok orvoslását. Vontatottan halad a munkavédelmi szemlék alkalmával észlelt hiányosságok megszüntetése —indokolt a kérés, hogy több figyelmet tanúsítson az állomás problémái iránt a krisztinavárosi pályafenntartási főnökség. Bicskén nincs létszámhiány és kifogástalanul teljesítik a szakvonali feladatokat. — Mindezt megtudhattuk a *Molnár György* titkár által ismertetett vezetőségi beszámolóból.

A vita során a tagság elégedetten nyugtázta a kétéves munka eredményeit. Erősen bíráltak viszont néhány szakvonali hiányosságot. Különösen azt, *miért rendszertelen a budapest—komáromi vonalon a tolatós tehervonatok közlekedtetése.*

Állításaikat bizonyították is. *Negyven nap alatt 31 vonat maradt el más állomáson történt feloszlatás miatt.* A több órás késések következtében gyakran módosítani kellett az áruértékesítést. A feladáshoz intézett kocsik sem érkeztek meg idejében. A rendszertelen elegymozgás az áru torlódásához, a kocsiállási idő növekedéséhez vezetett.

Nem segíti a gyorsabb elegymozgást a vonatkísérők jelenlegi vezénylési rendszere. Budapest és Komárom között a távolság nem olyan nagy, hogy 12 órás szolgálatában ugyanaz a személyzet ne vihetné végig az 5891/92, vagy az 5998/99. számú vonatokat. Persze *akkor nem lenne idő 3—6 órás ácsorgásokra.* A bicskeiek tavaly augusztusban javasolták a megfelelő szervezési módszert, de választ máig sem kaptak rá.

Többszöri sürgetés ellenére is késik az áruraktári lépcsőkorlát felszerelése. két hónapja hiába várják egy vízszerelési munka elvégzését. De azt sem értik a bicskeiek, miért késik *az engedély a közbeváltás bevezetésére*, a bicske—székesfehérvári vonalon pedig az egyszerűsített szolgálat megvalósítása várat magára.

Bicskei alapszervezetünk tagsága lelkiismeretesen értékelte a végzett munkát és számot vetett a további feladatokkal. Ezek alapján szavaztak ismét bizalmat a régi vezetőség minden tagjának, megerősítve őket a következő két esztendőre.

K. J.

Sok a munka — kevés az ember

Nehéz körülmények között dolgoznak Budapest-Kikötő vasutasai

— *Higgye el, mi csak lerakat vagyunk, kirendeltség. A mi panaszunkat nem orvosolják, mintha a Budapest-Kikötő állomás nem is tartozna a MÁV-hoz!* Egyre kevesebben vagyunk, a jobb munkaerőt innen elviszik és kevésbé munkabíróak jönnek helyettük. Nézze meg a málházóinkat, *lány, húszéves sincs!* Lohol a vagonok mellett föl-alá, föl-alá... meglett férfi is kiborulna! A másik málházónk meg idős ember, ő se bírja jobban. *És nálunk a fizetések is kisebbek, mint a Soroksári úton. Pedig a mi kereskedelmi kirendeltségünk speciális munkát végez, a határállomásokon van hasonlóan bonyolult feladat.* Dolgoztam már Sturovon is, de ott mások a munkakörülmények. Messze van a budapesti lakásomtól Sturovo, de már-már arra gondolok, hogy inkább többet utazom naponta, mégis visszakérem magam oda..

Nem győzik a munkát

Pápay Jenő számfejtő, szakszervezeti bizalmi szájából gáttalanul áradnak a panaszos szavak. Magyaráz, érvel és tanúkat hív, elkeseredetten bizonygatja igazát.

Basahidi Mihály vonatosraktárnok:

— *Az ország kevés állomásán van annyi feladás, mint itt, a Szabadkikötőben.* Az egyik vonat ki sem ment, már előttem vannak a másik iratai. Sokszor az otthonról hozott vacsorát sincs időm megenni, pedig igencsak megéhezem a tizenkét óra alatt. *Nem győzzük a munkát. Tegnap éjjel is itt maradt ötven kocsi, mert a számfejtő képtelen volt valamennyivel végezni.* És ez gyakori eset, pedig nagy összegeket veszít emiatt a MÁV!...

Barabás Ferencné darabszámláló-raktárnok:

— Csupán decemberben háromezer kocsi érkezett az állomásra, és négyezer kocsi ment ki. És a külföldi szállítás sokkal több munkát jelent mindenkinek. *Sok a munka és kevés az ember, meg a pénz... ezt mindenki tudja, mégsem segítenek rajtunk!*

Jelentős forgalmi góc

A Szabadkikötő az ország jelentős kereskedelmi, szállítási góca. Messzi tengerekről is érkeznek ide teherhajók, hozzák és viszik az árukat. Az ország különböző részeit elsősorban a vasút köti össze a kikötővel. Ime néhány adat: *ide érkezik a teljes műtrágyaimport, 10 ezer tonna számra szállítják az uszályok a takarmánytejport, itt van az új személygépkocsik lerakata (1968-ban 24 ezer személygépkocsi érkezett, idén még többet várnak). A Csepel Autógyár itt adja fel valamennyi exporttermékét, itt összpontosul az ország autóalkatrész-forgalma...* S mert Szabadkikötő forgalmi gócpont, több nagyvállalat állandó raktárakat telepített ide. Megtalálható az ország egyik legnagyobb gabonatárháza, a HUNGAROTEX raktára, létesült AKÖV-kirendeltség — aki járt már tengeri kikötőben, tanúsíthatja: *néha a Csepel-sziget csúcskében sem kisebb a forgalom.* Csak kisebbek a hajók.

— *A MÁV-nak négy irodahelyisége van a MAHART kereskedelmi épületében* — mondja *Virágvölgyi Lajos* felügyelő, a kirendeltség vezetője. — Huszonhárman dolgozunk itt. A kikötői forgalmat a MAHART látja el, a MÁV mozdonyai csupán be- és kiszállítják a vonatokat, de a kirakodáshoz a vasút biztosít raktárnokot. A MAHART érdeke, hogy jelen legyünk a számlálásnál. szükség van ránk az esetleges kármegállapításhoz. A nap minden órájában kellene embert biztosítanunk. de néha képtelenek vagyunk erre. *A forgalom rapszódikus. s nekünk mindössze három számfejtőnk van. 12—24 órás beosztásban vannak, s egymaguk dolgozzák fel az érkező vonatok fuvarokmányait.* Ugyancsak három, 12—24-es vonatos raktárnokunk van, ők látják el a kocsifelírói és a KTG-szolgálatot. Ők veszik át az árut a MAHART vasútüzemétől, s ez igen sok adminisztratív munkát kíván...

A kirendeltség vezetője már kért segítséget, 3 kocsifelíró is enyhíthetne a helyzetükön. *Igéretet kapott — embert nem.* Pedig a műszakonként jelenlevő egy-egy vasutas segíthetné a számfejtők munkáját is, és lehetővé tenné a dolgozók szükség szerinti, alkalmi átcsoportosítását.

Tarthatatlan állapotok

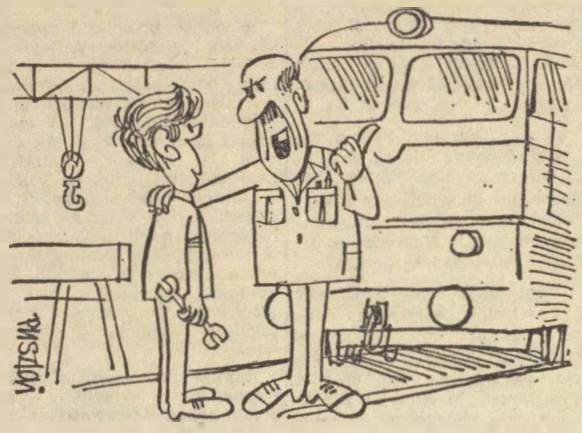
— *Két hét szabadságom van még tavalyról* — panaszolja Basahidi Mihály. S nem ő az egyetlen, aki kénytelen volt 1969-re áthozni az 1968-as szabadságának egy részét.

— *A heti szabadnap sincs megoldva* — folytatja Pápay Jenő. — Van, aki „ügyeskedés" árán megkapja, de ezt se tudjuk rendezni. S ne adj isten, hogy valaki megbetegedjék, akkor minden a feje tetejére áll. *Egyetlen tartaléka van a kirendeltségnek a betegek és a szabadságon levők helyettesítésére!* Tarthatatlan a helyzetünk! Kihez forduljunk, hogy gyors segítséget kapjunk?!... Nem kérünk többet, csak annyit: *megfelelő körülmények között végezhessük el a ránk bízott feladatokat...*

Panaszuk jogosságát senki sem vitatja. A vasút létszámgondjait ismerve se hisszük, hogy a Budapest-Kikötő állomáson dolgozók nehéz helyzetén ne lehetne enyhíteni. Megérdemlik, hogy panaszaikat fontolóra vegyék...

F. T.

Mester és tanítvány



— No, fiam, javítottál-e már villanymozdonyt?
— Nem.
— Akkor jól figyelj, hogy kell csinálni, mert én is most tanulom.

(Pusztai Pál rajza)

Mi történt Dinnyés állomáson március 4-én?

Ezen a napon 15 óra 07 perckor a 44 tengely, 434 tonna terhelésű, végig személyvonati légfékezésbe bekapcsolva közlekedő és az egyenes állású 424 170 psz. mozdonnyal vontatott 2214/b sz. személyvonat meghaladta Dinnyés állomás *„Megállj"* állású bejárati jelzőjét és *a 2. sz. váltónál az ott tolatást végző 1292 sz. vonat M40 004 psz. vonómozdonyába kíméletlenül beleütközött.*

Az időjárás csendes, derült, a távolbalátás nem volt korlátozva. Az ütközés következtében, mivel

a vonat mozdonyának fűtői, valamint a vonat vezetője vonatukról leugrottak, s megsérültek, a levelezőkocsiban szolgálatban lévő levelező is megsérült.

Mind a négy személyt a mentők a székesfehérvári kórházba szállították.

A személyvonat mozdonya egy futótengellyel, a tolatást végző, M40-es mozdony két tengellyel kisiklott és egymásra torlódott. A személyvonat szolgálati kocsija is kisiklott, majd keresztbefordult. A levelezőkocsi pedig teljesen használhatatlanná vált. A vonat személykocsijai közül az első Bak-kocsi eleje kis mértékben, a tolatóegységben pedig egy fedett, üres kocsi súlyosan megsérült.

A vonal mindkét vágánya elzáródott. *A pálya mintegy 100 méter hosszban megrongálódott.* Az utasok közül senki sem sérült meg.

A vágányelzáródás miatt *Gárdony* és *Dinnyés* állomások között az utasforgalmat autóbuszok segítségével tartották fenn, a távolsági vonatok pedig kerülő útirányon át közlekedtek kisebb késéssel a pálya felszabadításáig.

Mi okozta ezt a súlyos kimenetelű balesetet?

A mozdonyvezető vallomása szerint az állomás elő- és bejárati jelzőjét megfigyelte, így az előjelzőn egy sárga fénnyel „Szabad" a vonatnál alkalmazható legnagyobb sebességgel, a következő jelzőn *„Megállj"* jelzés várható jelzés volt. A bejárati jelző pedig, amit a jelzőtől 260 méter távolságból meg lehetett állapítani, *„Megállj"* jelzést mutatott. Elmondása szerint

a fékezést már az előjelzőnél megkezdte, de fékhatást nem tapasztalt, bár mindent elkövetett, hogy vonatát a várt akadály előtt meg tudja állítani.

Ezt mondja a mozdonyvezető.

Ezzel szemben a balesetvizsgáló bizottság megállapította, hogy a vonat indulása előtt *Budapest-Déli pályaudvaron* a fékpróbánál, amit szabályszerűen és utasításszerűen elvégeztek, semmi rendellenességet nem tapasztaltak. *Budapest-Kelenföld* állomáson, ahol menetrend szerint a vonat megállt és *Nagytétény* állomás későn kezelt bejárati jelzője előtt a vonat sebességcsökkentésénél is az kifogástalanul működött. Tehát mindkét esetben, valamint a baleset bekövetkezése után a vonat épen maradt szerelvényével a tömörségi és teljes fékpróba alkalmával, valamint a hazatérő szerelvény menetközbeni fékezéseinél is *a fékberendezés rendben működött.*

Megvizsgáltatta a balesetvizsgáló bizottság a két sérült kocsi fővezetékét és a féktömlőket, valamint a 2214/b sz. vonat mozdonyának D 2-es típusú fékezőcsapját a próbapadon is. *Megállapítást nyert, hogy sem a vezetékekben, sem a fékezőcsapnál rendellenesség nem volt.*

A mozdonyvezető arra a kérdésre, hogy amikor azt tapasztalta, hogy a vonatnál nem mutatkozik fékhatás, miért nem alkalmazott ellengőzt s a szerkocsi kéziféket miért nem húzatta be, azt a választ adta: *erre már nem volt ideje.*

Értékelve az eseményt, megállapítást nyert: *annak dacára, hogy mind a mozdonyvezető, mind a figyelőfűtő, valamint a vonatvezető a bejárati, illetve annak előjelzőjét megfigyelték, mégis későn intézkedtek a vonat megállítására.*

Az utóbbi időben bekövetkezett baleseteknél tapasztaltuk, hogy

az áthaladó vonatok mozdonyvezetői csak az utolsó pillanatban kezdik a fékezést a „Megállj" állású bejárati jelzőknél,

arra gondolva, hogy azt úgyis *„Szabad"-ra* fogják állítani. Ez kockázatos, hiszen *a bejárati jelző „Szabad"-ra állításának többféle akadálya lehet,* mint ahogy ebben az esetben is előfordult. Tolatási műveletet végeztek a várt vonat előtt ugyan, de a vizsgálat azt is megállapította, hogy a 2214/b sz. vonat 7 perccel korábban érkezett Dinnyés állomás „Megállj" állású bejárati jelzőjéhez. Így a tolatási mozgás nem volt kifogásolható.

Kovács Imre

Milyen kártérítésben részesülhetnek a balesetből sérült dolgozók?

Több dolgozó kért felvilágosítást, hogy a balesetből eredő káraikat hogyan és kivel térítthetik meg. Cikkünkben a munkaviszony keretében és a munkaviszony keretén kívül eső balesetek, vagy sérülések alkalmával keletkezett károk térítéséről szólunk.

A munkaviszony keretében bekövetkezett baleset, vagy sérülés alatt a munkaviszonyból fakadó kötelezettségek végzése közben, vagy azzal összefüggésben az üzem területén, vagy az üzemen kívül bekövetkezett baleseteket, vagy sérüléseket kell érteni. Ha tehát olyan körülmények között történt a baleset, vagy sérülés, amiért a vállalat felelős, a dolgozónak joga van —, ha meghal, akkor hozzátartozójának — a vállalattól a teljes vagyoni kárának megtérítését kérni. A kártérítésre vonatkozó szabályokat a *Munka Törvénykönyve* és a munkaügyi miniszter vonatkozó rendelkezései szabályozzák.

A munkaviszony keretén kívül keletkezett baleset, vagy a testi épség sérelme alatt a munkaviszonnyal össze nem függő baleseteket és sérüléseket értjük, mint például a munkaszüneti napon elszenvedett közúti baleseteket, kocsmai verekedést stb. Ilyen esetekben a károk megtérítését a balesetet, vagy sérülést előidézőtől, tehát a kárt okozótól kell követelni. A kár ilyen módon történő megtérítésére vonatkozóan a *Polgári Törvénykönyv* intézkedik.

Milyen károk megtérítését lehet követelni?

1. Elmaradt jövedelmek. Ezek: bér, prémium, nem főfoglalkozásban szerzett juttatás, természetbeni szolgáltatások ellenértékei, baleset miatt elmaradt automatikus előléptetés, munkába állás után az esetleges keresetveszteség stb. Nem követelhető a védőétel, munka- vagy védőruha stb. értéke, vagyis azok a szolgáltatások, amelyek a munkavégzés esetére járnak.

2. Dologi kár. Ezek: az elpusztult ruházat, használati tárgyak, megsemmisült iratok beszerzési költségei, a megrongált tárgyak javítási és tisztítási költségei.

3. Felmerült költségek és kiadások. Ezek: az orvos által javasolt feljavított, vagy a diétás élelmezési többlet-költségek, az otthoni ápolással járó többletköltségek (fűtés, többlet házimunka stb.) gyógyszereknél fizetendő hozzájárulási költségek, a gyógyítással kapcsolatos szállítási költségek, hozzátartozók utazási és ajándékcsomag költségei a gyógyintézetben fekvő sérült látogatása esetén.

4. Havi járadékigény, ha munkaképesség-csökkenés miatt a korábbi jövedelemkiesés és költségek tartós jellegűek.

5. Hozzátartozók tartásdíja. A sérült dolgozó halála esetén a felmerült és indokolt költségeken — temetési költség stb. — túl az elveszett tartás erejéig és a ráutaltságuk mértékéig igényelhetik: *azok a visszamaradt hozzátartozók, akiket törvény szerint az elhalt dolgozó köteles volt eltartani.*

A kár okozója a kártérítési kötelezettség alól csak abban az esetben mentesülhet, ha kétséget kizáróan bizonyítja, hogy a kárt rajta kívül álló elháríthatatlan ok (földrengés stb.), a kárt kizárólag a károsult elháríthatatlan magatartása okozta (munka közben eszméletét vesztette és az eszméletvesztés nincs összefüggésben a vállalat működésével.)

A kár okozója mentesül a kár azon része alól is, amelyet a sérült dolgozó vétkes, vagy felelőtlen magatartása idézett elő *(védőberendezés használatának elmulasztása stb.)* Ilyen esetben kerül sor a kármegosztásra, ami azt jelenti, hogy a keletkezett kár egy részét a sérültre hárítják.

A már megállapított káröszszeg felfelé történő módosítására is sor kerülhet, ha azt a sérült vagy az elhaltnak a hozzátartozója kéri. Erre akkor kerülhet sor, ha a kártérítés mértékét befolyásoló körülményekben lényeges változás — állapot rosszabodás, bérrendezés stb. — következik be.

A kártérítés összegének csökkentő tényezői is vannak. Ez alatt az olyan jövedelmeket értjük, amelyekhez a sérült, illetőleg hozzátartozója balesettel, vagy sérüléssel kapcsolatban jut. Ezeket a kártérítés összegének kiszámításánál nem lehet figyelembe venni. Ilyenek többek között: *a táppénz, a vállalat által a dolgozó részére baleseti szerződés alapján kapott összeg, a felgyógyulás után keresett jövedelem, a megsérült tárgyak értékesítéséből származó összeg stb.*

A kármegtérítéssel kapcsolatban ismertetettek a dolgozók jogainak védelmét szolgálják, kifejezve azt a törekvést, hogy legfőbb érték az ember.

CIKKÜNK NYOMÁN

A Soroksári úti szociális épület a — Soroksári úti vasutasoké

Áll a *Budapest—Soroksári út* állomáson egy épület, amely — úgy tűnt, senkié. Legalább is ez a kép kerekedett ki az elmondottakból, amikor lapunk munkatársa — a Soroksári úti vasutasok telefonhívására — a helyszínre látogatott. Szemügyre vette az új szociális épületet, amelyen bizony elég sok hibát láthatott (a falak átáztak. hullik a vakolat, a WC-k rosszak, a zuhanyozók csöpögnek), s az ott kapott tájékoztatás alapján megírta: *nincs, aki a hibákat kijavítsa, mert a ferencvárosi pályafenntartási főnökség az új létesítményt nem vette át.*

A cikk — *Senki földje a Soroksári úton* címmel — a *Magyar Vasutas* 1969. február 15-i számában jelentt meg. A kivitelező, a *MÁV Magasépítési Főnökség* dicséretes gyorsasággal, már február 19-én felülvizsgálatot tartott Soroksárott, s ugyancsak kivizsgálta a cikkben foglaltakat a budapesti igazgatóság építési és pályafenntartási osztálya is. A február 19-i felülvizsgálat bizottsági jelentését szerkesztőségünknek is megküldték. Ebből idézünk:

„...A kivitelezést a Magasépítési Főnökség 1967. június hó 7-én kezdte és 1968. augusztus hó 15-én befejezte. A munka tehát nem kettő és fél év alatt készült el, mint ahogy a lapot tájékoztatták... A műszaki átadás-átvétel a fenti időpontban rendben megtörtént. Az átvevő bizottság a létesítményt minőségi hiány nélkül átvette és ugyanezt üzemeltetésre az állomásfőnökségnek, míg fenntartásra a ferencvárosi pályafenntartási főnökségnek átadta".

S a továbbiakban az is kiderül, hogy: *a férfi laktanyai oldalon az ajtót azért emelték le a dolgozók, mert az nekik „útban volt"* s emiatt keletkeztek a WC-kben az elfagyások, csőrepedések. Annyi igaz, hogy az ajtótok kilazult és körülötte a vakolaton repedések, sőt tenyérnyi lehullott részek keletkeztek — de ezt maguk a dolgozók okozták, amikor az ajtókat nagy erővel csapkodták. Az is igaz, hogy a WC eldugulása miatt az ebédlő fala beázott — de ha nem használták volna a rossz WC-t, ezt a hibát is megelőzhették volna. *A férfi WC-k azért dugultak el, mert kócot, rongyot és nagyobb szemétdarabokat dobáltak a dolgozók a csészékbe.*

Említsük meg azt is, hogy a kazánház ablakából azért hiányzik az üveg, mert a kazánházban (!) fát vágtak és egy kirepülő fa az ablakot kitörte. *Az új létesítményt 40—60 centiméteres szemét és hamudomb övezi, holott az épülettől 25 méterre szemétárolót is létesítettek.* De a szeméttárolót senki sem használja...

A Magyar Vasutas szerkesztősége mindenkor kötelességének tartotta — és kötelességének tartja a jövőben is —, hogy a bejelentett panaszokat kivizsgálja. Ám ha egy panasz megalapozatlan, a tényeknek meg nem felelő cikk is napvilágot láthat. De csak ideig-óráig. Mert mint most is, a megbíráltak védekeznek és az igazukat tényekkel bizonyítják.

S így most elsősorban a panaszkodókat kell elmarasztalnunk. Nemcsak azért, mert megalapozatlanul panaszkodtak — persze azért is! —, hanem mert nem látják — vagy nem akarják tudomásul venni —, *hogy az új létesítmény hibáiért elsősorban ők felelnek.* A hibák megelőzése — az ő feladatuk lett volna. Mint ahogy feladatuk a jövőben mindenkivel megértetni, hogy *a közös érdekeinkre együttesen kell vigyáznunk.* Mert azok valamennyiünkké és magunknak ártunk, ha rongáljuk azokat.

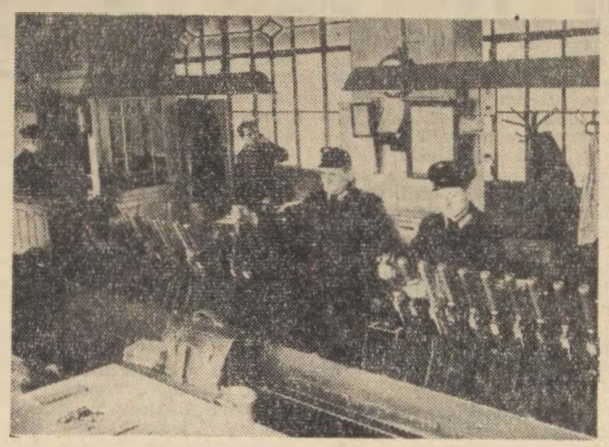
BEJÁR AZ ELSŐ VONAT

Hajnali látogatás a Nyugati pályaudvar I-es tornyában

Alszik a város. A környező utcák házai hatalmas árnyként sorakoznak. Tompultak, s csendet parancsolók az utcalámpák távoli fényei is. Egy-egy villamoskocsi csörömpöl csak, de az is kíméletesen, hogy az alvó város nyugalmát ne zavarja.

A csarnok is kiürült. Mintha egy nagy fehér fátyol borítana mindent. Csak a tárolóvágányok felől hallatszik a tolatás zaja.

— *A Nyugati pályaudvar I-es tornyában, a nagy „örökmozgóban", ilyenkor hétfőn hajnalban kezdődik a hajrá* — mondja Kovács Gábor fiatal intéző, forgalmi szolgálattevő miközben a szüntelen villogó vágánytáblát és a blokkberendezés váltakozó fényeit figyeli.



Nincs megállás az I-es toronyban (Szabó Mihály felvétele)

30 éve a toronyban

Az óra hajnali kettőt mutat. *Füzék István* és *Fazekas Károly* térfelvigyázók — „ablakosok" — segítenek a forgalmi szolgálattevőnek. Mindketten régi „nyugatisok". *Füzék István 30 éve szolgál a toronyban.* Váltókezelő volt, altiszt. Ebben a minőségben szerezte meg az egyik legnagyobb gyakorlatot jelentő „tornyos térfelvigyázó" képesítést. *Fazekas Károly 28 éve dolgozik itt.* Ő is váltókezelő, altiszt volt. A munka sűrűjében, itt az I-es toronyban képezte magát, s tanulta meg az úgynevezett „vakdiktálást".

A két váltókezelő *Szabó János* és *Benkő Péter* is azok közül valók, akik megszerették a vasutat és a vasutas munkát.

Nem sok idő van beszélgetni!

Ahogy múlnak a percek, úgy változik a forgalmi helyzet. Ilyenkor még az érkező vonatcsoport előtt el kell indítani néhány szerelvényt *Ceglédre, Monorra, Üllőre, Szobra és Marosra* munkásvonatoknak.

A 140/s együtt a 120/s-sel tol a négyre — harsog a hangszóró. Alighogy elszáll a hang, máris ott lengenek a lámpák a szerelvények mellett. Megszállják a műszakiak. Kezdődik a fékpróba. Közben már a külső vágányra is tolják a 2720-as ceglédi szerelvényt. Néhány perc múlva éles fütty jelzi, hogy a csarnok IV. készen van. A szerelvény indulhat.

Késnek az „ezresek"

Sűrűn kattog a nagy villanyóra. Futnak a percek. Közeledik a kritikus idő, a hajnali hajrá.

Kovács Gábor megtudja a menetirányítótól, hogy *késnek az „ezresek"* — a kisvárdai és debreceni vonatok.

— *Ez a baj!... Majd egyszerre akarnak bejönni* — mondja gondterhelten.

Odakint csöndesen esik.

Folyton csörög, berreg az asztali készülék. *Lakatos Ernő*, a II-es torony szolgálattevője sorrendet mond:

— *1719/a, 1719/b és a 719/b vonatok engedélyt kértek. A sorrend helyes.*

Máris megvillan a vágánytáblán az első vonat. Mint egy hernyó kúszik előre a fény, mely mutatja a forgalmi szolgálattevőnek, hogy a vonat, vagy vonatok Kőbánya és Nyugati állomások között hol járnak.

Már nincs idő beszélgetni. A térfelvigyázók és váltókezelők lélegzetet vesznek. Valahogy úgy néz ki ez a kis kollektíva, mint csata előtt a vezérkar.

— *Bejárunk...!* — hallatszik Kovács Gábor parancsa.

Füzék István és Fazekas Károly az emeltyűket bűvölik. Csak számok hallatszanak. Csattognak a váltó emeltyűk. Koppan a kallantyú...

Kovács Gábor vágány- és váltóellenőrzést tart, aztán elfordítja a varázslatos vörösgombot, amellyel a táblán is jelzi, hogy a bejárati jelző vörös fénye, zöldre változott meg.

Kigyulladnak a csarnok fényei is. *Nehéz dübörgéssel jár be az első hajnali vonat*, melyet 4—5 perces időközzel követnek a többiek.

Nehéz percek

Fazekas Károly le nem veszi szemét a váltókról. A váltókezelők két kézzel fogják az emeltyűt... egy kicsit kivárnak... mégegyszer megnézik a rajtuk levő számokat, azután nagy erővel emelik lentről fel, vagy fordítva azokat.

— *Nem megy a 7/a* — mondja Benkő Péter. Szabó János odaugrik. Ketten emelik, de a váltó látszik erősebbnek.

A vonat közben a jelzőnél áll.

— *Egy „alsós" szaladjon a 7/a-ba* — kiáltják le többen.

Nehéz percek múlnak...

Végre enged a váltó.

Az 1749/a a D-re jár!

— *Ebből lesz a váci* — szól röviden a forgalmi szolgálattevő. Látszik, nem kell sokat magyarázni, mindenki érti a dolgát.

Feketéllik az utastömeg a vágány mellett. Máris jár rá az új gép, hogy 4 óra 8 perckor a szerelvény mehessen.

Szinte libasorban, néhány perces időközzel érkeznek a vonatok.

— *Áll a jelző! Miért nem megy a monori?* — kiált le idegesen a szolgálattevő.

— *Javít a villanygép* — hallatszik lentről.

Újabb szerelvényt tolnak a K/6-ra.

Igazi nagyállomási kép. Megborzong az ember amikor négy vonatot lát szorosan egymás mellett haladni.

Nagyszerű forgalomszabályozás, vérbeli vasutas munka.

Gergely József

Vasutas portré

A mozdonyvezető

Cs. Kiss Károly

Már gyermekkora óta mozdonyvezető akart lenni. Vágya teljesült. A vasúthoz 1949-ben került. A debreceni járműjavítóban tűzikovács volt. Három évvel később, mint mozdonyvezető gyakornok a debreceni fűtőháznál dolgozott. Eredeti szakmáját is szerette, söt most sem idegenkedik tőle. De a mozdony zaja, a gépek zömmögése, zakatolása jobban vonzotta.

Röviden így rajzolhatnók meg *Cs. Kiss Károly* mozdonyvezetőnek, a záhonyi vontatási főnökség dolgozójának portréját. Az elmúlt évek során szinte valamennyi gőzmozdonytípust vezette. Utolsó gépe egy 411-es gőzös volt. Ez év januárjától egy meggypiros Dieselt kapott, az M62—014-est. *Ezzel „fuvarozza" az áruval megrakott kocsikat a Szovjetunióból Magyarországra. Hosszú évek óta állandóan a Záhony—Csop és a Záhony—Bátyu vonalat járja.* A szovjet vasutasok legalább úgy ismerik őt, mint a záhonyiak. Ismerik és tisztelik, mert Cs. Kiss Károly lelkiismeretes, munkáját becsületesen végző vasutas. A közelmúltban a lvovi vasútigazgatóság vezetőjének javaslatára — eredményes munkájáért — *a MÁV Vezérigazgatóságától 500 forint jutalmat kapott.*

Diesel-mozdonya Záhony állomáson most is indulásra készen áll. *Bodnár Márton* vonatvezetővel Bátyuba mennek, s ha visszajöttek, akkor még Csopra is átruccannak.

Szabad idejében leginkább olvas, kertészkedik, esténként pedig zenél. Tagja a záhonyi vasutas fúvószenekarnak. Arról beszél, hogy a fiatalok nem kedvelik a fúvószenét, hogy nincs utánpótlás. Lelkesedni tud mindenért. Szeretne még sokáig zenélni, sokáig dolgozni. A Diesel-mozdonyon jól érzi magát.

— *Kulturált, tiszta és egészséges a munkakörülmény* — mondja egyszerű közvetlenséggel. — *Sok ilyen gép kellene.*

Egyetértünk Cs. Kiss Károllyal, valóban sok ilyen gép — és hadd tegyük hozzá, sok ilyen vasutas kellene.

Sz. J.

A legifjabb szocialista brigád

Sok szó esett már a többszörösen kitüntetett nehéz fizikai és szellemi munkát végző forgalmi, kereskedelmi és járműjavító brigádokról, de olyan emberekről, olyan fiatalokról, akiknek munkájuk a vasút perifériájához tartozik még nem beszéltünk.

Az Utasellátó miskolci üzemegységéről, illetve az ott dolgozó *Ságvári Endre* nevét viselő fiatalokból álló szocialista címért küzdő brigádról van szó, akik az elmúlt évben 1968-ban alakultak, s munkájuk, teljesítményük alapján a termelési tanácskozás megszavazta számukra a szocialista címet.

Az üzemegység vezetője *Szombathy Tibor*, csak az elismerés hangján szól a lelkes kollektíváról. *Holecskó Erzsébet, Kiss Gyuláné, Horváth Éva, Somogyi Aranka* és a többiek hivatásul választották az utasellátó szakmát. Fiatalkorúak, csökkentett munkaidőben dolgoznak, de a felnőttektől elvárt ambícióval, lelkesedéssel végzik munkájukat.

A szendvicseket és az úgynevezett büféárukat készítik, majd szállítják ki az állomás környékére, illetve a járműjavító büféjébe.

Az ő ügyes, szorgos kezüknek is köszönhető, hogy az utasok és az ott dolgozó vasutasok a nap szinte minden órájában friss tízórait, vagy uzsonnát kapnak.

— *Egy évvel ezelőtt határozta el a kollektíva, hogy szocialista címért küzdő brigádot alakít* — mondja *Orosz Zoltán*, konyhafőnök. — *Az elmúlt egy év alatt jóval többet és jobban dolgoztak, mint azt egyáltalán elvárhattuk volna. Segítenek a takarításban, a büfékocsik rendben tartásában és egyéb konyhai munkában.*

— Az üzemegységnél egyébként 5 szocialista címért küzdő brigád dolgozik — veszi át a szót Szombathy Tibor. — Valamennyi brigád 1968-ban alakult, *s a kollektíva ebben az évben első alkalommal ítéltük nekik oda a szocialista brigád címet.* Reméljük azonban, hogy ez a gárda beváltja a hozzá fűzött reményeket és üzemegységünk a szocialista brigádmozgalom kiszélesítésében előre lép.

(sz. j.)

Szolnok állomáson már a jövőre gondolnak

Szinte alig akad olyan perce a napnak, amikor ne érkezne vagy ne indulna vonat *Szolnok* állomásról. Ez az ország vasúti vérkeringésének egyik ütőere. Ha a dolgozók 1968. évi teljesítményét vizsgáljuk, akkor nemcsak a mennyiségi mutatók hívják fel magukra a figyelmet, hanem a minőségi eredmények is. Az állomás az elmúlt évben szinte valamennyi élüzem feltételnek megfelelt.

Közös munkával

Különösen jelentős a túlteljesítés mértéke a tehervonatok átlagos terhelésénél. Ebben része van annak is, hogy a szentesi vonatoktól eltekintve majdnem minden helyből induló tehervonatot Diesel-mozdonnyal közlekedtettek. Ugyancsak feszített volt a személyvonatok menetrendszerűsége, amelyet, ha csekély mértékben is, de sikerült túlteljesíteni. *A kocsitartózkodási időt az 1967. évi 92,11 százalékos teljesítményről 93 százalékra emelték.* Jó eredményeket értek el a dolgozók a tehervonatok menetrendszerűsége és a vonatközlekedési terv minőségi mutatóinak teljesítése tekintetében is. Itt a túlteljesítés mintegy 2 százalékot tett ki.

Az állomás 1968. évi teljesítménye *az összes mutatókat egybevetve 105,38 százalékra alakult.* Ezt az eredményt a gazdasági vezetés a párttal és a tömegszervezetekkel végzett közös munkával érte el. Különösen kimagasló telesítményeket nyújtottak a szocialista brigádok.

A jó gazdasági előkészítéshez méltóan párosult az eredményes politikai munka, amely végül is a szakszervezeti választások sikeres lebonyolítását eredményezte. A tisztújítások során 1964 óta immár harmadszor kapott bizalmat *Szép Ferenc*, a szakszervezeti bizottság titkára. Személyében a mozgalmi ismeretek nagyszerűen párosulnak a szakmai tudással.

— Túl a választásokon, milyen tapasztalatokat szerzett a szakszervezeti bizottság az elmúlt időszak során?

— *Mind a bizalmiak, mind a műhelybizottságok választásánál nagyfokú politikai érettséget mutattak dolgozóink* — válaszolt kérdésünkre Szép Ferenc. — *Érződött a kétéves munka feletti vitákban, hogy tagságunk együtt él a szakszervezettel, támogatja annak munkáját.*

Növekedett a szervezettség

A beszámolók jól tükrözték azt a változást, amely Szolnok állomáson 1966 óta végbement. Sok szó esett az elmúlt évben átadott európai színvonalon álló rendezőről. A tagság véleménye szerint *ez az új munkahely jelentősen javította a szolnoki vasutasok élet- és munkakörülményeit, szociális helyzetét.* Ez azonban nagy felelősséget is ró ránk — mondották. Elsősorban meg kell védeni a társadalmi tulajdont, színvonalasabb, balesetmentes munkát kell végezni.

— Javult a szakszervezet vezetésébe a párttagok aránya. A 63 műhelybizottsági vezetőségi tagból 21 a kommunista. A jó hangulathoz hozzájárult az is, hogy újabb dolgozókat sikerült bevonni a szocialista versenymozgalomba, amely elsősorban a vasutas szocialista brigádvezetők országos értekezletének útmutatásai alapján nagy lendületet kapott. *Szolnok állomáson jelenleg 37 brigád, mintegy 467 tagja küzd a megtisztelő címért.* Két brigádvezetőnket, *Hrebák Istvánt* és *Tóth Györgyöt* az a kitüntetés érte, hogy részt vehettek az említett tanácskozásokon. Ezen kívül kedvező eredményeket értünk el a munkaidőcsökkentést illetően, különösen a forgalmi dolgozóknál. *A vonatkísérők munkaideje az elmúlt időszakban mintegy 30—40 órával csökkent.* Növekedett a szervezettség is, hiszen 1968-ban közel félszázan kértek felvételüket a vasutas-szakszervezetbe.

Reális célok

Milyen terveik vannak a legközelebbi jövőt illetően?

— *Mindenek előtt a szocialista munkaversenyt szeretnénk tovább szélesíteni és felhasználni a jobb gazdasági eredmények elérése érdekében. A Tanácsköztársaság 50. évfordulója után felszabadulásunk negyedszázados ünnepét és a Lenin centenárium méltó megünneplését tűztük célul szocialista kollektíváink elé.* Tovább szeretnénk javítani kapcsolatainkat az állomás pártszervezetével, gazdasági vezetésével. Javítani szeretnénk a 97 százalékos tagdíjmorált és a 94 százalékos szervezettséget. Szociális és jóléti terveink középpontjában annak a 17 szobás üdülőnek a felépítése áll, amely a Tisza partján készülne el. Ennek az emeletes, modern üdülőnek a felépítése mintegy 1 millió 200 ezer forintba kerül.

Szolnok állomáson már a jövőre gondolnak. Nem titkolják: *ez évi jó munkájukkal ki szeretnék érdemelni az élüzem címet és a megyei pártbizottság, a tanács, az SZMT és a KISZ-bizottság vándorzászlaját, amelyet 1967-ben már birtokukba vettek.* Ehhez a munkához értékes segítséget nyújt az állomás vezetésének a szervezett dolgozók népes tábora, az újonnan választott szakszervezeti bizottság vezetésével.

Molát Ferenc

A TBÉF 1969. évi terve:

170 millió forint értékű munka elvégzése

Az állomások és a vasútvonalak átbocsátóképességének fokozása törvényszerűen írja elő a távközlő és biztosítóberendezések korszerűsítését. A *Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség* ebben az évben mintegy 170 millió forint értékű munka elvégzésére kapott megbízást. A többi között *Ceglédi, Almásfüzitő, Lökösháza, Sülysáp, Balatonaliga, Sárszentmihály* és *Csór-Nádasladány* állomásokon szerelnek fel dominó-rendszerű biztosítóberendezést.

Az önműködő térköz- és önműködő sorompók szerelésére *Nyírbogdány—Pátroha, Békéscsaba—Lökösháza, Mende—Sülysáp, Szajol—Tiszatenyő, Székesfehérvár—Balatonaliga, Székesfehérvár—Csór—Nádasladány* és *Székesfehérvár—Dinnyés* állomások között kerül sor. Székesfehérvár állomás biztosítóberendezését is átalakítják úgy, hogy az a felsorolt három irányból alkalmas legyen az önműködő térközbiztosító berendezés csatlakozásához.

A vasút és a közút szintbeli keresztezésének biztosítása céljából fél- és fénysorompókat helyeznek üzembe.

Nagy munka vár a főnökség dolgozóira a záhonyi fővonal, *Cegléd—Karcag* között villamosításra kerülő szakaszán. Ezen a vonalrészen a kapcsolódó távközlő- és biztosítóberendezési munkákat a villamosítással egyidőben ez évben kell elvégezniök. Ugyancsak ebben az évben kell befejezni a Metró *Fehér út* és *Deák tér* közötti szakaszán a távközlő és biztosítóberendezések felszerelését, hogy a próbákat a tervezett időben megkezdhessék ezen a vonalszakaszon.

A Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség munkája területileg és szakmailag egyaránt szerteágazó. Úgyszólván az egész országban dolgoznak. A területi tagozódás és a nagy távolságok miatt nem könnyű a munkahelyek irányítása. A főnökség gazdasági és mozgalmi vezetői azonban mindent elkövetnek annak érdekében, hogy a családjuktól távol, lakókocsikban élő dolgozók számára megfelelő pihenési és művelődési lehetőségek álljanak rendelkezésre.

Hasznosították a tapasztalatokat

Még az elmúlt év végén az *ÉVM Kavicsbánya Vállalat* vezetői Gyékényesen a kavicsbánya ipartelepén országos tapasztalatcserét szerveztek, melyre meghívták a vasút érdekelt szakembereit is. A miskolci igazgatóság részéről a tapasztalatcserén a kereskedelmi és a vontatási osztály képviselője, valamint *Nyékládháza* állomás vezetője vett részt. A cél az volt, hogy a gyékényesi üzemnél jól bevált munkamódszereket az ország többi kavicsbányáinál, illetve állomásainál is alkalmazzák. Ilyen módszer többek között az, hogy *a kisebb javításra szoruló üres kocsikat nem viszik a javítóműhelybe, hanem az iparvágányon a vasút kijavítja azokat.* Ez az eljárás mind a vasút, mind a kavicsbánya szempontjából helyes és gazdaságos.

A tapasztalatcseréről hazaérve a miskolci igazgatóság kereskedelmi osztálya felvette a kapcsolatot az ÉVM Kavicsbánya Vállalat nyékládházi üzemével, majd *március 1-én megkötötték azt a szerződést, amely szerint a javításra szoruló napi 15—20 üres kocsinál a kisebb javításokat az iparvágányon elvégzik.* Ennek a módszernek a bevezetésével megszűnik a felesleges tolatgatás Nyékládházáról Miskolcra, majd vissza.

A tapasztalatcsere hasznosnak bizonyult.

Bakó János
Miskolc

Szükségtelen a vészharang kongatása

a BVSC úszó- és vízilabda-szakosztálya körül

Hazudnánk, ha azt állítanánk, hogy nem okozott nyugtalanságot bennünk az a hír, amelyet egyik laptársunk egy cikkében olvastunk és amelynek első bekezdése így szólt: *„A hír, hogy Székely Éva mesteredző megválik március 31-én a BVSC-től, aligha ért váratlanul bárkit, aki figyelemmel kísérte az egyesület úszóéletében az utóbbi hónapokban kialakult helyzetet."*

Mi az igazság?

— Az ország minden részéből nyugtalanul érdeklődtek a vasutas sportért aggódók, hogy mi a tényleges helyzet patinás, sok-sok dicsőséget szerzett szakosztályunkban — mondja *Kiss Mihály*, a BVSC elnöke, akivel *Pálmai István*, az úszószakosztály vezetőjének társaságában erről az „ügyről" beszélgettünk. Beszélgettünk, mert úgy éreztük, végre tiszta vizet kell önteni a „medencébe" —, hogy stílszerűek legyünk.

— *Mexikóig nem volt semmi baj* — kezdte Kiss Mihály — *csak miután hazaérkeztek versenyzőink az olimpiáról, derült ki, hogy a két kiváló úszóedző, Littomericzky Mária és Székely Éva között ellentétek gyűrűznek.* Bonyolult feladat volna most azt megállapítani, hogyan kezdődött. A lényeges az, hogy Székely Éva bejelentette: csak 1969. március 31-ig hajlandó a szerződését megújítani, ezután a *Testnevelési Tudományos Kutató Intézet* munkatársa lesz. Nálunk csak lánya *Gyarmati Andrea* edzéseit irányítja a jövőben. A bejelentést tudomásul kellett venni.

— És azután?

— *Sportklubunk elnöksége Littomerczky Máriát az úszószakosztály teljes jogkörű vezetőedzői tisztségével ruházta fel.* Sikerült a nevelés, a pedagógiai munkában jó hírnévnek örvendő *Konyecsni Mihálynét*, a Budapesti Vörös Meteortól edzőnek szerződtetni. Konyecsniné ra. mint versenyzőre — leánykori nevén *Szűcs Katalin* — emlékeznek az úszósportban járatosak. Annyi bizonyos, azt eddigi munkájával is bizonyította, hogy az utánpótlás felkutatásában és nevelésében már nagyon szép eredményeket ért el. És ez fontos a számunkra.

Harag nélkül

Pálmai István szakosztályvezető mindehhez még hozzátette:

— *Hogy teljes legyen a kép, azt is meg kell mondani, nem haraggal váltunk meg Székely Évától. Több kívánsága volt a jövőre vonatkozóan és azok közül a legtöbbet teljesítettük. Nem megy edzőnek sehova, még csak szaktanácsadónak sem, tudomásunk szerint. Teljesen a tudományos kutatómunkának szenteli tevékenységét.*

— A szakosztály munkája?

— Zavartalanul folyik tovább. *A Zugló-vasutas bázist, mint mondottuk, szélesíteni akarjuk.* Ennek érdekében a hét öt napján csak az úszók és a vízilabdázók rendelkezésére áll az uszoda, a nagyközönség számára csupán a szombati és a vasárnapi napokon nyitunk kapukat. Eredmények bizonyítják, hogy mind az egyetemes magyar úszósport, mind az egyesület szempontjából érdemes ilyen áldozatokat hozni. *Császár Attila, Végh Ferenc, Nell Kati, Katona József, Király Kati, Hauser Jenő* és a többi tehetséges úszó- és vízilabdázó reménységünk már ebből a nagyszerű „masszából" került ki.

— Utánpótlás tehát van és lesz, akik a mai élgárda mögé felsorakoznak. De mi a helyzet az uszoda körül?

— Az uszoda rendezése, javítómunkálatai is szépen haladnak. A kivitelező vállalat elkészült a fedett medence szigeteléssel, ez jelentette a legnagyobb és a legfontosabb munkát. Reméljük, a főidény kezdetére rendbe lesz az uszoda is.

Új edző a pólósoknál

Még egy-két érdekességről kaptunk hírt az úszók rokonszakosztályáról, a vízilabdázókról. A vezetők bíznak benne, hogy a fiatal gárdában meg vannak a képességek ahhoz, hogy továbbra is OB I-es csapat maradjon a BVSC. Csupán *Kardos Tibor* átigazolásához járult hozzá az egyesület elnöksége, Faragó átigazolási kérelmét indokolatlannak találta. Új edzővel — a Vasasból jött *Hajduk Gyulával* — készülnek az új bajnoki évre. Két jóképességű játékos — *Cigány Károly* és *Hecsei Pál* — katonai szolgálati ideje letelt, velük feltétlenül erősödik a szakosztály. Egyébként várják vissza Kubából *Laky Károlyt*, aki hosszú időn keresztül a vasutas „vizesek" sportéletének motorja volt. Laky szerződése már lejárt ugyan, de a *Pánamerikai Játékok* miatt — a kubai sporthatóságok kérésére — egy évvel meghosszabbították.

Úgy hírlik, hogy a kiváló szakember az év végére hazatér. Egészen haza. Vissza a BVSC-be, ahol — így mondják — az úszó- és a vízilabdaszakosztály munkája zavartalanul folyik tovább.

Vedres József

Március 31-től április 19-ig

50 százalékos könyvárleszállítás

Kulturális életünknek évről évre nagy érdeklődéssel kísért eseménye a tavaszi könyvárleszállítás. *1969-ben március 31-től április 19-ig, tehát 3 hétig tart az időleges 50 százalékos könyvárleszállítás.* Ebből az alkalomból a *Művelt Nép Könyvterjesztő Vállalat* a munkahelyen működő könyvbizományosok részére külön ajánlójegyzéket készít, amelyben mintegy 700 árleszállított könyvet propagál. Természetesen ez a jegyzék nem tartalmazza az összes árleszállításba bevont könyv adatait; *a Művelt Nép Könyvterjesztő Vállalat 12 és félmillió forint értékű könyvet hoz forgalomba féláron, mintegy kétezer mű szerepel az akcióban.*

Az elmúlt évben nemcsak a boltokban, hanem a munkahelyi könyvterjesztőknél is lehetett vásárolni árleszállított könyveket. Mivel a tapasztalatok igen kedvezőek voltak, a legnagyobb gyárakban, üzemekben, intézményeknél —, mintegy 500 helyen —, *lesz az idén is alkalmi 50 százalékos kedvezményes könyvvásár.* A többi munkahelyen a bizományosok szétosztják munkatársaik között a Művelt Nép Könyvterjesztő Vállalat ajánlójegyzékét és tőlük mindenki megrendelheti a kiválasztott könyveket.

Az árleszállításba bevont művek között értékes szépirodalmi, ifjúsági, ismeretterjesztő és szakkönyvek szerepelnek, amelyek valóban a legszélesebb érdeklődésre tarthatnak számot: *Solohov, Ehrenburg, Semprun, Merle, Apitz, Duras, Zweig, Carducci, Swinburne, Davidson, Lukianosz és Ovidius* művei, a szakkönyvek közül pedig többek között a *Pattantyús* és a *Ponomarjov* sorozatok egyes kötetei.

Mérlegelésből többletbevétel

Az elmúlt években a fuvaroztató felek részéről több panasz hangzott el, mert állomásainkon *nem szívesen végeztek darabszámlálást*, illetve mérlegelést. Ezen az állapoton 1968-ban igazgatóságunk — a miskolci igazgatóság kereskedelmi osztálya — változtatott és ma már a gócponti áruirányítók bevonásával hetenként vizsgálja a mérlegelések és a darabszámlálások alakulását. *Abban az esetben, ha indokolatlan megtagadást tapasztalnak, a mulasztókat felelősségre vonják.*

Az intézkedésnek 1968-ban már jelentős gazdasági eredménye lett. Csak példának említjük, hogy míg a *Miskolc-Gömöri pályaudvaron* 1967-ben 3582 kocsinál tagadták meg a kért darabszámlálást, addig 1968-ban az ilyen irányú kéréseket teljesítették és *összesen 6993 kocsinál végeztek darabszámlálást.* Helyesnek bizonyult az a módszer is, hogy a darabszámlálásoknál, illetve mérlegeléseknél nyugdíjas vasutasokat is foglalkoztattak. Miskolc-Gömöri pályaudvaron, *Gyöngyösön* és *Forró-Encsen* 7 nyugdíjas vasutas dolgozott a kocsirakományok számlálásánál és a béren felüli tiszta jövedelem 126 775 forint volt. Ezek az adatok is bizonyítják, hogy gazdaságos és kifizetődő ez a munka, azonkívül a fuvaroztató felek és a vasút kapcsolatát helyes irányban befolyásolják.

B. J.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Nagy Gyula Mátészalka; Dancs József Tapolca; Czeglédi Sándor, Marosán Pál, Volosinovszki János Debrecen; Maróti István Szombathely; Bakó János Miskolc; Szép Ferenc Szolnok: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Pál Dezső Várpalota; Szabó Gyula Tatabánya; Burai Péter Debrecen; Molnár Sándor Csibrák; Halasy Zoltán Szolnok; Oli János Verőce; Jani Ferenc Polgárdi Ipartelepek; Kölcs József Eger: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Névtelen levelekre nem válaszolunk!

A Hivatalos Lapból

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

11. számból: 103 414/1969. 2. B. 1969. április 4-i és húsvéti munkaidő beosztás.

12. számból: 102800/1969. 3. A. Az államvasúti dolgozók részére segélyek engedélyezése és folyósítása.

104872/1969. 3. A. Villamos Vonalfelügyelőség szervezése Pestlőrincen.

104103/1969. 8. A. Vonatforgalom tervszerinti és menetrendszerinti lebonyolítása.

HÍREK

Felszolgáló és szakácstanulók vetélkedője. Az Utasellátó Vállalat március 19-én a Keleti pályaudvar kultúrtermében rendezte meg a harmadéves rendeskorú és a másodéves érettségizett szakács és felszolgáló tanulók országos versenyét. A neves vendéglátóipari szakemberekből álló zsüri külön elismerését fejezte ki a fiatal felszolgálóknak, akik remekeltek a terítési versenyben. Az első helyezést Várszegi Ágnes nyerte. A szakácsok versenyében ezúttal gyengébb teljesítmények születtek. Az első díjat nem adta ki a zsüri.

— Ünnepi hangverseny. A Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség szakszervezeti bizottsága a Tanácsköztársaság jubileumi ünnepségsorozata jegyében március 25-én ünnepi hangversenyt rendezett a szocialista brigádvezetők tiszteletére. A hangversenyen a Postás Művelődési Ház zenekara és szólistái léptek fel.

— *TAKARÓT VIETNAMNAK. A debreceni járműjavító nőbizottsága csatlakozott a Magyar Nők Országos Tanácsának felhívásához és eddig 245 darab 10x10 cm-es gyapjúból horgolt kocka készült el*, amiből több takarót is össze lehet állítani. A munkából a fizikai és az adminisztratív területen dolgozó nők egyaránt kivették részüket.

— Nyugdíjasokat köszöntöttek. A debreceni járműjavítóban hagyománnyá vált, hogy minden év elején meghívják és vendégül látják az előző évben nyugalomba vonult dolgozóikat. A március közepén megrendezett találkozón az üzem gazdasági és mozgalmi vezetői köszöntötték volt munkatársaikat és hozzátartozóikat.

— A szombathelyi járműjavító 128 nődolgozója is csatlakozott a Takarót Vietnamnak akcióhoz. Három takarónak megfelelő kötött, színes anyagon kívül, a nemzetközi nőnap alkalmából ajándékozásra szánt összeget is felajánlották és befizették a vietnami nép megsegítésére.

— Hosszú szolgálat után megérdemelt pihenés. A Déli pályaudvaron 25 nyugalomba vonuló dolgozótól vettek búcsút március elején a munkatársak és a vezetők. Az ünnepség hivatalos része után fehér asztal mellett folytatódott a baráti beszélgetés, a régi emlékek felelevenítése.

Lakáscsere

Tapolcai három szoba összkomfortos tanácsi rendelkezésű lakásomat elcserélném budapesti hasonlóért, esetleg kettő szobásért. Érdeklődni a MÁV Üttörővasút Hűvösvölgyi Üzemfőnökségnél lehet.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség

Budapest VI. Benczúr utca 61.

Telefon: városi: 229—872

üzemi: 19—77

Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819

Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszám: 75 915 001—46.

Szikra Lapnyomda

A „Kőbaltás ember nyomában a Bükkben"

A Budapesti MÁV Igazgatóság SC természetjáró és tájékozódási szakosztálya a közelmúltban tartotta évadzáró összejövetelét, amelyen *Rátkai Ferenc* szakosztályvezető számolt be az elmúlt év munkájáról.

A gyalogtúrázók — három kivételével — minden vasárnap a hegyeket járták. Háromszázharminchárom nap alatt *133 túrát rendeztek*, s ezeken 1245-en vettek részt. Igen vonzó túrasorozat volt a Sátoros hegyekben a *„Rákóczi emléktúra"*, a *Kőbaltás ember nyomában a Bükkben"*, és a kohász kék jelzés útvonalának bejárása. A szakosztályon kívüli szakszervezeti dolgozók részére *Somoskő* és *Salgó* várhoz kirándulást is szerveztek.

A vízitúrázók *Bokodi József* vezetésével szintén kiváló eredményt értek el. Vasárnaponként a Dunán eveztek és *Várnai Tibor* irányításával —, aki végigjárta a vízi nagykör 720 kilométeres útvonalát — megismerték a Rábát is. Nem véletlen tehát, hogy *1968 legeredményesebb férfi túrázója éppen Várnai Tibor volt.* A nők közül első *Faragó Anna*, a fiatalok között pedig *Bödör Ági.*

A szakosztály nevezetes arról is, hogy híres tájékozódási futógárdával rendelkezik. A versenyzők *dr. Vizkeleti László* szakmai irányításával szintén példamutató eredményeket értek el. A felnőtt férfiversenyzőcsapat a Budapest I. osztályban csapat- és váltóbajnokságot nyert. *Bozán György* válogatott versenyző pedig országos egyéni bajnok lett, majd megnyerte az éjjeli futamot is, így ő *a tájékozódási futás abszolút győztese.* E kiemelkedő eredményeken túl, itthon és külföldön még soksok értékes helyezést szereztek e nagy állóképességet, térképészeti és tereptani tudást igénylő természetjáró sportág művelői. Külön gonddal rendezték meg Tatabánya környékén a *VI. Nemzetközi Vasutas Kupa* versenyeit, amelyet *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter alapított 1958-ban. Bolgár, csehszlovák, román, NDK-beli, finn és svájci versenyzők érdeklődtek e 350 főt mozgató verseny iránt. Ezt a megmozdulást a Vasutasok Szakszervezete is támogatta, 5000 forinttal járult hozzá a rendezés költségeihez.

Hátráltatta azonban a versenyzők és túrázók megmozdulásait, hogy más illetékes szervek a felszerelésre szánt összeget csak az év vége felé, vagyis szezon után utalták ki. A szakosztály egyébként sem dúskál a pénzben, *ezért érzékeny veszteséget jelent a vasúti szabadjegy hiánya is. A múlt évben a vasúti közlekedésük 6000 forintba került.*

Az eredményhirdetés, a jelvények, oklevelek és kupák kiosztása után szokás szerint fehér asztal melletti beszélgetés következett. Rátkai Ferenc. Bokodi József, dr. Vízkeleti László a szakosztály alapító tagjai nagy szeretettel szóltak az *ez évben immár 20 éves évfordulóját ünneplő baráti közösségükről.* A törzsgárda az alapítás óta minden csütörtökön találkozik a sportklubban. Nem egy országossá vált kezdeményezés indult már el körükből. *Ők bocsátották útjára 1952-ben az Országos Kéktúra mozgalmat.*

Zámbó István

FELHÍVÁS

a XIX. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállításra

A *Vasutasok Szakszervezete* az elmúlt évekhez hasonlóan Budapesten rendezi meg a *XIX. 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 1969. június 20-ig kell eljuttatni a kiállítás rendező bizottságához: *Budapest VIII., Népszínház u. 29.* A festményeket, grafikákat kiállításra alkalmas, megfelelően bekeretezett állapotban kérjük beküldeni.

A beérkezett anyagot hivatásos művészekből álló bíráló bizottság vizsgálja felül és tesz javaslatot a díjazásukra. Szakszervezetünk elnöksége a következő díjakat adja ki:

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. Ifjúságunkat 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

Szakszervezetünk elnöksége külön díjat tűz ki a vasutas dolgozók megváltozott élet- és munkakörülményeit legjobban ábrázoló művekre.

Festészet	2000 Ft
Szobrászat	3000 Ft
Grafika	1000 Ft

Az elnökség által külön díjjal jutalmazott művek a szakszervezet tulajdonába kerülnek.

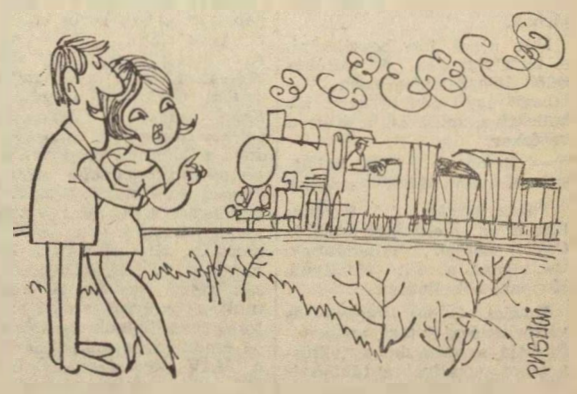
Vasutasok Szakszervezete

KÉSIK A TAVASZ

— Ki hitte volna, hogy vonaton jön.

(Pusztai Pál rajzai)

BIZALOM



— Meglátnak a vasutasok.

— Az ki van zárva. A szemük állandóan a pályán van.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM Ára 40 fillér 1969. ÁPRILIS 19.

A vasút érdeke is...

Az Északi Járműjavító X. osztálya szocialista szerződést kötött a nyíregyházi vontatási főnökséggel

— Mind a mi gyermekeink! Nálunk tanulták a szakmát, itt szabadultak és fiatal fővel a vasút nagyszerű szakemberei lettek!...

Rátkai József, az Északi Járműjavító — villamosmozdony-javító — osztályának helyettes vezetője szeretettel néz végig „fiain". *Arany Béla, Fekete Ferenc* és *Szekfű István* mintegy 10—11 ezer méter hosszú, kijavított kábelt helyez vissza egy V—41-es mozdonyba, arrébb *Somogyi Imre* és *Kurucz István* tanakodik egy műszaki probléma megoldásán. Vagy talán éppen a szocialista brigádvezetők januári tanácskozásán elhangzott, nagy érdeklődést keltett felajánlásukat vitatják?

KÉT BRIGÁD A KEZDEMÉNYEZÉS ÉLÉN

Az ezüst plakettes Kilián György szocialista brigád — amelynek *Csizmási Kálmán* művezető az alapítója és *Kurucz István* a jelenlegi vezetője — 1962-ben, tíz taggal alakult. Volt, amikor huszonkét tagot is számláltak, míg idén; január 1-én négyen kiváltak közülük. *Farkas Árpád* — a kollektíva névadójául Radnóti Miklóst választva — új brigádot szervezett.

— *Szükég volt a brigád kettéválására* — mondja Kurucz István. — *Árpiék most a mozdonyok égett kábeleit cserélik ki, mi pedig a V—41-es és az V—42-es mozdonyok elektromos mérését, szerelését és beszabályozását végezzük kint a vonalon.*

Beszéljünk a felajánlásról, a X. osztály szocialista brigádjainak kezdeményezéséről — amelyben Kuruczék és Farkasék járnak élen:

— *A vontatási főnökségekkel eddig is jó kapcsolatunk volt, de mi azt szeretnénk, ha az együttműködés még jobb lenne* — jegyzi meg Farkas Árpád. — *Az a célunk, hogy a MÁV vontatójárműveinek működtetése minél gazdaságosabb legyen. Ez persze nemcsak a mi célunk, hiszen a vasút érdeke is ez...* Azt szorgalmazzuk, hogy a járművek karbantartása és használata az eddigieknél szakszerűbb legyen, hogy a rendkívüli hibák megelőzhetők legyenek.

Ennek érdekében, első lépésként, a X. osztály szocialista munkaszerződést kötött a nyíregyházi vontatási főnökséggel. *(Nyíregyházán van a legfiatalabb villamosmozdonyszín, a szabolcsiak rendelkeznek a legkevesebb tapasztalattal.)* Szerződésük lényege: a villamosmozdony-osztály néhány hétre Nyíregyházára küldi két jól képzett szakemberét, hogy több éves tapasztalatát a helyieknek átadja.

— *Úgy gondoltuk, hogy kimegyünk a nyíregyháziakkal a nyílt pályára és menet közben hívjuk fel a figyelmüket az esetleges hiányosságokra.* Elmondjuk, hogy hogyan javítjuk ki a kisebb hibákat, ők pedig arról számolnak be: mi a leggyakoribb hiba. A kapcsolat épp ezért kétoldalú, hiszen a nyíregyháziak közlekedés közben szerzett tapasztalatait mi itt Pesten, a mozdonyok javításakor hasznosítani tudjuk.

— Kapcsolási rajzokat is viszünk magunkkal, alaposan ismertetjük a járművek szerkezetét. S abban is megegyeztünk, hogy a tartalék-alkatrészeiket mi, az Északiban javítjuk ki...

TOVÁBBI SZERZŐDÉSEK

Rátkai József:

— A folytatás sem marad el. A nyíregyháziak után a győri villamosmozdony-színnel is hasonló szerződést kötünk, szeretnénk az ottaniak üzem közben szerzett tapasztalatait is hasznosítani. A következő lépés: *a szolgálati helyek szocialista brigádjai is kössenek szerződést a mieinkkel és ez terjedjen ki kulturális területre és a sportra is.* Fél év múlva elemezzük az addig szerzett tapasztalatokat, közösen megvizsgáljuk, mit kell módosítani a szerződésen és 1970-ben — legalábbis terveink szerint — a Keleti és miskolci vontatási főnökség villamosmozdony-színével is hasonló szerződést kötünk.

Őszintén hangzanak a következő mondatok:

— *Azt szeretnénk, ha a szocialista brigádok versenye jobban szolgálná a vasút egyetemes érdekeit, hogy a MÁV-on belül ne legyen külön forgalmi meg járműjavító dolgozó; csak vasutas!*

A X. osztály kezdeményezését szinte minden brigádtag helyesléssel fogadta. *Somogyi Imre*, a KISZ-alapszervezet vezetőségi tagjának véleménye:

— *Okos és életrevaló szerződés!* A magunk részéről mindent megteszünk, hogy valóban hasznos legyen és nem kételkedünk abban, hogy a vontatási főnökségek dolgozóinak is hasonló a hozzáállásuk. Ha a villamosmozdonyok személyzete szakszerűbben látja el feladatát, ha jobban vigyáz járművére és a kisebb hibákat már a helyszínen kiküszöböli, kevesebb mozdonyt kell kivonni a forgalomból. S ez az elsődleges szempont!

— Földes —

Komplexbrigád értekezlet Miskolc-Gömörin

Miskolc-Gömöri pályaudvaron 24 vállalat képviselőinek jelenlétében komplexbrigád értekezletet tartottak. *Kocsis László*, az állomás kereskedelmi főnökhelyettese beszámolójában elmondotta, hogy 1968-ban számlálási és mérlegelési kérelem nem maradt teljesítés nélkül. *A múlt évben a vállalatok 6993 esetben kértek kocsirakományú küldeményekhez darabszámlálást és 10 825 esetben adtak be mérlegelési kérelmet.*

A kereskedelmi főnökhelyettes a továbbiakban a késetten kezelt kocsik kirakásáról beszélt. Örömmel állapította meg, hogy jelentős javulás tapasztalható a Sajóparti TÜZÉP vállalatnál, ahol a rakodógépek üzembeállításával a késetten kezelt kocsik számát lényegesen csökkentették.

A beszámoló után több hozzászólás hangzott el. *Csete János*, az Élelmiszer Nagykereskedelmi Vállalat megbízottja arra kérte a vasutasokat, hogy a darabszámlálást időben végezzék el, mert csak így tudják ők is a kirakási határidőt betartani. Kérte továbbá, hogy ha lehet, a négymenetes grafikonos kiszolgálás helyett a háromgrafikonos kiszolgálásra térjenek át, mert vállalatuk két műszakban dolgozik.

Behán Rózsa

Másfélmillió tonnával

túlszárnyalták eddigi legjobb eredményüket

Záhony határállomás kollektívája évek óta eredményes munkát végez. Teljesítményüket több élüzem cím, vezérigazgatói dicséret és a múlt évben átadott MT—SZOT vörös vándorzászló is fémjelzi. Legújabb eredményükkel, az 1968-as teljesítményeikkel pedig túlszárnyalták eddigi sikereiket is.

Záhony történetében —, de a vasút történetében is — első ízben

sikerült a határállomásnak 10 millió tonnán felül szállítani.

Erre az eredményre méltán lehet büszke az állomás kollektívája, vezetőgárdája, de büszke lehet a debreceni igazgatóság is.

Amint azt *Tóth Géza* állomásfőnöktől és *Czirják Ferenc* üzemgazdásztól megtudtuk, az állomás minden tényezőnél túlteljesítette tervét. A tehervonatok átlagos terhelésénél a 98 százalékos célkitűzéssel szemben 99,40, a tehervonatok menetrendszerűségénél 73,93 százalékos eredményt értek el. Az előző évhez viszonyítva

az áruszállítási tervüket 14,7 százalékkal teljesítették túl,

s ez több mint 1,5 millió többlet árutonnát jelent.

Ezt az eredményt elsősorban *a kitűnő kollektív munkának, a mozgalmi és gazdasági vezetők fáradságot nem ismerő irányításának köszönhették.* A jó eredmények elérését segítette a villamosítás, a vonóerő összetételében beállt minőségi javulás, az átrakások gépesítése, illetve az átrakások intenzitásának növelése is. *Az elmúlt évben több olyan átrakást gépesítettek, amelyet eddig kézi erővel végeztek.*

Javultak a munkakörülmények is Záhony állomáson. Március 1-től — egyelőre kísérleti jelleggel —

az átrakó munkások havi munkaidejét az eddigi 240 óráról, fizetésük változatlanul hagyásával, 216 órára csökkentették.

Ez az intézkedés több mint 1500 dolgozót érint. Javult a bejáró dolgozók helyzete is. Az állomás gazdasági vezetői a szakszervezettel és a pártszervezettel egyetértésben szerződést kötöttek az AKÖV-vel és azokból a távoli falvakból — *Pap, Tiszakanyár, Döge, Kécske, Nyírlövő* — ahonnan 5—10 kilométert kellett a munkásoknak a vasútállomáshoz gyalogolni, most *az AKÖV külön munkásjáratai szállítják a záhonyi bejárókat.*

A kulturáltabb munkakörülményt szolgálja majd az a beruházás is, amelynek során az átrakó munkások részére egy ruhaszárítót építenek. Eddig ugyanis az azott felsőruhák egyik napról a másikra az öltözőszekrényben voltak, s másnap vizesen, nyirkosan kellett felvenniük. *A most épülő szárító ezen az évek óta sérelmezett helyzeten változtat.* Bár ami igaz, az igaz, ennek a szárítónak a megépítését már a múlt évre is megígérték, de valami miatt elmaradt. A záhonyi munkások bíznak abban, hogy 1969-ben végre elkészül a szárító.

(szerényi)

Vasutas szocialista brigádvezetők kitüntetése

Április 11-én és 12-én az Építők Szakszervezetének Rózsa Ferenc Művelődési Házában került sor a szocialista brigádvezetők harmadik országos tanácskozására. A különböző szakmák képviseletében mintegy 1000 küldött vett részt a tanácskozás munkájában. A vasutas szocialista brigádvezetőket 87 küldött képviselte. Közülük ketten *Szücs Ferenc* jegyvizsgáló, Hatvan állomás November 7 utazó szocialista brigádjának vezetője és *Maticsek Ferenc* vonatvezető, Gyöngyös állomás aranyplakettes szocialista brigádjának vezetője a tanácskozás vitájában is felszólalt.

A szocialista brigádvezetők országos tanácskozása alkalmából a mozgalomban kifejtett munkásságukért a legjobb brigádvezetőket a *Népköztársaság Elnöki Tanácsa* kormány, a *Szakszervezetek Országos Tanácsa* pedig szakszervezeti kitüntetésben részesítette.

A *Munka Érdemrend* arany fokozatát apta: *Maticsek Ferenc* Gyöngyös állomás vonatvezetője. *Munka Érdemrend* ezüst fokozata kitüntetést kapott: *Albert Ferenc* rendelkezőforgalmi szolgálattevő (Bp. Déli pályaudvar), *Grabant Pál*, a MÁV Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség előmunkás szocialista brigádvezetője. *Hajtó József* átrakó munkás (Záhony állomás); *Göbölyös Ferenc* villanyszerelő (Kaposvári Vontatási Főnökség); és *Török Sándor* előmunkás (MÁV Hódmezővásárhelyi Pályafenntartási Főnökség) a *Munka Érdemrend* bronz fokozata kitüntetésben részesült.

A szocialista brigádmozgalom szervezésében, fejlesztésében és irányításában kiemelkedő érdemeket szerzett szakszervezeti és KISZ-aktivisták, valamint gazdasági vezetők közül heten kapták meg a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés arany, illetve ezüst fokozatát.

Lőrincz Károly előmunkás (Zalaegerszegi Pft. Főn.) és *Takács János* motorszerelő lakatos (Szombathely Vontatási Főnökség); a *Szakszervezeti munkáért kitüntetés* arany fokozatát kapta. *Nagy László* mozdonyvezető (Dunaújvárosi V ntatási Főnökség), *Tóth János* főelőadó (Vasúti Főosztály 2. Szakoszt.), *Szücs Ferenc* jegyvizsgáló (Hatvan állomás), *Molnár Gábor* állomásfőnök (Békéscsaba állomás), *Zele Ferenc* szakaszkezelő pályamester (Miskolci Pályafenntartási Főnökség) a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés ezüst fokozatát kapta.

Új állomás épül Balatonfüreden

A szívbetegek Mekkája, *Balatonfüred*, új állomást kap. Az építkezést — amely egyébként szerves része az északi parton húzódó vasútvonal korszerűsítésének — már megkezdték. *Kovács Emil* állomásfőnöktől a munkák menetéről és a készülő új állomásról kértünk tájékoztatást.

— *Az építkezés tulajdonképpen már 1966-ban elkezdődött* —, mondja az állomásfőnök —, *amikor az állomás déli, Balaton-part felőli oldalán épülő négy új vágányhoz több mint 75 000 köbméter földet szállítottak.* A tervek szerint az eddigi öt vágánnyal szemben 7 vágányt építenek aluljáróval és szigetperonokkal. A munkálatokat a celldömölki építési főnökség szakembereinek irányításával a honvédség műszaki alakulatai végzik. *A töltéskészítés, az aluljáró építése, a csatornahálózat elkészítése és a négy új vágány megépítése gyakorlatilag befejeződött. Május 10-től az érkező-induló vonatok ezeken az új vágányokon közlekednek.* Az állomás jelenlegi vágányhálózatának átépítésére csak ezután kerülhet sor.

Az állomásfőnök elmondotta még, hogy a negyedik, illetve ötödik ütemben a Balaton-part felőli oldalon — a jelenlegi felvételi épülettel szemben — *egy korszerű, emeletes, új felvételi épület is készül.* A vágányhálózat az aluljárók és szigetperonok elkészítésének határideje: *1969. december 31., a felvételi épületé pedig 1971. december 31.*

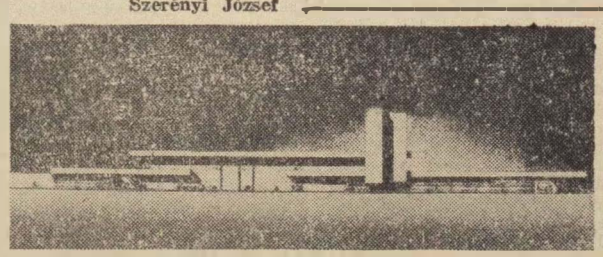
Balatonfüred állomás az északi part legmodernebb, s legszebb állomása lesz. Növekszik átbocsátó, illetve fogadóképessége is. Az eddig legmagasabb napi 15 000-es utasforgalom 20—25 000-re is emelkedhet, mert az új állomás képes lesz ennyi ember fogadására.

Az átépítés idején a teherforgalom lebonyolításában részben *Alsóörs*, részben pedig *Aszófő* segít. A balatonfüredi hajógyár teljes forgalmát pedig kizárólag Aszófő bonyolítja le. A Veszprém megyei Építőipari Vállalat sóder és építőanyag szállításánál elsősorban Alsóörs segít.

A teljes elkészülésig még sok munka vár az építőkre és Balatonfüred állomás vasutasaira is. *A legnagyobb gondot — amint azt az állomásfőnök is hangsúlyozta — a nyári csúcsforgalom sikeres megszervezése és lebonyolítása okozza.* Nem kevesebbről, mint arról van szó, hogy az átépítés alatt álló vágányhálózaton keresztül kell az utasoknak, vasutasoknak közlekedni, ami nemcsak a munkák menetét hátráltatja, hanem balesetveszélyes is. Az új terelővágány az állomás túlsó oldalán van —, május 10-e után ide érkeznek a vonatok —, a felvételi épület pedig az ellenkező oldalon. Közben pedig munkálatok folynak. Ez az állapot *fokozott figyelmet és óvatosságot kíván a mozdonyszemélyzettől, a munkálatok irányítóitól, a forgalmi dolgozóktól és az utasoktól egyaránt.*

Amint azt Kovács Emil állomásfőnök befejezésül elmondotta, ők mindent elkövetnek annak érdekében, hogy az átépítés idején balesetmentes, sikeres munkát végezzenek.

Szerényi József



Az új felvételi épület makettje

Befejeződött a brigádvetélkedő a szombathelyi járműjavítóban

A szolnoki járműjavító szocialista brigádjainak felhívása alapján a *szombathelyi járműjavítóban* is megrendezték a szocialista brigádok üzemi vetélkedőjét. A versenyre benevezett 22 szocialista brigád közül a legjobb 8 került az üzemi döntőbe, amelyre ünnepélyes külsőségek között március 19-én került sor. Az üzemi döntőn első helyezést és 1000 forint pénzjutalmat *Erdősi Tibor* festő szocialista brigádja nyerte el és így ez a brigád vesz részt május 10-én a szolnoki döntőn.

A brigádok versenyében a második helyet *Baranyai Lászlóné*, a harmadik helyet pedig Höttinger József szocialista brigádja szerezte meg.

ÁPRILIS 22-ÉN

Közlekedéskibernetikai konferencia kezdődik a Technika Házában

A *Technika Házában* április 22-én nyitják meg a III. közlekedéskibernetikai konferenciát, amelyen az automatáknak a közlekedés fejlesztésében történő fokozottabb bevonását vitatják meg a hazai és külföldi szakemberek. Az első ilyen jellegű tanácskozást 1959-ben, a másodikat 1964-ben rendezték meg Budapesten.

A tanácskozáson részt vesz *A. P. Petrov*, a Szovjetunió Tudományos Akadémiájának levelező tagja, a Szovjet Vasutak Központi Kutatóintézete járműtechnikai osztályának vezetője is.

92 újító kapott kiváló újító jelvényt

Március 29-én a Vasúti Főosztály kultúrtermében bensőséges ünnepség keretében adták át a újítómozgalomban kiemelkedő eredményt elért dolgozóknak a *Kiváló Újító* jelvény különböző fokozatait.

Szücs Zoltán vezérigazgatóhelyettes értékelte a vasút újítómozgalmában 1968-ban elért eredményeket. Az újítók 5090 javaslatot nyújtottak be, melyből 1690-et fogadtak el. A hasznosított újításokból *40 millió forint vállalati eredmény jelentkezett*, mely kismérvű visszaesést mutatott az előző évhez viszonyítva. Az új *Vasúti Újítási Szabályzat* alapján azonban minden remény megvan arra, hogy ezévben ismét az előző évek színvonalára emelkedjen a mozgalom.

Az elért eredmények alapján a Kiváló Újító jelvény arany fokozatát tizenhatan kapták, a vele járó 2000 forint pénzjutalommal. Az ezüst fokozatot és 1200 forint jutalmat huszonnyolcan, míg a bronz fokozatot és a 800 forint jutalmat negyvennyolcan kapták. *A 92 kitüntetett a MÁV Kollektív Szerződése értelmében 6 nap jutalomszabadságban is részesül.* Ezenkívül 15 újítási ügyintézőt részesítettek pénzjutalomban.

Az ünnepségen részt vett és felszólalt *Tasnádi Emil* az OTH elnöke is.

Ötven éve történt

Rendelet a Vasutas Tanácsok megalakítása tárgyában

A VASÚTI DIREKTÓRIUM felállításáról szóló rendelet kimondta: *„A Magyar Tanácsköztársaság fennhatósága alá tartozó összes gőzüzemű vasutak igazgatásával járó jogok és kötelességek ideiglenesen a Vasúti Direktóriumra ruháztatnak át."* Megszüntette a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőségnek és minden más hatóságnak a vasutak igazgatására vonatkozó jogkörét s a vasutak vezetését — a magyar vasutak történetében először — a vasutas dolgozók ellenőrzése alá helyezte. Előírta: *„Minden üzletvezetőség és önálló műhely mellé három tagból álló Vasutas Tanács alakítandó. A Direktórium a Magyarországi Vasutasok Szövetségének fontosabb elvi és minden személyzeti kérdésben előzetes hozzájárulását kikérni tartozik."*

A Vasutas Tanácsok megalakítása tárgyában a Vasúti Direktórium által készített és a belügyi népbiztosok által már április 4-én jóváhagyott rendelet szerint: „A Vasutas Tanácsok hatáskörébe tartozik, illetve feladatát képezi azon szolgálatvezetőségnek, amelyhez delegálva van, működését politikai szempontból ellenőrizni, illetőleg irányítani. Mindent elkövetni, hogy az összes intézkedések azon politikát szolgálják, amely a kommunista társadalom megerősítését és állandósítását biztosítja."

A RENDELET ÓVTA a tanácsot a túlkapásoktól és illetéktelen beavatkozásoktól. A szakszervezettel való együttműködés szükségességére is figyelmeztetett: *„Különösen a rend és fegyelem fenntartása érdekében a Vasutas Tanácsnak a Magyarországi Vasutas Szövetség illetékes helyi csoportjaival kell szoros egyetértésben működni...* Személyzeti kérdésekben a Vasutas Tanácsnak intézkedési joga nincs. Ilyen ügyekben az illetékes helyi csoport meghallgatása után a Vasúti Direktóriumhoz kell javaslatot tenni... Ha azonban valamely alkalmazott működése politikai szempontból oly mértékben kifogásolható, hogy azonnali intézkedésre van szükség, úgy a Vasúti Direktórium táviratilag vagy távbeszélőn keresendő meg, sőt halasztást nem tűrő sürgős esetekben a Vasutas Tanácsot saját felelősségére közvetlen intézkedési joga is megilleti."

A választás módjáról, a tanácsok összetételéről szóló rendelkezések közül említésre méltó, hogy a MÁV üzletvezetőség, a magánvasutak üzletigazgatóságai, valamint a Központi Leszámolóhivatal mellett alakítandó háromtagú Vasutas Tanácsokat egy régi A), egy régi B) táblázatbeli kinevezettből és egy munkásból, a többi tanácsokat egy kinevezettből és két munkásból kell összeállítani. Az önálló műhelyfőnökségek, a keleti és a nyugati műszaki kocsihivatalok tanácsainál *„a kinevezett lehetőleg mérnök legyen".* A rendelet hangsúlyozta: *„Vasutas Tanács tagjául csakis politikailag teljesen megbízható alkalmazottak választhatók meg."*

A Vasutas Tanácsok feladatának megkönnyítése és elősegítése érdekében „Budapesten az üzletvezetőségek alá tartozó helyi csoportok minden szolgálati főnökséghez egy-egy megbízottat választanak, aki a Vasutas Tanácsnak vidéken a helyi csoport területére, Budapesten a szolgálati főnökségekhez kirendelt exponense."

VÉGÜL A RENDELET hangsúlyozta a Vasutas Tanács felelősségét. *„Miután a városi és vármegyei direktóriumoknak a vasúti ügyekbe való minden beleszólása a belügyi népbiztosnak 1919. III. 30 3. számú intézkedése folytán megszűnt, a vasutaknak a kommunista társadalom javára és érdekében való minél tökéletesebb működéséért a felelősség elsősorban a Vasutas Tanácsokra hárul.* A Vasutas Tanácsoknak tehát minden lehetőt el kell követni, hogy a vasutakat a proletariátusnak minél hatalmasabb fegyverévé tegyék, hogy a proletárhatalmat és a proletárrendet minél tökéletesebben biztosítsák és végül, hogy a kommunista társadalmat minél jobban megerősítsék."

A Vasúti Direktórium június 24-i rendelete közzétette az eddig megválasztott és a direktórium által megerősített tizennégy Vasutas Tanács 42 tagjának és a 37 vasutas tanácsi megbízottnak a nevét. A vasutas tanácsi megbízottak működési körének pontosabb körvonalazására törekedve megállapította: *„...a vasutas tanácsi megbízottnak elsősorban az üzem zavartalan, lehető legkifogástalanabb és lehető leggazdaságosabb vitelét kell állandóan szem előtt tartania. Ügyelni kell arra, hogy mindenki képességeinek és hajlamainak legmegfelelőbb helyen dolgozhasson, mert igazán produktív csak a kedvvel végzett munka lehet. Figyelemmel kell kísérnie egyesek munkateljesítményét, nehogy munkával való túlterhelésével szemben másoknak munkaereje jóval kisebb mérvben használtassék ki...*

A VASUTAS TANÁCSOK tagjai, a tanácsi megbízottak a Vasúti Direktórium tagjaival és a MÁV főosztályvezető helyettesekké kinevezett szervezett munkásokkal karöltve szívós harcot folytattak a vasút vezetésében meghagyott ellenforradalmi elemekkel, hogy a vasutat az első magyar munkáshatalom eszközévé tegyék.

Gadanecz Béla

NÉPSZAVA

Az egyik korabeli Népszava első oldala.

Lenin születésnapjára

Kilencvenkilenc évvel ezelőtt 1870. április 22-én született *Vlagyimir Iljics Lenin*, korunk nagy forradalmára, a világ első munkáshatalmának megalkotója, Marx és Engels mellett az emberiség legnagyobb szocialista gondolkodója.

Nincs a földnek olyan része, ahol nevét és életművét ne ismernék, ne emlegetnék. *Neve összeforrt minden nép szabadságvágyával. Példa mindazok előtt, akikben gyűlölet él a rabság és a szolgaság ellen.* Mintaképe a bátraknak, akik üldözéssel és halállal dacolva, szívós és törhetetlen akarattal nevelik és szervezik harcra a dolgozó nép vezetőjét, a munkásosztályt, a kapitalizmus megdöntéséért, a szocializmus világgyőzelméért.

Lenin volt Marx első olyan tanítványa, aki nagy mesterének gondolatait valóra váltotta, akinek vezetésével az orosz nép megteremtette a világ legnagyobb országában *az első munkás-paraszt államot*, s a forradalmi viharok tetőpontján e forradalom élén állt.

Kétségtelen, hogy Lenin tevékenységének eredménye az orosz forradalom előkészítése és sikeres megvívása a marxizmus legnagyobb győzelme volt. Lenin munkája az orosz forradalom győzelmében óriási jelentőségű, de egész munkásságának, életművének elsősorban világtörténelmi jelentősége van.

Bármilyen különbözőképpen ítélik is meg ellenfelei, azt mindenki elismeri, hogy a történelem legnagyobb alakjai közé tartozik, *műve ma is él és egyre elevenebben hat.*

Ha voltak is olyan felfogások, hogy a leninizmus orosz sajátosság, ezt a történelem már rég megcáfolta. A leninizmus, korunk marxizmusa összefonódott az emberi haladás és a szocializmus ügyével az egész világon.

Mi a magyarázata, hogy Lenin tanítása, eszméi az egész világot átformáló anyagi erővé váltak? Lenin dolgozta ki a munkásosztály felszabadításának feltételeiről, a szocialista építés alapvető elveiről szóló tanítás elméleti alapjait az imperializmus és a proletárforradalom, valamint a kapitalizmusból a kommunizmusba való átmenet korszakára vonatkozóan.

Ő teremtette meg a győzelem egyik legfontosabb tényezőjét, *a néptömegekkel összeforrott új típusú forradalmi pártot, a kommunista pártot*, amely vezeti és szervezi a dolgozók harcát a hatalom megszerzéséért és megtartásáért, a szocializmus felépítéséért.

Legnagyobb erőssége a társadalom mozgató erőinek ismerete, a tudományos meggyőződés, az elvi szilárdság és a forradalmi hit volt. *A leninizmus az imperializmus korszakának szülötte*, annak a kornak, amelyben a forradalom nemcsak gyakorlati szükségszerűség lett, hanem amely a maga ellentmondásaival a munkásosztály győztes forradalmának kedvező előfeltételeit is megteremtette.

Lenin igen nagy jelentőséget tulajdonított a *Magyar Tanácsköztársaság* kikiáltásának. 1919 májusában írt híres Üdvözlet a magyar munkásoknak című üzenetében felhívta a munkásosztály figyelmét a proletárdiktatúra alapvető fontosságára, és az osztályharc továbbvitelének szükségességére. A többi között ezeket írta: *„Ez a háború, amelyet ti viseltek, az egyetlen jogos, igazságos, igazán forradalmi háború, az elnyomottak háborúja az elnyomók ellen, a dolgozók háborúja a kizsákmányolók ellen, háború a szocializmus győzelméért. Az egész világon a munkásosztály minden becsületes tagja a ti pártotokon áll."*

Levonva a tanulságokat a Tanácsköztársaság bukásából, leszögezte a szociáldemokratákkal elvi platform nélkül történt egyesülés helytelenségét, s rámutatott a munkás-paraszt szövetség területén elkövetett hibákra.

Lenin egész életét a munkásosztály és az egész dolgozó nép felszabadításának, a kapitalista önkényuralom és minden kizsákmányolás megszüntetésének szentelte. *Megvédelmezte Marx és Engels tanait a hamisításoktól és a ferdítésektől.* Leleplezte az oroszországi és nemzetközi opportunizmus revizionista kísérleteit, s szembeszállt a marxizmust dogmaként alkalmazókkal.

Újat alkotott, és hozzá mert nyúlni idejét múlt tételekhez, de *mindezt a marxizmus alapján, annak talaján tette.* Miközben az opportunizmussal, a reformizmussal végleges szakításért harcolt, arra is nagy gondot fordított, hogy a forradalmi erők, a kommunista pártok a marxista elmélet alapján egyesüljenek, s az opportunizmus elleni harcban ne essenek a hamis baloldaliság hibájába. Hogy ezen aggodalmai mennyire nem voltak alaptalanok, azt a későbbi események bizonyították.

Lenin műve: *a kommunista mozgalom nagy utat tett meg, hatalmas iskolán ment keresztül.* A kommunista pártok nagy tömegpártokká fejlődtek, a világ minden részében élnek és dolgoznak kommunisták. Az embernek szüksége van arra, hogy higgyen a maga erejében, igazában, élete értelmében. Millió és millió ember erejét sokszorozza meg Lenin eszméje. Ez az eszme teszi őket kitartóvá a békés építésben, erőssé abban a viharban, amely ma is dúl a világban.

Kuruzslástól a modern orvostudományig

Változatos programmal várja közönségét a *Dunakeszi Járműjavító József Attila Művelődési Háza.* Gazdag lehetőséget kínál az ismeretszerzés bővítésére a program fiataloknak, időseknek egyaránt. Az Úttörő Klub keretében Budapest és a szocialista városok címmel a fiatalok hallhatnak előadást. Egy másik alkalommal a *Kuruzslástól a modern orvostudományig* címmel filmvetítéssel egybekötött ismeretterjesztő előadás lesz. Az irodalomkedvelők kívánságát elégítette ki az április 10-én megtartott irodalmi est. Április 20-án itt rendezik meg a járási úttörő kulturális szemlét is.

A szabad szombatok programjában szerepelt például a *Vidám Színpad* kamaraegyüttesének vendégjátéka, a *Pesti körkép* című politikai kabaré bemutatása.

A közkedveltségnek és nagy létszámú látogatottságnak örvendő filmklub programjában két régi amerikai film, a *Navigátor* és a *Gyilkos arany* szerepel.

A műsorból csak ízelítőre jutott hely. A művelődési ház ezenkívül helyt adott a szocialista brigádok összejöveteleinek, családi összejöveteleknek, baráti találkozóknak és más rendezvényeknek is.

Szőnyi Lajos

Irodalmi est a Költészet napja alkalmából

Rákosrendező állomás oktatótermében április 10-én és 11-én — a *költészet napja* alkalmából — irodalmi estet tartottak. A két napon a szakszervezeti könyvtár anyagából kisebb könyvkiállítást is rendeztek.

A műsor rendezői és összeállítói igyekeztek átfogó ismertetést adni a magyar költészetről. A szép számmal megjelent közönség *Petőfi Sándor, Arany János, József Attila, Ady Endre* és *Radnóti Miklós* verseit is hallotta. A felszabadulás utáni magyar líra kiemelkedő alakjai közül részletesebben *Váci Mihály* és *Várnai Zseni* költészetével foglalkoztak. Ismertették életútjukat, költői pályafutásukat, majd Váci Mihály verseit *Gábor Miklós, Sinkovits Imre* és *Keres Emil* tolmácsolásában hanglemezről hallgatták az érdeklődők. Várnai Zseni verseiből pedig az állomás kultúrcsoportjának tagjai szavaltak el néhányat.

Nyugodt, gondtalan öregkor

Látogatóban az ország legidősebb vasutas házaspárjánál

Törökszentmiklós, Lenin út 73. Alacsony parasztház, hosszú tornáccal, középen egy embernyi ajtóval, amelyik a konyhába nyílik. Belépünk az épületbe és még mindig nem fogad senki. Hangos köszönésünkre a szobából némi mozgolódás a válasz. Benyitunk. A jól fűtött, mestergerendás, tiszta szobában a cirádás vaskályha körül ül az idős házaspár, akiket újból felkerestünk: *Buzási Feri bácsi és felesége az ország legidősebb vasutas párja.*

Hellyel kínálnak, majd a 101. életévébe lépett Buzási bácsi elmondja, hogy éppen sétálni indult ebben a latyakos, zord téli időben.

— *Megszoktam én már a járást* — mondja —. *Nem fájnak még ma sem a lábaim. Régen, amikor még Aradon voltam vasutas, egyszer megszámoltam, hányszor megyek fel napjában az állomásépület emeletére. Az egyik zsebembe egy marék kukoricaszemet tettem, amelyből egyet-egyet minden alkalommal áttettem a másikba. Otthon azután az asszonnyal összeszámoltuk. Pontosan 40 szem jött ki.*

Ezen a kedves történeten Rózsi néni is mosolyog. A századforduló táján történt és Feri bácsi már akkor 40 éves volt.

Aztán rátérünk jövetelünk céljára:

— Hogyan fogadták Buzási bácsiék a vasutas-szakszervezet segítségét, amellyel 500-ról 1000 forintra emelték fel a nyugdíjukat?

— *Nagyon örültünk neki* — válaszol az asszony. — *Azóta több jut mindenre. Bár a gyerekek nagyon rendesen támogatnak bennünket.* — Ezt mutatja a takaros kis szoba is, amelyet az öregekkel együtt lakó menyük tart rendben. Most már sokkal kevésbé vagyunk rájuk szorulva.

— Hogy szolgál az egészség?

— *Köszönjük, hál'istennek semmi baj.* Az öreg olyan jól alszik mostanában, hogy a múltkor, amikor a közvetítés volt a Nemzeti Színházból a rádióban, hiába keltegettem, csak nem akart felébredni.

— *Kérem szépen, most is fát vágtam* — veszi át a szót Buzási bácsi —, *mert azt mindig én csinálom.* Kell egy kis mozgás az embernek. Hanem a szemem az már sajnos nem jó, és írni is csak alig-alig tudok, pedig azt nagyon szerettem.

100 éves születésnapjára megjelent vendégeknek Buzási bácsi az elmúlt hónapokban *sajátkezüleg írt köszönő sorokat.* Most feláll és elindul a kommodhoz, keresgél valamit. Egy szakadozott, elsárgult lapú füzet kerül elő. Versekkel, költői levelekkel van teleírva. A dátum minden írás alatt: 1893. Katonakorából valók ezek a sorok. És közülük is egy nagyon figyelemreméltó idézet:

„Halad az idő villámsebességgel
Talán versenyt megyen a csillagos éggel."

Még beszélgetünk. A 100 év Buzási bácsi emlékeiben valóban percekre zsugorodik össze. Félelmetesen labdázik az évszámokkal, eseményekkel, amelyek ma már történelemnek számítanak.

Aztán az éjjeliszekrény aljából borosüveget vesz elő, tölt és az újabb évekre, az egészségükre iszunk azok nevében is, akik nyugodt, gondtalan öregséget biztosítottak a Buzási házaspár számára.

Molát Ferenc

Régi időkre emlékeztek

A miskolci igazgatóság pénzügyi osztályának szocialista brigádjai a Tanácsköztársaság jubileumi évfordulója alkalmából bensőséges ünnepség keretében beszélgettek el *Répási László* és *Gál Imre* nyugdíjas vasutassal, 19-es vörös katonákkal. A két idős vasutas visszaemlékezésében elmondotta, hogy 50 évvel ezelőtt hogyan harcoltak a Magyar Tanácsköztársaságért.

Répási László — aki egyébként a legendás 12-es páncélvonaton teljesített szolgálatot — sok epizódot mesélt azokról a harcokról, amelyeket a csehek és románok intervenciós hadseregével vívtak. Miskolcon és Miskolc környékén ez a páncélvonat nagyon népszerű volt. Amerre megjelentek, nagy ovációval fogadták a páncélvonatot és katonáit.

Gál Imre nyugdíjas vasutas arról beszélt, hogy a miskolci diákság abban az időben a *Galilei körben*, majd az Ifjúmunkások Szövetségébe tömörült és ebből a két szervezetből tömegesen jelentkeztek a Vörös Hadseregbe.

Sándor Zoltán

Az alapszervezetek megerősödését eredményezték a választások

Napirenden az aktivisták oktatása

A budapesti területi bizottság területén március közepéig befejeződött a szakszervezeti alapszervezetek vezető testületeinek, aktivistáinak újjáválasztása. Közel 65 ezer szervezett dolgozó közvetlenül vagy képviselői útján választott 4724 bizalmit, 176 vezető bizalmit, 1298 szakszervezeti bizottsági tagot, 1976 műhelybizottsági tagot, 524 számvizsgáló bizottsági 580 társadalombiztosítási tanácstagot. Megválasztott vagy megerősített 227 üzemi szakszervezeti tanácstagot, 150 társadalmi bírósági tagot és 154 kereskedelmi társadalmi ellenőrt. *A választások során közel 10 ezer alapszervi szakszervezeti vezető és aktivista, a tagság egyhatoda lett demokratikusan vezető tisztségbe választva.*

Nyugodt légkörben

A választás néhány hónapos előkészítő munka után két hónap alatt nyugodt, alkotó légkörben, a vasúti szállítás és termelési munka sikeres lebonyolítása közben eredményesen fejeződött be. Gazdag, figyelemre méltó tapasztalatokat hozott e választási időszak, jelentős fellendítője volt a gazdasági és szakszervezeti munkának egyaránt.

A Kommunisták Magyarországi Pártja és a *Magyar Tanácsköztársaság* fél évszázados jubileumi évfordulójára a választást megelőző időszakban új munkafelajánlások születtek. A pártszervezetek lelkes, politikailag következetes elvtársi és elvi segítségadása megkétszerezte a szakszervezeti aktivisták erejét a választásra való felkészülés során.

A jelölő bizottságok, a választó értekezletek és taggyűlések munkabizottságai színvonalasan oldották meg legfőbb feladatukat. Sokoldalú információs cserét bonyolítottak le a tagság körében, összegezték véleményüket az elmúlt két év tevékenységéről, a tisztségviselők munkájáról, formába öntötték a tagság korábbi és még meg nem oldott és újonnan támasztott követelményeit is.

Igényes mérlegelés

Politikailag magasabb fokú, szervezetileg is érettebb, telejesebb szakszervezeti demokrácia jellemezte a választások valamennyi fázisát. Ezt bizonyítja, hogy *a bizalmiak újjáválasztásakor közel 15 ezer, a műhely- és szakszervezeti bizottsági választó értekezleteken több mint hat és fél ezer felszólaló mondott véleményt a szakszervezeti munkáról*, a tisztségükről leköszönő szakszervezeti vezetők eddigi tevékenységéről. Arról is szóltak, mit várnak az új, most választott szakszervezeti tisztségviselőktől: *bátrabban képviseljék érdekeiket és a megkezdett következetességgel valósítsák meg a kongresszusok határozatait.*

A kétéves szakszervezeti munka eredményeit, a tagság politikai fejlődését, a végzett munka igényes mérlegelését láthatjuk abban is, hogy a vártnál kisebb lett a tisztségviselők közti fluktuáció.

Megnyugtató viszont, hogy a dolgozó nők létszámának arányában megfelelő helyet kaptak a különböző testületekben és az újraválasztott aktívahálózatban. *Kevés azonban a 30 éven aluli fiatalok részaránya a szakszervezeti bizottságokban és műhelybizottságokban.* Ennél jobb a megválasztott bizalmiak közti arányuk. Jelentős politikai, szakmai és műveltségbeli fejlődés tapasztalható a vezetőségekben és tisztségviselők között. A korábbinál jobb az egyetemet és főiskolát végzettek aránya. Több a fizikai állományba tartozó tisztségviselők közül a továbbtanuló, mint korábban.

A felkészülésen a sor

A választások befejeződtek. *Most fontos feladat az új tisztségviselők munkára való felkészítése.* Az első húsz újonnan választott műhelybizottsági titkár 4 hetes titkári tanfolyamról már visszatért szolgálati helyére. *Május végéig további 120 szakszervezeti és műhelybizottsági titkár és elnök négyhetes tanfolyamon szerez munkájához nélkülözhetetlen ismereteket.* Közel száz termelési-, bér-, munkaellátási felelős április végéig tanfolyamon sajátítja el a legfontosabb ismereteket a munka színvonalas ellátásához. Csomópontonként június 1-ig szakszervezeti bizottsági és műhelybizottsági reszorttanfolyamokon minden új tisztségviselő képzésben részesül. *Valamennyi alapszervezetben az új bizalmiakkal kiegészülve folytatódnak az esti bizalmi tanfolyamok.* Az új bizalmiak két-három módszertani bizalmi értekezleten szolgálati helyenként júniusig átveszik az elődök jó módszereit.

A tagság elhangzott észrevételeire, bírálataira, a következő két szakszervezeti taggyűlésen az új vezetőségek már a tett intézkedésekről számolnak be. *Májusban minden szakszervezeti bizottság kézhez kapja a területi bizottság által jóváhagyott alapszervi működési szabályzatot*, ami jelentős módszertani segítséget nyújt a jogok gyakorlásában való tájékozódáshoz, a határozottabb munka meghonosításához.

A választó értekezletek tanulságul szolgáltak arra is, hogyha a vezetőség a tagságot foglalkoztató kérdéseket tartalmasan, nyíltan tolmácsolja, a tagság bizalommal és cselekvéssel válaszol.

Kovács János

Versenytáblára kívánkozó eredmények a nyíregyházi csomóponton

Kár, hogy nincs közös versenytáblája *Nyíregyházán* a vasúti csomópontnak. Most csupa olyan eredményt írhatnának fel arra, amelyre minden szolgálati hely dolgozója büszke lehet. Bár az eredményeket külön-külön érték el az állomásiak, a vontatási főnökség és a szertár dolgozói, mégis együttesen a közös célokért küzdöttek.

Nyíregyháza állomáson a múlt esztendőben 108 brigád 523 fővel teljesítette az önként vállalt magasabb követelményeket. Szorgalmuk, igyekezetük lelkesítően hatott az állomás egész kollektívájára és ez jól tükröződik az elért eredményekben.

Amikor az állomás vezetőivel a végzett munkát értékeltük, *Erdei Lajos* állomásfőnökhelyettes kiemelte a tehervonatok átlagos terhelésének 101,64 százalékos teljesítését, a kocsikihasználási előirányzat 103,7 százalékra történt realizálását és a menetrendszerűséggel elért példás eredményeket.

— *Mindezt aligha tudtuk volna teljesíteni, a csomópont többi dolgozója, főként a vontatási főnökség segítsége nélkül* — jegyezte meg *Kósa József* állomásfőnök. — *Most már elmondhatjuk, hogy munkánkban jól érvényesült az új mechanizmus ösztönző hatása. Dolgozóink nem eredménytelenül törekedtek arra, hogy munkánk ne csak sikeres, de gazdaságos és jövedelmező is legyen.*

— Különösen kereskedelmi szolgálatunk munkájában tükröződik ez a szemléletbeni változás — mondotta *Kindrusz András* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes és adatokat sorolt állításának bizonyítására.

Kitűnő mellékteljesítmények

Ki gondolhatott volna korábban a mellékteljesítmények és a velük együtt járó bevétel olyan arányú növekedésére, amint az bekövetkezett? 1967-ben 700 esetben végeztek darabszámlálást, amiért 36 ezer forint járt. *1968-ban az elvégzett több mint 3000 darabszámlálás közel 200 ezer forint bevételt hozott a vasútnak.* Kétszer annyi mérlegelést végeztek, mint tavalyelőtt, ami tükröződik az ebből elért 400 ezer forintos bevételben is. A tolatásokból származó 270 ezer forintos bevétel ugyancsak elismerésre méltó eredmény.

Az állomás a gazdasági reformnak megfelelő kereskedelmi szemlélet érvényesítése során tovább javította kapcsolatait a legnagyobb helyi fuvaroztatókkal, a *Nyíregyházi Konzervgyárral*, az *Almatárolóval* és a *Szabolcs megyei Állami Építőipari Vállalattal.* Közúti fuvarozó partnerük az 5-ös AKÖV kitűnő segítőtársnak bizonyult. Az állomás 70 fős rakodórészlege nagy segítséget adott az érkezett áruk kirakásához a helyi kereskedelmi vállalatoknak. Sőt a rakodórészleg 30 munkása az év nagyobbik részében Záhonyban tevékenykedett, az átrakó forgalomhoz adva nagyértékű segítséget.

Átgondolt munkaszervezés

A vonatkísérő szolgálat 129,4 százalékos teljesítményt ért el a múlt esztendőben. Ennek ellenére nem növekedett, hanem *havi 226 óráról 217-re csökkent szolgálati óráik száma és távolsági is olyan kedvezően alakult, hogy a kollektív szerződésben előírt törvényes pihenőket minden alkalommal ki tudták adni a dolgozóknak.* Mindez átgondolt, tervszerű szervező munka eredménye volt. Az állomás vezetőinek munkáját a dolgozókkal való fokozott törődés jellemezte. A vidéken lakó, 12/24-es beosztással dolgozó állomásiak például esti leváltásuk után csak éjfél körül értek volna haza, ha megvárják a délutános műszakból távozó üzemi dolgozók munkásvonatát. Ezért az állomás vezetői az igazgatóság engedélye alapján rendszeresen külön szolgálati vonatokat indítottak részükre. Ma is tréfásan *„szakszervezeti vonat"* néven emlegetik ezeket a járatokat. S hogy a járatokra ritkábban legyen szükség, az azonos irányban lakókat igyekeztek egy turba tömöríteni. Így kerültek az „A" turba a vásárosnaményiak, a „C" turba a mátészalkaiak.

Túlsúlyban a modern technika

A vontatási főnökség múltó társa volt az állomásnak a múlt évi nehéz munkában, hiszen a szállítási feladatok részükre is tovább növekedtek. Korszerű járműveik, villamos és Diesel-mozdonyaik lehetővé tették, hogy megbirkózzanak a nagyobb feladatokkal. Erre jellemző, hogy 100 elegytonnakilométer teljesítményeik 88 százalékát már a modern gépekkel érték el.

— *Főnökségünk legnagyobb eredményének tekinti* — mondotta *Halász Ferenc* vezetőmérnök —, *hogy sikerült felkészíteni dolgozóinkat a korszerű technika sikeres alkalmazására.* Az utóbbi években nem véletlenül tekintettük munkánk legfontosabb részének az új szakmai ismeretek megszerzését. A múlt esztendőben is főnökségünk 18 dolgozója végzett villamosmozdony-javító tanfolyamot. Nagyon megkönnyítette a dolgunkat, *hogy a korszerű technika vonzza a fiatal szakembereket* és sok technikumot végzett fiatal jelenleg lakatosként és villanyszerelőként szívesen dolgozik nálunk.

Érdemes megjegyezni a nyíregyházi vontatási főnökség néhány termelési eredményét. A 100 etkm előirányzatukat 115,3 százalékra teljesítették. *Villamosmozdonyaik átlagos terhelését 1428 tonnáról 1524 tonnára, míg a Diesel-mozdonyokét 1450-ről 1490 tonnára növelték.* A gőzmozdonyok háttérbe szorulását tükrözi, hogy átlagos terhelésük változatlanul 529 tonna volt, hiszen már jóformán csak a mellékvonalakon juthattak „szóhoz"...

A korszerű technika jobb munkakörülményeket is jelentett a főnökség utazó személyzetének. Havi távolléti óráik száma 252-ről 240-re csökkent és átlagosan 210 órai szolgálattal látták el feladataikat.

A nyíregyházi szertárfőnökség, amely ugyancsak részese a csomópont kiváló eredményének, a körzethez tartozó 41 állomás, 15 pályamesteri szakasz és több más szolgálati hely anyagellátását biztosítja.

Pontos „kiszolgálás"

— *A szolgálati helyek anyagellátása mindig a megfelelő időben történt* — mondotta munkájukról *Görbedi Lajos* szertárfőnök —, *amellett, hogy önköltségi tervünket és az előirányzott 43 millió forintos készletnormát betartottuk.* Szertárunk a záhonyi vonal villamosításával kapcsolatban is jelentős többletmunkát végzett. Három szocialista brigádunk a jubileumi verseny során teljesítette felajánlásait, s az idén főnökségünk már teljes létszámmal részt vesz a szocialista brigádmozgalomban.

A csomópont vezetői az elmúlt évben *nagy erőfeszítéseket tettek a dolgozók munkakörülményeinek, szociális ellátásának javítására*, amihez most már központi támogatást is kapnak. Az állomáson egy régi kocsibarakkból 41 kocsirendezőt költöztettek megfelelő öltözőbe és a dolgozók örömmel látják, hogy már megkezdődött az új szociális létesítmény építése. A vontatási főnökségnél új villamosmozdonyszín építésére készülnek. Valamennyi szolgálati helyen napirenden van a munkaidő-csökkentés. Legújabban: *április 1-től a vontatási főnökségen, a mozdonyfelvigyázóknál vezették be a heti 44 órás munkaidőt.* S a csomópont eredményeiről szólva arról sem feledkezhetünk meg, aminek különösen örültek a múlt évben: 28 vasutas család költözhetett új lakásba.

Lőrincz János

Cél: a Kiváló főnökség cím elnyerése

Rákosrendező állomás kollektívái az 1969-re megkötött szocialista munkaverseny szerződésben vállalták, hogy eredményes munkájukkal megszerzik a *Kiváló főnökség* címet. Ennek érdekében a helyből induló és egyéb tehervonatok menetrend szerinti indítását a tervben meghatározott 82 százalék helyett 82,5-re, a helyből induló tehervonatok terhelését 100 százalék helyett 102 százalékra kívánják emelni. Célkitűzéseik között szerepel az 1968. évi havi átlagos 214 órás munkaidő csökkentése.

A vállalásokat havonként értékelik és ennek alapján az esetleg felmerülő hiányosságokat igyekeznek rövid időn belül megszüntetni.

Végh Gyula

Vasutas portré

A vezénylőtiszt

Portréját hozzáértőbben tudná formába önteni öccse, *Marton László*, neves szobrászművész. Avatottan tudná megformálni a fivér: *Marton József* vezénylőtiszt emberi arcát, zavartalanul tiszta tekintetét, hajának ritkulását. Megértő mosolyát, ha rendben mennek a dolgok. Árnyaitságát, ha nem sikerül úgy, ahogy szeretné. Egyszerre tudná agyagba mintázni az egyszerűségét, a jóságát. Immár 12 éve vezetője a vonatkísérőknek *Veszprém-Külsőn.*

Vonatfékezőként kezdte

Élete *Tapolcáról* indult el. Egy kis kovácsműhelyből. Apja az élet robotosa. A legnehezebb kétkezi munkát végezte egy életen át. Alakította és edzette a vasat és az acélt. Üllők és pörölyök között látta meg először az élet fenntartóját: *a munkát!*

Ez az indítás lett meghatározója további életének.

Érettségi után került a vasútra, mint vonatfékező. A Balaton partján, hosszúra nyúlt tehervonatokkal utazva tervezgette jövőjét. Szőtte álmait. Kezében utasítások, könyvek. Egyik állomástól a másikig. 1949/1950-ben a *Tisztképző Intézetbe* került, melyet jeles eredménnyel végzett el.

A tisztképző után *Badacsonytomaj* lett a következő állomáshely. Fiatal tisztként megszerette a forgalmi szolgálattevői munkát, melyet hozzáértéssel végzett. Később Veszprém-Külsőn lett oktatótiszt. Később igazgatósági FEO-ellenőr. Járta a területeket. Motorkerékpárjával hol itt, hol ott bukkant fel. Mindig féltőn, vigyázón.

Bajt ne csináljatok, emberek! Csak bajt ne...!

Visszatérő szavai ismertté váltak. Ázottan, fázva tért haza családjához. Ekkor már hárman várták féltőn hazatértét. *Később menetirányító, majd 1957-től vezénylőtiszt.* Magatartásában mindig tartózkodott a látványosságtól. Csillogni akarás idegen volt tőle.

Két malomkő között

Nehéz időkben alakította a fordulókat. *Két malomkő őrölte, a gazdaságosság és az emberiesség. Ne legyen sok az óra, de keressenek is az emberek. Magas legyen a vonatkilométer, de a pihenőidő is biztosítva legyen.* Ne várjanak szakaszra a vonatok. Legyenek képzett szakemberei. Tennie kellett. Szervezte, segítette a kiképzést. Biztosította a leváltásokat. Vezényelt. Ha kellett, a helyszínen. Fáradhatatlanul, energikusan, ahogy a forgalom kívánta.

Haja ősz és megritkult. Arcán látszik a múló idő. Finom vésőjével kirajzolta a 44 évet, de nem szántott mély árkokat. Fiatalos lendülete megmaradt.

Mindig ott van, ahol segíteni kell! Meghalt munkatársak özvegyeinek — a temetés nekrológján kívül — anyagi segítséget szerez és biztosít.

Közéleti gondjait mi sem bizonyítja, mint évtizedes szakszervezeti munkája. *Munkavédelmi felügyelőként a legnagyobb vasúti szörny — a baleset ellen harcolt.* A munkafeltételek megjavításáért, a balesetmentes munka lehetőségeiért vitatkozott, érvelt és bizonyított.

Az új választáson mint elnök adta át hosszú évek hasznos tapasztalatait. Ma is elnök lehetne. Az előző évek szavazatai bizonyítják. Nem rajta múlott. Szüksége volt reá a pártszervezetnek. E szempont igénye miatt mondott le az elnökségről. *Mint pártfunkcionárius dolgozik tovább a közösség, a szocializmus érdekében.* Asztalán akták sokasága. Nem szereti őket. Irodája falán fordulók és teljesítményi diagrammok. Hamutartójában eldobott fél cigaretták.

„Vállalnám még egyszer"

— S ha most újra kellene kezdeni? — kérdeztük tőle. Arca elgondolkodóvá válik. Szemei messzemenően összeszűkülnek.

— *Azt hiszem, ugyanitt* — feleli csendesen. — *Vállalnám még egyszer!*

— Hittel és meggyőződéssel mondta.

A vasút érdekében végzett jó munkájáért *Érdemes Vasutas* kitüntetést és öt esetben *Kiváló Dolgozó* jelvényt kapott. Az elismerések mögött egy élet húzódik meg a sok közül, a 170 ezer vasutas közül. Aki ma is újra itt, és csakis itt kezdené...

— Hobbyja? — A kérdés kissé meglepte.

— *Hobby?!* — elmosolyodik. — *Nekem nincs hobbym. Csak otthon van, kert sok-sok virággal. Rajongok a szép rózsákért és a családért. Fiam Keszthelyen mezőgazdásznak készül.*

— Vagy otthon vagyok, vagy itt a vasúton — mondja csendesen. Pedig ez nem egészen így van. Mert otthon, a virágok között is a vasúton jár az esze, és a vasúton is gondol az övéire, a családra, akikért érdemes dolgozni.

Így érdemes...

Szabó Béla

Csombordi Lajos,

a járműlakatos szakma kiváló tanulója

A Magyar Tanácsköztársaság kikiáltásának 50. és hazánk felszabadulásának 24. évfordulója tiszteletére március 25-én és 26-án Pécsett rendezték meg a járműlakatos szakma kiváló tanulója címért folyó verseny küzdelmeit.

A legjobb eredményt és a szakma kiváló tanulója arany fokozatát *Csombordi Lajos*, a MÁV Debreceni Járműjavító Üzem tanulója nyerte. A győztes kéthetes külföldi jutalomüdültetésben és 700 forint, szakoktatója *Major Sándor* pedig 1000 forint pénzjutalomban részesült.

A szakma kiváló tanulója ezüst fokozatát *Komlódi Lajos*, a MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem tanulója szerezte meg, aki kéthetes belföldi jutalomüdülést és 600 forintot, szakoktatója *Bereghelyi Gyula* 700 forint pénzjutalmat kapott.

A bronz fokozatot és 500 forint pénzjutalmat *Zöld Sándor*, a MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzem tanulója kapta, szakoktatója *Togyi Gyula* 600 forint pénzjutalmat kapott.

Munkánk szerves része a szocialista brigádmozgalom

Beszélgetés Molnár Gábor állomásfőnökkel

Nem brigádvezető ugyan, mégis meghívót kapott és részt vett a vasutas szocialista brigádvezetők országos tanácskozásán, sőt április 11—12-én a Szaktanács által rendezett III. országos szocialista brigádvezetői kongresszuson is. Elismerését jelentette ez a két meghívás a mozgalomnak nyújtott segítségnek, hiszen *Molnár Gábor* állomásfőnök szolgálati helyén Békéscsabán mindent megtesz a mozgalom erősítéséért.

— *Mindkét tanácskozás nagyon hasznos volt számomra* — mondotta a beszélgetésünk alkalmával —, *mert a mozgalom problémáit, céljait ismerve mint gazdasági, szakvonali vezető több segítséget adhatok a brigádoknak.*

Nehéz receptet adni

— Saját tapasztalatai és a tanácskozások alapján mi a véleménye a szocialista brigádmozgalomról, mit tart a brigádok legfontosabb feladatának?

— *Ami a mozgalom egészét illeti, arról csak annyit mondhatok, feltétlenül szükség van rá. Annyira hozzánőtt a vasúti munkához, életünkhöz, hogy már annak szerves részeként érezzük.* A szocialista brigádok tíz éves eredményei, a velük kapcsolatos tapasztalatok arra a következtetésre vezettek, hogy még rendszeresebben kell foglalkozni velük. A további fejlődés érdekében nagyobb figyelmet kell fordítani a hármas jelszó együttes érvényesítésére, de különösen mindarra, amit a „szocialista módon élni" fogalma kifejez.

— Hogyan segíthet ebben a gazdasági vezető?

— *Ez is olyan dolog, amire aligha lehetne receptet adni* — felelte. — Állomásunkon 19 szocialista brigád működik 315 fővel és az idén már közel 450-en küzdenek a kitüntető cím elnyeréséért. S ahány brigád, annál legalább tízszerte több sajátos gond, probléma akad a nevelést illetően. Ezeket a problémákat nem lehet csak a vezetők és beosztottak viszonylatában nézni, s még kevésbé az eligazítások alkalmával rendezni. *A mozgalmat a szocialista emberhez méltó magatartás szempontjából segíteni kell és lehet is, ha kellő megértéssel, mondhatnám pedagógiai érzékkel nyúlunk hozzá.* Ez abból következik, hogy az életmód összefügg a családi problémákkal is és óvakodni kell attól, hogy türelmetlen legyen, aki segíteni akar. Az ilyen segítség csak árthat, az emberek elzárkózásához vezet, hiszen senki sem szereti, ha a magánügyeiben vájkálnak.

Közösen a szakszervezeti bizottsággal

— Hogyan értékeli Békéscsaba állomáson a szocialista brigádok eddig végzett munkáját?

— *Állomásunkon a szakszervezeti bizottsággal közösen foglalkoztunk eddig a szocialista brigádokkal és a jövőben is ezt tesszük. Az elért eredmények tanusítják, hogy módszerünk helyes volt.* A szakvonali munkát tekintve elsősorban szocialista brigádjainknak köszönhetjük, hogy állomásunk az utóbbi években egyszer vezérigazgatói elismerést, kétszer élüzem kitüntetést kapott. Nehéz munkájuk mellett dolgozóink szorgalmasan tanulnak. Több mint 30-an végezték el a középiskolát esti tagozaton. Száznál több azoknak a száma, akik a mozgalom hatására megszerezték az általános iskolai végzettséget, vagy vasútforgalmi technikumot végeztek. *A gazdasági vezetők gyakran megfeledkeznek arról, hogy milyen nagy nevelő hatása van, ha a brigádokat következetesen, a tényleg elvégzett munka alapján értékelik.*

A másik fontos követelmény, hogy a szakvonali és mozgalmi vezetők együttesen különös gondot fordítsanak a szocialista brigádok vezetőinek kiválasztására, és a velük való foglalkozásra. Tapasztalhattuk állomásunkon is, hogy *nem mindig a szakmailag legjobban felkészült emberből lesz a legjobb brigádvezető.* Az emberekkel kell foglalkozni, s ez már sajátos feladat, döntően politikai munka, amit csak az végezhet igazán jól, eredményesen, aki azt lelkesedéssel, szívvel-lélekkel csinálja.

L. J.

Példamutató mozdonyvezető volt

Munkatársak, barátok és ismerősök az elmúlt napokban búcsúztatták nyugdíjazása alkalmából *Pál II. József* mozdonyvezetőt a 326 312-es számú mozdony szocialista brigádjának vezetőjét.

Pál II. József 26 évig szolgált a vasútnál. Balmazújvárosból jött Debrecenbe, hogy megtanulja a szakmát. Először mint mozdonyfűtő, majd mint géplakatos dolgozott, s csak az összes szakvizsgák letétele után lett mozdonyvezető. Szolgálatát mindig balesetmentesen, az utasításoknak megfelelően, nagy szakmai szeretettel végezte. Fegyelmezett, példamutató mozdonyvezető volt.

Marosán Pál

GOLYÓSTOLLAL

EGY PANASZKÖNYV MARGÓJÁRA

Hosszú idő óta okoz gondot, bosszúságot Gyöngyös állomás dolgozóinak, és az utazó közönségnek az állomás területén működő Utasellátó. A személyzet egészségtelen, balesetveszélyes körülmények között kénytelen dolgozni.

Az első kép, ami belépéskor a vendéget fogadja, nem kelt valami kellemes benyomást. Elavult berendezések, szűk, egészségtelen helyiségek okozzák a legtöbb problémát az ott dolgozóknak.

Iroda a konyha közepén

Simon Sándor, a helyi Utasellátó vezetője szokatlan körülmények között kénytelen fogadni. *Irodáját a konyha közepén elhelyezett íróasztal és két szék jelenti. Innen nyílik még a pénztár, a mosdó és egy kezdetleges öltözőfülke is.* Szinte restelkedve ismertet meg bennünket a valósággal, a munkakörülményekkel:

— *A munkakörülmények kulturáltságát, a vendégek kiszolgálásának esztétikai követelményeit és áruink, italféleségeink raktározását tekintve csak az elégedetlenség hangján tudok szólni.* Pedig munkatársaimmal együtt mindent megteszünk a vendégek kulturált kiszolgálása és a zavartalan üzemeltetés érdekében. Éves tervünk kétmillió 560 ezer forint volt, amit 101 százalékra sikerült teljesíteni. A körülményekhez képest ez igen jó eredmény. Napi forgalmunk 8000 forint körül mozog. Csak az tudja ezt igazán értékelni, aki valóban ismeri körülményeinket. *Konyhánk kicsi, faláról pereg a csempe. A tisztaságot és rendet így nagyon nehéz biztosítani.*

Az elmondottak igazságáról könnyű meggyőződni; a látottakhoz nem kell kommentár, egy kicsit azonban mégis úgy éreztük, hogy a panaszok, a problémák általánosak — a legtöbb helyen előforduló hiányosságok csupán, amit előbb vagy utóbb korrigálnak.

Helyzetük komolyságát azonban csak a raktárhelyiségek megtekintése után tudtuk igazán megítélni. *A valóság sokkal komolyabb és kiábrándítóbb volt, mintsem hittük.* Itt már nemcsak a helyhiányból származó szükségmegoldások kifogásolhatók, hanem a további üzemeltetés rendkívüli veszélye és kockázata az, ami a dolgozók biztonsága és a vendégek egészsége érdekében sürgős intézkedést követel.

Raktár az udvaron

A raktári készletet több helyen tárolják. Nem kell messzire menni, hogy az első „raktárt" megtaláljuk. Mindjárt balra, a körülkerített udvar jelenti az egyiket. *Siralmas látványt nyújt, s ezért felelőtlen könnyelműség terheli az ellenőrzést is.* Söröshordók, üvegpalackok, áruk hevernek szerteszét, kitéve az időjárásnak, esetleg felelőtlen, garázda személyek visszaélésének. A pince — ahol az áruk jelentős részét zsúfolták — *életveszélyes terület!* Bátorság kell ahhoz, hogy valaki lemerészkedjen a mélyébe. A megroggyant téglaboltozaton karvastagságnyi repedések, állandóan beszivárgó eső- és talajvíz. A minden pillanatban előfordulható összeomlás veszélye lebeg annak a dolgozónak a szeme előtt, aki lemegy egy láda sörért vagy egyéb árúért.

— *Ha ilyenkor dőlne össze* — mondja egy női dolgozó —, *még rágondolni is rossz, de vajon akkor ki lenne a felelős?*

Azt bizonyára nehezebb lenne kideríteni, mint a jelenlegi hibákat orvosolni. Pedig a vezető már nemegyszer szót emelt a tűrhetetlen állapotok miatt. Az ígért segítség, a határozott intézkedés azonban elmaradt.

Pedig az elmondottakhoz még más, szintén súlyos problémák is csatlakoznak. A pincében, sőt az Utasellátó egyéb kiszolgálóhelyiségében is elszaporodtak a rágcsálók, a patkányok.

Kaszala Sándor

Fegyelmezetten, az utasítások szellemében

A NEHÉZSÉGEK ELLENÉRE IS EREDMÉNYESEN DOLGOZNAK AZ EGRI VASUTASOK

Ünnepre készültek, amikor Egerben jártunk. *Káli Ottó* főintézővel, Eger állomásfőnökhelyettesével beszélgettünk. A múlt évi eredményes munka néhány számadatát feljegyeztük. A személyvonatok menetrendszerinti indítását 101,57, a tehervonatokét 103,03, a vonatközlekedési tervet 101,55, a kocsitartózkodást 100,39 százalékra teljesítették. A berakodási tonnaterv teljesítés: *118,48 százalék.*

Nehéz körülmények között

Köztudott, s erről a *Magyar Vasutas* is hírt adott már nemegyszer, hogy *Eger állomás dolgozói nehéz munkafeltételek között dolgoznak.* A rossz körülmények közül csak néhányat említünk: elsárosodott vágányzat, kulcsos váltók, zsúfolt vonatok, s a rekonstrukció megvalósulására még évekig kell várniok. Annál inkább elismerésre és figyelemre méltó az a munka, amelynek következtében vonatveszélyeztetés, a gyakori síntörés ellenére sem fordult elő. Ennek titka: *megfelelő emberekkel dolgoznak, akik az utasításokat mindig, minden körülmények között betartják.*

A szolgálatban előforduló ittasság ismeretlen, a legkisebb beosztásban is. A fokozott éjszakai ellenőrzések is a pontos szolgálat betartását segítik elő.

Választás után

Fátrai János főintézővel, aki az újonnan választott szakszervezeti bizottság vezetőségi tagja, a választások után kialakult helyzetről beszélgettünk. Az újonnan megválasztott 53 bizalmiból heten új tagok. Választottak négy főbizalmit is: *Makláron, Felnémeten, Egertiliaméron* és *Egerváron.* Szervezettségük jelenleg 95 százalékos, a korábbi 92 százalékkal szemben.

Mivel Fátrai János tartja a bizalmiak tanfolyamát, első kézből hallottuk, mit tanulnak a jobb munka előfeltételeként. Megismerik a SZOT határozatokat, foglalkoznak általános és időszerű politikai kérdésekkel, a gazdasági munka feladataival, valamint a szakszolgálatból adódó problémák megoldásával. És természetesen a munkaverseny, a szocialista brigádmozgalom, egyáltalában a versenymozgalom feladataival.

Jelenleg 16 szocialista brigád 5—5 taggal az idén alakult. Lényegében *az állomás dolgozóinak több, mint nyolcvan százaléka szocialista brigádban dolgozik.*

A választások március 4-én fejeződtek be. Egy hét múlva már készen volt a féléves munkaterv, amelyet mi is fellapoztunk.

Élénk klubélet

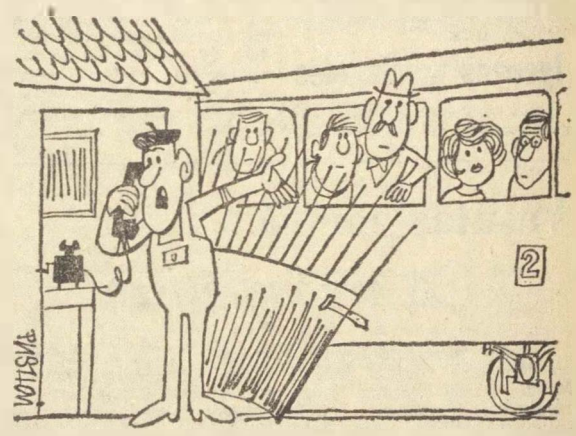
A munkatervben olyan ünnepségek megrendezését olvashattuk, amelyek közül a nemzetközi nőnap, a Tanácsköztársaság 50. és a felszabadulás 24. évfordulójának megünneplésén már túl is vannak.

Az ünnepségeket a klubban tartották. A meghitt ünnepségek mind itt kerülnek sorra, *itt van elhelyezve a 2800 kötetes könyvtár, s miután tavaly a régi könyveket kiselejtezték, vásároltak 370-et az új termésből.* Tavaly renoválták, az idén pedig új székek, fotelek, bútorok teszik kellemessé és otthonossá a klubot.

Van nyugdíjas kártyaszobájuk, rádiójuk, tv-jük. 130 nyugdíjas tartozik hozzájuk, akik legtöbbje rendszeresen felkeresi a klubot, s amikor a múlt év decemberében megtartották az öregek napját, meghatottan mondtak köszönetet a szakszervezeti bizottságnak a kedves ünnepségért.

Takács Tibor

REKLAMÁCIÓ



— Halló, állomás?! Az iparvágányra egy személyvonat futott be. Remélem, kocsiálláspénzt nem kell fizetnünk.

Szerencsés vonatvezető

— Én csak a jelzőket figyelem. Az adminisztrációs munkákra iródeákom van.

(Pusztai Pál rajzai)

1969. január 1-től

felemelték a 1/2 százalékos ÖTA segélyeit

A ½ százalékos Önkéntes Támogatási Alap rendkívül népszerű, amelyet legjobban azzal mérhetünk, hogy *a vasutas dolgozók és nyugdíjasok 96 százaléka tagja az ÖTA-nak.* A sokrétű, közvetlen és közvetett juttatás, segély, amelyet az ÖTA a jobb egészségügyi ellátás, az egészségromlás következtében a rászorultaknak biztosít, nagy segítség mind a tagnak, mind pedig eltartottjainak.

A ½ százalékos ÖTA bevételeinek 75 százalékát közvetlenül segély vagy átvállalás formájában juttatja vissza a tagoknak. Eddig is több millió forint volt az az összeg, amelyet segélyek — temetési segélykiegészítés, megszakítatlan táppénzes állományban töltött 180 nap utáni egyszeri segély stb. —, valamint átvállalások formájában (kórházi túlápolás vállalása családtagnál, gyógyászati segédeszköz hozzájárulási összegének vállalása stb.) évenként visszajuttatunk az ÖTA tagoknak.

A ½ százalékos ÖTA szervei felmérték azokat a lehetőségeket, amelyekkel a segélyezésbe bevontak körét bővíteni, az egyes segélyek összegét felemelni lehetséges. A lehetőségek figyelembevételével *a szakszervezet központi vezetősége határozatot hozott, hogy 1969. január 1-től a ½ százalékos ÖTA segélyeit az alábbiak szerint kell felemelni.*

A gümőkóros és elmebeteg dolgozók táppénzsegélyezés kimerítését követő keresőképtelenség idejére *az eddigi havi 780 forint összeget havi 1040 forintra, a napi 30 forint összeget napi 40 forintra kell felemelni.*

A gümőkóros és elmebeteg dolgozóknak, valamint az egyéb betegséggel a táppénzsegélyezés kimerítése után az Ügykezelési Bizottság segélyezési albizottsága által engedélyezett segélyezés időtartamára az igényjogosult családtagonként eddig járó havi 50 forintot, havi 100 forintra kell felemelni.

A házi ápolásban részesülő gümőkóros beteg napi táppénzének összegét az eddigi 40 forint helyett, 45 forintra kell kiegészíteni.

A 180 nap megszakítás nélkül táppénzes állományban levő dolgozónak, továbbá annak a dolgozónak, aki táppénzsegélyezés időtartamát kimerítette, az eddigi 500 forint egyszeri segélyt 600 forintra kell felemelni.

Az a dolgozó, aki legalább 150 napig megszakítás nélkül táppénzes állományban volt, az Ügykezelési Bizottság segélyezési albizottságától *(Budapest, VI., Benczúr utca 41.)* kérheti a 600 forint egyszeri segély engedélyezését.

Az igényjogosult tag és igényjogosult eltartottai elhalálozása esetén *az eddigi 600 forint temetési segélykiegészítést 700 forintra kell felemelni.*

Az említett segélyek felemelésén kívül a központi vezetőség úgy határozott, hogy a ½ százalékos ÖTA-tag által eltartott az a gyermek is jogosult az ÖTA segélyeire, amelyik szakmunkás-tanuló vagy egyetem, főiskola nappali tagozatának hallgatója és ezért nem lehet a betegségi biztosítás szolgáltatásaira az ÖTA-tag után igényjogosult családtagként elismerni.

Az említett segélyek emelésével *évenként 1 millió 200 ezer forinttal nagyobb összeget kapnak vissza azok az ÖTA-tagok, akiknél e segélyekre vonatkozó feltételek bekövetkeznek.*

Társadalombiztosítási Osztály

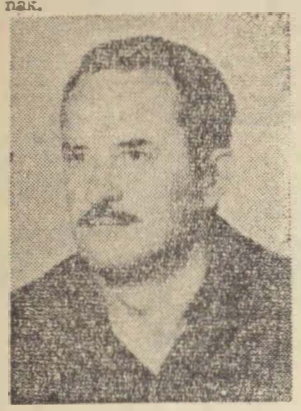
Egy mozdonyszikra = 39 ezer forint

A *Győri Járásbíróság* március 18-án megtartott tárgyalásán *39 ezer forint kártérítésre kötelezte a MÁV-ot,* az 1968. július 2-án a rábapatonai Új Élet Tsz gabonatábláján bekövetkezett tűzkárért. *A 125-ös vonat gőzmozdonyából kipattant szikra következtében 15,5 hold gabona égett le.* Ez csak egy eset az elmúlt évi tűzkárokból. De ez is figyelmeztet arra, hogy addig, míg gőzmozdonyok járnak, a mozdonyszemélyzetnek a nyári hónapokban fokozottan kell ügyelni. Ellenőrizzék rendszeresen a szikrafogók állapotát. Figyeljenek fel a pálya mentén keletkező tüzekre és értesítsék időben az illetékeseket. Gondos előkészítő munkával sok kártól lehetne megóvni népgazdaságunkat és a vasutat.

Perlaki Gyula

Látogatóban egy bolgár mozdonyvezető otthonában

Lakásuk három szobából áll. Az egyik nappali, közepén családias nagy asztal, a sarokban tévé, heverő és állványokon sok virág, szobanövény. Esténként itt tanyázik a család, itt fogadják a vendégeket is. A másik két szoba háló, egy a szülőknek, egy a nagylánynak.



Vlado Arszenov

Itt lakik *Vlado Arszenov* mozdonyvezető, Szófia egyik új lakótelepén, kilenc emeletes bérházban. Vendéglátónk 48 éves és már több, mint negyedszázada dolgozik a vasútnál. „Munkaviszonyát" csak a háború szakította meg.

— Merre járt a háború alatt?

— *Az első Bolgár Hadtesttel, Sztojcsev tábornok vezérlete alatt részt vettünk a magyarországi harcokban is, Szeged, Pécs, Nagykanizsa, Kaposvár környékén.* Sokan voltak közöttünk, akik tudtak magyarul, így nem volt nehéz szót érteni a lakossággal, mindenütt jó szívvel voltak hozzánk. Magyarországon soha nem éreztük, hogy ellenséges országban vagyunk, már ami a lakosságot illeti . . .

— Meddig jutottak el a fronttal?

— *A háború végét Lipcsében értük meg. Két háborús kitüntetést kaptam, s őrmesterként szereltem le.* Csak azt sajnálom, hogy a mi alakulatunkat Berlinbe, az ünnepi díszszemlére már nem vitték el. 1945-ben hazajöttem, megnősültem, és újra kezdtem a munkát a vasútnál.

Fűtőként kezdte, aztán mozdonyra került, később a *Kremikovci Kohászati Művekhez* osztották be a magyar ipari mozdonyokra. Ez még 1962-ben volt, amikor még csak hat magyar Diesel-elektromos mozdony üzemelt Bulgáriában és csak Kremikovciban használták, ipari célokra. Tulajdonképpen a Kremikovci Kohászati Műveket tekinthetjük Diesel-mozdony exportunk bölcsőjének, mivel a BDZS, vagyis a *Bolgár Államvasutak* itt figyelt fel a rendkívül üzembiztos magyar gépekre, 1965 óta egyre több Diesel-mozdonyt, motorkocsit vásárolnak tőlünk személyszállítás céljára is.

Vlado Arszenov már hat éve vezeti a magyar mozdonyokat és motorkocsikat. Nagy szeretettel emlékezik meg a szófiai Ganz-MÁVAG szerviz egykori vezetőjéről, *Keszthelyi József* mérnökről. Tőle tanulták meg a Diesel-mozdonyok kezelését,

Joto Ivanov

vezetését, vagyis a modernebb technikát.

Vlado két éve a Szófia—*Bánkija* közötti vonalon dolgozik, magyar motorkocsin, váltótársával, *Joto Ivanovval* együtt. Véleményük szerint gépük üzembiztos, két év alatt fennakadás nem volt. Keresetükkel elégedettek, *a motorkocsik hibamentes üzemelése állandó és az átlagosnál magasabb fizetést jelent számukra.*

Vlado Arszenov elérte azt, amiről egy munkásember álmodhat: *fia leéretségizett, most a katonaidejét tölti, lánya középiskolás, lakása modern, kényelmes.* melyben a szép bútorok, kézimunkák, virágok a családi otthon szeretetére vallanak. Mire vágyik még?

Szeretne egyszer Budapestig vezetni egy Diesel-motorvonatot.

Alföldi Erzsébet

A francia vasutak reformja

1972-ig évente 10000-rel csökkentik a vasutasok számát

Chamant közlekedésügyi miniszter januárban ismertette a sajtóval a francia vasutak, az SNCF reformjára vonatkozó kormánytervezetet. Az átszervezést két ütemben kívánják végrehajtani, éspedig 1968—1972-ig és 1972 után. A reform három fő pontot tartalmaz: *a terhek csökkentése, az irányítás átszervezése, a vasút korszerűsítése.*

A terhek csökkentése című fejezetében a kormány foglalkozik a ráfizetéses vonalak beszüntetésével és a vasutasok létszámának csökkentésével 1968 végéig

1500 kilométer hosszú vasútvonalat szüntettek be, 1969 végéig összesen 115 vonal forgalmát kell átterelni a közútra,

ami 4750 kilométer vasútvonalnak felel meg. *A végső cél az lenne, hogy 1974 végéig 12 000 kilométer hosszú vasútvonal forgalmát tereljék át a közútra.* Ilymódon a jelenleg üzemeltetett hálózat — 36 000 kilométer — több mint egyharmadán szüntették be a forgalmat és csak a „kifizetődő vasútvonalakat" tartanák fenn. A miniszter szerint az így elért megtakarítás 180—200 millió frankot tenne ki.

Ami a vasúti létszámot illeti

Chamant miniszter szerint a létszámnak évenként 10 000 személlyel kell csökkennie.

Az SNCF-nek 1965-ben 359 000 alkalmoztja volt, ez a létszám 1968 végére 323 000-rel csökkent. *A létszámnak 1972-ben kb. 280 000 főnél kell megállapodnia,* a csökkentést részben nyugdíjazással, részben önkéntes kilépéssel fogják elérni.

A „Nóra" jelentésben ismertetett ajánlások alapján — ez az a megállapodás, amely az állam és az SNCF kapcsolatát szabályozza — módosítják az állam és a vasút kapcsolatát abból a célból, hogy növeljék a vasút rentabilitását. Az SNCF önálló és független irányítással rendelkezik majd *és tevékenységében jobban érvényesül a kereskedelmi szemlélet.* Ezt a megállapodást valószínűleg ez év tavaszán írják alá.

Az SNCF kifizetődőbb tevékenységét azzal is elősegítik, hogy

üzletemberek részére külön gyorsvonatokat állítanak forgalomba, irányvonatokat, szállítótartályt fuvarozó vonatokat, kiegészítő közúti szolgáltatásokat vezetnek be.

Pénzügyileg a főbb intézkedéseknek az lesz a céljuk, hogy normalizálják a közhatóságok és az SNCF közötti kapcsolatokat.

Bár számos ország irigyelhetné Franciaországot, azért a vasúti hálózatért, amellyel jelenleg is rendelkezik, mégis szükség van reformokra, korszerűsítésre. Vajon a kormányt az a cél vezeti-e, hogy a legjobban kielégítse az ország, az SNCF és a vasutasok érdekeit?

A tervek láttán ebben sokan kételkednek. Nem meggyőző például az az eljárás, hogy *a deficit tekintetében a felelősség jó részét a „ráfizetéses" vonalakra hárítják.* Azokon a gazdasági szolgáltatásokon kívül, amelyeket ily módon mentesítenek a felelősség alól és amelyeket egyes vidékeken még jobban mentesíteni lehetne, az esetleg elérhető megtakarítások jelentéktelenek lesznek. *Az 5000 kilométer gyenge forgalmú vasútvonal bezárásától remélt megtakarítás évente alig 50 milliót fog kitenni,* vagyis az 1967. évi deficitnek mindössze 3,3 százalékát.

A deficit háromnegyed részben az áruforgalomból származik. Ezt a forgalmat azonban 90 százalékban a nagy szállítófelek monopolizálják. Helyes érielemben véve ebben az irányban kellett volna lépéseket tenni. A kormánytervezet azonban arról hallgat.

Évente legalább 10 000 vasutassal kevesebb. A vasutasok

már most is panaszkodnak munkakörülményeik, munkaidejük miatt.

El lehet képzelni, hogy ez a létszámcsökkentés elömozdítja azt, hogy visszatérjenek a 48 órás munkahétre? A termelékenység csak azt a célt szolgálja-e, hogy csökkentsék a dolgozók létszámát? — tették fel a kérdést a szakszervezetek vezetői.

Egyébként az SNCF valamennyi irányzatú szakszervezete januárban összeült és elhatározta, hogy *„Összeegyezteti és fokozza az SNCF megcsonkítása ellen irányuló akcióját".* Ezek a szakszervezetek a közeljövőben fogják álláspontjukat világosan leszögezni.

KITÜNTETÉSEK

hazánk felszabadulásának 24. évfordulója alkalmából

Hazánk felszabadulásának 24. évfordulója alkalmából a gazdasági és társadalmi munka terén kifejtett tevékenysége elismeréséül a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetést adományozta: Kurucz Károly főtanácsosnak (Vasúti Főosztály 2. Szakosztály).

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Balla Béla főintézőt, (Szegedi Vasutig.); dr. Barna Lajos főtanácsost (Miskolci Vasútig.); Banlaki István főelőlgy. (Vasuti Főoszt. 6. Szakoszt.); Biró Ferenc felügyelőt (Szolnok áll.); Bohács István főellenőrt (MÁV Bp. Ép. Főn.); Borbély Sándor műsz. főfelügyelőt (MÁV Nyugd. Hlv.); Csek Lajos főintézőt (Vasuti Főosztály 4. Szakoszt.); Glocsek Bálint főellenőrt (Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzem); Horányi István felügyelőt (Szombathelyi Vasútig.); Járor Nándor műsz. főtanácsost (Szolnoki MÁV Járműjavító Üzem); Kaposvári Ádám főfelügyelőt (Budapesti Vasútig.); Kaszás István műsz. főellenőrt (Kisterenyei Vont. Főn.); Kurucz József ellenőrt (Kiskunhalasi Pft. Főn.); Ondrejovics Károly tanácsost (MÁV Jegyzőmda Főn.); Pető István ellenőrt (Dombóvár áll.); Pinczés Jenő műsz. főintézőt (Vasúti Főoszt. 9. Szakoszt.); Somodi Kálmán műsz. főintézőt (Vasúti Főoszt. 10. Szakoszt.); Tóth V. István ellenőrt (Debreceni MÁV Járműjavító Üzem).

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Bagári József főintézőt (Szombathely áll.); Barifai László műsz. főintézőt (Vasúti Főoszt. 2. Szakoszt.); Berei István csop. vezetőt (Utasellátó Váll.); Berke János felügyelőt, (GYSEV Sopron); Béres János intézőt (Zalaegerszeg áll.); Dobcsányi János főintézőt (Kiskőrös áll.); Dobos Gábor titkárt (Vasuti Főoszt. 2. Szakoszt.); Fodor Zoltán segédellenőrt (Miskolc Tiszai pu.); Gabor Gusztáv műsz. főintézőt (Bp. Ferencvarosi Pft. Főn.); Góczán József főellenőrt (Nagykanizsai Pft. Főn.); Härtler Ferenc felvigyázót (Rákosrendező pu.); Horváth Albert műsz. ellenőrt (Debreceni Vont. Főn.); Horváth János műsz. felügyelőt (Pécsi Vasútig.); Karaus Lajos mérnök főintézőt (Vasúti Főosztály 6. Szakoszt.); Kindrusz András főintézőt (Nyíregyháza áll.); Kiss Henrik mérnök főintézőt (MÁV TBÉF); Kocsis László felügyelőt (Miskolc Gömöri áll.); Kovács Sándor ellenőrt (Zalaegerszegi Vont. Főn.); Leszkó Mihály intézőt (Curtici román—magyar határállomás); Likota József főellenőrt (Miskolci MÁV Járműjavító Üzem); Martinovich István mérnök tanácsost (Vasúti Főosztály 7. Szakoszt.); Móré Imre tanácsost (MSZMP záhonyi üzemi pártbizottsága.); Munkácsi Illés intézőt (Debreceni áll.); Nagy János főellenőrt (Pécsi Vont. Főn.); Nánay Lajos műsz. főintézőt (Pécsi TBFF); Nógrádi János mérnök főintézőt (Vasúti Főoszt. Vasúti Nemzetközi Oszt.); Polónyi Imréné titkárt (Bp. Vasútigazg.); Reitinger Pál műszaki főellenőrt (Bp. Kelet Vont. Főn.); Rutkovszki Antal műsz. főintézőt (Miskolci Vont. Főn.); Szeder Béla főintézőt (Vasúti Főoszt. 8. Szakoszt.); Szikiai János műsz. főfelügyelőt (MÁV Északi Járműjavító Üzem): Szilárd István üzemvezetőt (Fatelítő Váll.); Török Lajos műsz. felügyelőt (Debreceni MÁV Ép. Főn.); Varga László műsz. főintézőt (Miskolci Vasútig.).

A közlekedés- és postaügyi miniszter

A KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZOJA

kitüntetésben részesítette: Zentai Béla energetikust (Utasellátó Váll.).

A közlekedés- és postaügyi miniszter

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette: Almádi István szállítómunkást (Utasellátó Váll.); Balogh József segédellenőrt (MÁV Gépjavító Üzem); Barati Imre munkást (Rákosi Országos Olajelosztó Szertárfőn); Bencze Péter főintézőt (Diosgyőr Vasgyár áll.); Bertalan János felvigyázót (Győri Pályafenntartási Főn.); Békássy Andrásné titkárt (Vasúti Főosztály Kibernetikai Oszt.); Biró László műsz. segédellenőrt (Szegedi Vontatási Főn.); Borsányi János főintézőt (MÁV Hídépítési Főn.); Bossánszky Ferenc főintézőt (MÁV Ügykezelési és Gazd. Hlv.); Csák Imre főintézőt (Szentes áll.); Csánk János ellenőrt (Szombathelyi MÁV Járműjavító Üzem); Csányi Ferenc intézőt (Füzesabony áll.); Cservári Vilmos főintézőt (Vasúti Főoszt. 7. Szakoszt.); Domian Ferenc ellenőrt (MÁV Autótuvarozási Főn.); Farkas László tanácsost (MÁV Járműjavítóipari. Üzemszervezési, Munkaszervezési és Tecnológiai Iroda); dr. Farsang László tanácsost (Szegedi Vasútig.); Földi Béla műsz. főintézőt (Debreceni TBFF); dr. Főző Endre orvos főtanácsost (MÁV Közegészségügyi Intézet); Gőz József ellenőrt (Debrecen Déli Pft. Főn.); dr. Gyermán Mihály főintézőt (Fényeslitke áll.); Hangos Pál műsz. főintézőt (Miskolci TBFF); Horváth Dezső főellenőrt (MÁV BVKH); Juhász Józsefné ellenőrt (Rákos áll.); Kahanyec István mérnök főintézőt (Nyíregyházi Pft. Főn.); Kálmán László műsz. főintézőt (Bp. Józsefvárosi Pft. Főn.); Kerekes Istvánné intézőt (Füzesabony áll.); Koszthelyi Ferenc mérnök intézőt (MÁV Tervező Int.); Kijácz József főfelügyelőt (Hatvan áll.); Király János műsz. főellenőrt (MÁV Anyagvizsg. Főn.); Komády János műsz. főintézőt (Zalaegerszegi Pft. Főn.); Kocs Ferenc felvigyázót (MÁV Hatvan—Füzesabonyi Pft. Főn.); Kovách Lehelné műsz. intézőt (Bp. Krisztinavárosi Pft. Főn.); Kovács Béla díszpécsert (Fatelítő Váll.); Kovács II. Gyula műsz. ellenőrt (Tapolcai Vont. Főn.); Kőmives István főintézőt (Bp. Ferencváros áll.); Kővary Bertalan főintézőt (Felsőfokú Vasútforg. Technikum); Kulcsár Károly műsz. ellenőrt (Kaposvári Vont. Főn.); Kürtösi Béla segédfelvigyázót (Keoskeméti Pft. Főn.); Lengyel Zoltán főintézőt (Pécsi Vasútig.); dr. Makra Endre tanácsost (Bp. Vasútig.); Marton József főintézőt (Veszprémkülső áll.); Mosonyi Ferenc felügyelőt (Szombathelyi Vasútig.); Nagy Istvánné segédellenőrt (Debreceni Vasútig.); Nagy Károlyné mérnök főintézőt (Vasuti Főoszt. Vasuti Nemzetközi Oszt.); Németh Endre üzletvezetőt (Utasellátó Váll.); Papp József főellenőrt (Pécsi Pft. Főn.); Pavlik Károly főintézőt (MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Ig.); Pásztor Mihály felvigyázót (Hatvan áll.); Rácz József főellenőrt (Kandler Jenő MÁV Járműjavító Üzem); dr. Szabó Tibor főtanácsost (Vasuti Főoszt. II. Szakosztály); Szémen János felvigyázót (Bp. Keleti pu.); Szűcs Béla műsz. főintézőt (Dunakeszi MÁV Járműjavító Üzem); Szűcs II. János segédellenőrt (Dombóvár áll.); Tóth A. István műsz. ellenőrt (Rákos Motorüzem Főn.); Tóth II. János műsz. főintézőt (MÁV Közp. Üzemirányító Főn.); Tömö Imre műsz. főintézőt (Hámán Kató Vont. Főn.); Varga László főellenőrt (MÁV Északi Járműjavító Üzem); Zentai István főintézőt (Bátaszék áll.); Zsák Rudolf műsz. főintézőt (Nyíregyházi Vont. Főn.).

A közlekedés és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Almási Gyula műsz. intézőt (MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.); Ábri Kálmán felvigyázót (Kisújszállási Pft. Főn.); Baka Károly ellenőrt (Dunakeszi MÁV Járműjavító Üzem); Balla Imre intézőt (Pécsi Vasútig.); Barcha Endre segédellenőrt (Nyékládháza áll.); Bánhegyi Sándor főintézőt (Tatabánya-alsó áll.); Bánki János főellenőrt (Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem); Bene Antal műsz. főintézőt (Soproni Vontatási Főn.); Berta Sándor főellenőrt (Nyíregyháza áll.); Békei János műsz. ellenőrt (Bp. Déli Vont. Főn.); Bognár József munkást (Bp. Ferencvárosi Szertárfőn.); Bordás Kálmán főellenőrt (Békéscsabai AK. Vont. Főn.); Both József főellenőrt (Nagykanizsai Szertárfőn.); Csatári Mária főellenőrt (MÁV Tüdőgyógyintézet); Csomós István műsz. ellenőrt (Hódmezővásárhelyi Pft. Főn.); Csóti Rudolf főellenőrt (Szeged áll.); Csurgai Imre ellenőrt (Szombathelyi MÁV Járműjavító Üzem); id. Danka Ferenc ellenőrt (MÁV Északi Járműjavító Üzem); Domokos István főellenőrt (Dunaújvárosi Vont. Főn.); Drávai Lajos segédellenőrt (Pécsi Vasútig.); Driszku István segédfelvigyázót (Záhonyi áll.); Evans Antal mérnök főintézőt (Vasuti Főoszt. 6. Szakoszt.); **Fehér István műsz. felvigyázót** (Szombathelyi Vont. Főn.); Fehér II. János felvigyázót (Bp. Ferencváros áll.); Fehér László műsz. főintézőt (Szombathelyi TBFF); Fodor Zoltán intézőt (Bp. Nyugati áll.); Földi Ferenc segédfelvigyázót (Záhonyi Pft. Főn.); Gál István ellenőrt (Bp. Krisztinavárosi Pft. Főn.); Gutiny Agoston főintézőt (MÁV Építési Géptelep Főn.); Hangya István főellenőrt (Debreceni Déli Pft. Főn.); Hordó József műsz. intézőt (Dombóvári Pft. Főn.); Horváth Ferenc ellenőrt (Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzem); P. Horváth Lajos ellenőrt (MÁV Miskolci Járműjavító Üzem); Juhász Béla főintézőt (Miskolc Tiszai pu. Szertárfőn.); Juhász Imre segédtisztet (Székesfehérvári MÁV Járműjavító Üzem); Jutas József ellenőr (MÁV Közp. Nyomtatványtár); Kalló János segédellenőrt (Tapolca áll.); Kasza Lajos műsz. főintézőt (Szegedi Pft. Főn.); Káli József ellenőrt (Bp. Ferencváros Vont. Főn.); Kilyénfalvi Béla mérnök-intézőt (MÁV TBKF); Kiss Imre főellenőrt (Szolnoki MÁV Járműjavító Üzem); Kiss István Zoltán felügyelőt (Miskolci Vasútig.); G. Kiss László főintézőt (Debreceni Vasútig.); Kis-Tóth Imre felvigyázót (Kiskunhalas áll.); Klaba József ellenőrt (Sátoraljaújhelyi Pft. Főn.); Koltai Pál műsz. főintézőt (Vasuti Főoszt. 3. számú Beruházási Felügyelőség); Kovács Sándor főintézőt (Bp. Keleti pu.); Kreiter István felvigyázót (Debrecen Északi Pft. Főn.); Krichnyavelt László műsz. tanácsost (Szolnoki MÁV Járműjavító Üzem); Kulcsár Mihály segédfelvigyázót (MÁV Közp. Szertárfőn.); dr. Lengyel László mérnök tanácsost (Vasuti Tudományos Kutató Int.); Lengyel Péter műsz. főintézőt (Szegedi Vasútig.); Liptai József felvigyázót (Bp. Soroksári úti áll.); dr. Márkos Jenőné tanácsost (KPM Vasuti és Közúti Alkalmassägvizsg. Int.); D. Molnár Lajos műsz. intézőt (Szegedi TBFF); Z. Nagy Ferenc főellenőrt (MÁV Hídépítési Főn.); Nagy István műsz. főintézőt (Budapesti Távközlési Fenntartási Főn.); Németh Sándor műsz. főintézőt (Veszprémi Pft. Főn.); Novák János segédellenőrt (Murakeresztúr áll.); Ollé József főellenőrt (Bp. Terézvárosi Pft. Főn.); Papp Lajos műsz. intézőt (Debreceni Vasútig.); Patona József segédtisztet (Szombathelyi áll.); Pálfi Gyula segédfelvigyázót (Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem); Petéch Tamás műsz. intézőt (MÁV TBÉF); Piti János műsz. segédfelvigyázót (Szentesi Vont. Főn.); Pogácsás János segédellenőrt (Balpartli Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség); Pommer Ferenc főintézőt (Szombathely Vasútig.); Poór Péter ellenőrt (MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzem); Prisztavok János műsz. intézőt (Békéscsabai Vont. Főn.); Puskás János műsz. főintézőt (Távközlési Fenntartási Főn.); Rab Gyula műsz. intézőt (Debreceni TBFF); Rab József felügyelőt (Bp. Vasútig.); Rábai Lajos műsz. felvigyázót (Püspökladányi Vont. Főn.); Résonyi Vincéné intézőt (Miskolc Tiszai pu.); Rohovszky Sándor felügyelőt (MÁV Autótuvarozási Főn.); Rudasits István segédellenőrt (Soproni MÁV Szertárfőn.); Szafaitsi Miklós műsz. intézőt (MÁV Miskolci Ép. Főn.); Sárkány Imre műsz. segédellenőrt (Szerencsi Vont. Főn.); Sárvári Mátyás főintézőt (Kecskemét-Átrakó Szertárvez.); Scheffer József ellenőrt (MÁV Gépjavító Üzem); Sohár Mihály felvigyázót (Sárbogárd áll.); Somlói Jenő segédellenőrt (Villamos Fennt. Főn.); B. Szabó János segédmunkást (MÁV Hámán Kató Szertárfőn.); Szabó József műsz. főintézőt (MÁV Villamos Felsővezeték Ép. Főn.); Szabó Kálmán felvigyázót (Székesfehérvári Pft. Főn.); Szabó László főellenőrt (Jobbparti Biztosítóberendezési Fennt. Főn.); Szandi László főtanácsost (Szombathelyi Vasútig.); Szatmári Józsefné intézőt (MÁV BVKH); Szádvári Béla ellenőrt (Szolnoki Vont. Főn.); Szendrei István segédellenőrt (Miskolc Gömöri áll.); Szentmihályi József főintézőt (Bp. Déli áll.); Szeti Lajos főellenőrt (MÁV Adatfeldolgozó Főn.); Szilassy László ellenőrt (Szombathelyi Pft. Főn.); Tajti József műsz. felvigyázót (Hatvan Vont. Főn.); Tordasi Mátyás felvigyázót (Barcs áll.); I. Tóth Imre segédellenőrt (Debrecen áll.); Tóth Tivadar műsz. ügyintézőt (Debreceni MÁV Járműjavító Üzem); Török Antalné mérnök főintézőt (Miskolci Vasútig.); Turóczi Zoltán ellenőrt (Miskolci Vont. Főn.); Varga Antal műsz. főintézőt (Soproni Pft. Főn.); Varga Gábor ellenőrt (Bp. Keleti pu.); dr. Varga János tanácsost (MÁV Jogügyi Hlv.); Verecz Jenőné titkárt (Vasuti Főoszt. 3. Szakoszt.); Veres Mihály műsz. intézőt (Záhony Vont. Főn.); Vermes László mérnök főintézőt (Bp. Vasútig.); Villányi József mérnök tanácsost (Vasuti Főoszt. 5. Szakoszt.); Vincze Miklós főintézőt (Diósgyőr Vasgyár áll.); Visnyei Istvánné intézőt (Vasuti Főosztály Titkárság); Zelki Tiborné főintézőt (MÁV Szállítmányozási Főn.).

Szerszám
a szakszervezeti
vezetők
régiek és újonnan
választottak —
kezében a

MUNKA,

a szakszervezeti
mozgalom folyóirata.
Havonta közöl
munkatapasztalatokat
határozat- és
rendeletismertetést
munkaügyi
döntéseket
beszámolókhoz,
előadásokhoz
felhasználható
anyagokat.
Az előfizetés ára:
egy évre 42 forint.
Megrendelhető
a Népszava
Lapkiadó Vállalatnál
Budapest, VII.
Rákóczi út 54.

Saját példányt minden felelős szakszervezeti vezetőnek!

Hat vagon egy vagonban

A Szovjetunió vasútvonalait még nem is olyan régen kétkengelyű vasúti kocsik uralták, melyek maximálisan 20 tonna terhet tudtak szállítani. Ma már majdnem teljes egészében négytengelyű kocsik váltották fel ezeket. Az *Ural Vagongyár* pedig most kezdett hozzá a nyolctengelyes, nyitott teherkocsik gyártásához, melyek teherbírása 125 tonna! Az új gördülőállományt görgőscsapágyas csapágytokkal készítik, s ez lehetővé teszi, hogy a kocsik hosszú utat tegyenek meg anélkül, hogy utánkenést kellene alkalmazni, vagy ellenőrizni, illetve cserélni kellene a csapágytok betétet.

Román vasutasok Békéscsabán és Lökösházán

Hazánk felszabadulásának 24. évfordulója alkalmából *Ziman Gheorghe*, a Curtici román határállomás főnökének vezetésével hattagú vasutaskküldöttség járt Békéscsabán és Lökösházán. A román vasutasokat Békéscsaba állomásán *Molnár Gábor* állomásfőnök és *Vándor Pál* mérnök, a vontatási főnökség vezetője fogadta. A küldöttség megtekintette a dominórendszerű biztosítóberendezést, megismerkedtek a Curticiből érkező vonatok feldolgozásával, az állomás forgalmi és kereskedelmi tevékenységével majd baráti beszélgetést folytattak a szolgálatban levő magyar vasutasokkal.

A küldöttség tagjai április 4-én délután Lökösházára utaztak, ahol részt vettek a MÁV-kultúrotthonban megtartott felszabadulási ünnepségen. A román küldöttség nevében *Ziman Gheorghe* állomásfőnök köszöntötte a magyar vasutasokat, és kívánt további sikereket a szocializmus építésében. Lökösháza állomás szakszervezeti bizottságának titkára, *Hegedűs Sándor* a delegáció tagjainak szocialista brigádjelvényeket adott át.

Pacz József

FELFELÉ A LEJTŐN?

Jól sikerült az NB II-es vasutas labdarúgó-csapatok rajtja

Csak el ne kiabáljuk! A sportszerető vasutas dolgozók számára nem volt balszerencsés nap az április 13-a, mert ezen a szeszélyes — volt ahol esett, máshol napsütés volt, ismét másutt erős szél fújt — április közepi vasárnapon a labdarúgó NB II-ben két csoportban is vasutascsapat került a bajnoki táblázat élére, míg a harmadik csoportban egy vasutascsapat egy pontnyira megközelítette a listavezetőt.

— *Na és, hiszen 25 forduló még hátra van* — mondhatja bárki és ebben igaza van. A labdarúgó-bajnokságnak meglehetősen az elején járunk még és az eddig elért eredményekből semmi messzemenőt nem lehet — nem szabad — levonni.

Már ami a bajnokság végső kimenetelét illeti.

Az éremnek azonban van egy másik oldala is. *Olyan vasutascsapatok kerültek a bajnoki év első szakaszában osztályukban és csoportjukban az élre, amelyek évekeu keresztül — valljuk be ezt őszintén — jobbára csak bosszúságot, mérget okoztak híveiknek.* Olyan csapatok, amelyek nemrégen még a magyar labdarúgás legmagasabb osztályaiban is megfordultak és amelyeknek a lejtőn megindulása a szakemberek és a szurkolók számára egyaránt érthetetlen, megmagyarázhatatlan volt.

Ne kerteljünk, mondjuk ki nyíltan. Elsősorban a *Debreceni VSC*-re és a *Budapesti VSC*-re, bizonyos mértékig a *MÁV DAC*-ra és a *Szegedi VSE*-re gondolunk, de nagyjából idesorolhatjuk a *Pécsi VSK* labdarúgó-szakosztályát is. Ezen a babonások számára balszerencsés számjegyű áprilisi vasárnapon viszont így alakult a bajnoki táblázat a labdarúgó NB II különböző csoportjaiban:

Keleti csoport:

1. Szegedi VSE	5	4	1	—	10:3
2. DVSC	5	3	2	—	9:1

Nyugati csoport:

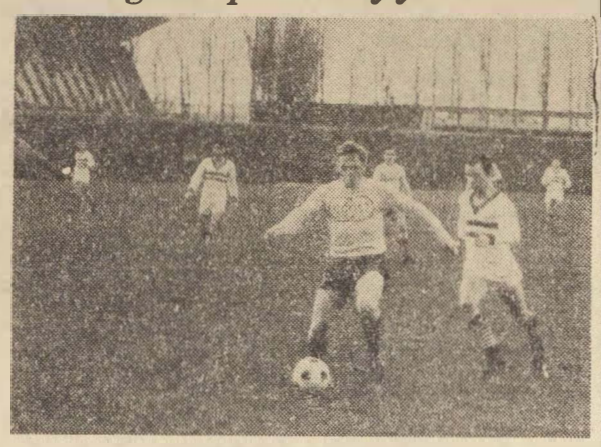
1. MAV DAC	5	3	2	—	6:2
4. Pécsi VSK	5	2	2	1	6:4

Északi csoport:

1. Volán SC	5	4	—	1	8:3
2. BVSC	5	3	1	1	8:2

Csak így tovább vasutascsapatok. Mert nem igaz — éppen az eddigi példák bizonyítják —, hogy nincs felfelé vezető út, a legmeredekebb lejtő aljáról is!

V. J.



A BVSC—Kazincbarcikai Vegyész 2:0-ra végződött mérkőzés egyik pillanata.

A BVSC jégkorongozók újabb arany-ezüst „keringője"

A közelmúltban hunyt el a híres bécsi muzsikus Strauss-család utolsó sarja, *Edward Strauss*. De halhatatlan ősei, *Johann Strauss* csodálatosan szép dallamain nem tud kárt tenni az idő vasfoga, a feledés kérlelhetetlen törvénye sem. Az *„Arany-ezüst keringő"* és a többi gyönyörű melódia ott zsong a fülünkben mindörökre.

Talán a BVSC jégkorongozók fülében is, mert a bajnokságban évek óta járják az „Arany-ezüst keringőt". Idén is járták, az 1968—69. évi bajnokságban. A BVSC volt az egyetlen csapat, amely a saját pályával rendelkező Újpesti Dózsát le tudta győzni és egy döntetlent is kiharcolt ellene. A BVSC jégkorongozók kapták a bajnokságban a legkevesebb gólt. *Gyöngyösi, Rozgonyi* és *Bikár* személyében három BVSC-csatár is található a gólütő lista élcsoportjában.

Az eredmény mégis: *ezüst*. A keringő során apróbb lépéshibák történtek és máris a sikos parketten — a Kisstadion és a Megyeri út jegén — a másik táncos, az Újpesti Dózsa úgy elsiklott, hogy a bajnoki arany megszerzésének lehetősége hamarosan szétfoszlott.

Apróbb lépéshibák az „Arany-ezüst keringő" során: *edzőváltozás a bajnoki idény közben*. Lehet, hogy szükség volt rá, nem tudjuk. De nem jött jól, nem segítette a bajnoki címért folyó harcot, annyi bizonyos. *Egyik-másik jóképességű, több, mint tehetséges játékos szemmel látható féltékenykedése egymás sikereire, ez sem vált a csapategység előnyére.* És még lehetne sorolni az okokat, amelyek az aranyérmet ezüstre változtatták.

Pedig a BVSC jégkorongcsapatában megvan az aranyérem megszerzésének a lehetősége. Idén is megvolt, tavaly és tavaly előtt is elismerte a sportág minden szakembere ezt. A döntő csaták mégis — évek óta — a nagy ellenfél, a saját pályával rendelkező Újpesti Dózsa sikerét hozzák.

— *Az ezüst is szépen csillog* — mondotta a bajnokság befejezése után a BVSC egyik válogatott játékosa. És igaza volt. De még inkább igaza volt, amikor így folytatta:

— *Az újabb bajnoki évben azonban ismét rámegyünk az aranyra. Egyszer kell, hogy sikerüljön!*

Igen, egyszer kell, hogy sikerüljön. Csak a lépéshibákra kell még jobban ügyelni. Mert furcsa keringő ez, amelyben a „táncospárok" — az Újpesti Dózsa és az FTC — ugyancsak igyekeznek minél kevesebb lépéshibát vétenie...

(vj)

HÁROM TAKARÓ VIETNAMNAK

Évek óta eredményesen tevékenykedik a *Vasúti Főosztály SC* női tornaszakosztálya. A szakosztály tagjai — dolgozó lányok és asszonyok — szorgalmasan látogatják a *Szív utcai* általános iskola tornatermében hetente egy alkalommal tartandó edzéseket.

A szakosztály március 28-án nyilvános edzést tartott. Az edzést megelőzően rövid ünnepség keretében emlékeztek meg a Tanácsköztársaság félévszázados jubileumáról és felszabadulásunk 24. évfordulójáról. Kedves színfoltja volt az ünnepségnek az a jelenet, amikor *Szűcs Ferencné*, a női tornaszakosztály vezetője átadta a Vasúti Főosztály nőbizottsága képviselőinek a *„Takarót Vietnamnak"* mozgalom keretében készített 3 db takarót.

Részt vett az ünnepségen és megtekintette a szakosztály nyilvános edzését *Pucz József*, a VI. kerületi TS-elnök és *dr. Maróth László*, a sportkör elnöke is.

FELHÍVÁS!

Az elmúlt években szakszervezetünk felhívására országszerte jó eredményeket értek el a vasutas szolgálati helyek, üzemek, sportklubok dolgozói a társadalmi pályaépítés, karbantartás, az üzemi versenyek és a természetjáró mozgalom szervezésében. Bebizonyosodott, hogy kevés költséggel a vasutas dolgozók, sportolók kezdeményező erejével hathatósan lehet javítani a sportlétesítmények állapotán.

Megfelelő szervezéssel, sportot szerető társadalmi aktívák bevonásával a vasutas dolgozók igen nagy tömege vett részt az üzemi alapfokú sportversenyeken, a hétvégi természetjáró kirándulásokon.

Az elmúlt évek eredményei alapján szakszervezetünk helyesnek tartja a mozgalom folytatását. Ezért a társadalmi sportpályaépítést, az üzemi testnevelési és sportmozgalom, a hétvégi természetjáró kirándulások szervezését 1969-re is meghirdeti.

A verseny díjazása:

Szakszervezetünk elnöksége az őt legjobban dolgozó szolgálati helyet, üzemet, hivatalt, sportklubot összesen 50 000 forint értékű sportfelszereléssel jutalmazza az alábbiak szerint:

I. helyezett: 20 000 Ft értékű sportfelszerelés.
II. helyezett: 15 000 Ft értékű sportfelszerelés.
III. helyezett: 10 000 Ft értékű sportfelszerelés.
IV. helyezett: 5 000 Ft értékű sportfelszerelés.

A társadalmi pályaépítés, a felújítási és karbantartási munka, az üzemi versenyek és a hétvégi természetjáró kirándulások értékelése a beérkezett jelentések alapján a kultúrnevelési és sportszakosztály mellett működő társadalmi sportbizottság és szakemberek bevonásával történik. A jelentéseket 1969. november 1-ig, a területi bizottságokon keresztül kell megküldeni a szakszervezet kultúrnevelési- és sportosztályának.

Vasutasok Szakszervezete

A szerkesztőség üzeni

Marosán Pál, Czeglédi Sándor. Debrecen; Tóth Tibor, Kiskunhalas; Maróti István, Szombathely; Szűcs Ferenc, Hatvan; Pacz József, Kétegyháza; Sziládi Sándor, Szeged; Behán Rózsa, Miskolc, Gömöri pu; Végh Gyula, Szanter Tibor, Rákosrendező; Sándor Zoltán, Miskolc: Perlaki Gyula, Sopron: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

XII. pályamesteri szakasz dolgozói, Nagykanizsa; Oláh Jenő, Nógrádszakál; Zs. Molnár Dezső, Diósgyőr-Vasgyár; Fürész József, Százhalombatta; Horváth István, Asottthalom; Barcs József, Nyíregyháza; Debreczeni Mihály, Újszentmargita; Sárián Károly, Vésztő; Barcza Pál, Hidas: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

LAKÁSCSERE

Elcseréiném a MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem kertészetében levő 2 szoba összkomfortos olcsóbérű, kertes, különálló szolgálati lakásomat lehetőleg belterületen, kettő vagy kettő és félszobásra. (Lehet minőségi is.) Érdeklődni lehet telefonon: Lóczi János 338—030, vagy 19—20, Lócziné 292—900/1966 mellék.

Köszönetnyilvánítás. Mindazoknak a munkatársaknak, kollégáknak és ismerősöknek, akik férjem, Polgár Ferenc temetésén megjelentek és részvétükkel fájdalmamat enyhítették, ezúton mondok hálás köszönetet. özv. Polgár Ferencné Bp. Nyugati Műszak.

VASUTASOK FIGYELEM

A vasutasok új egyenruha rangjelzésének elkészítését vállalja: **Frankó egyenruha szabómester, Bp. VIII., Kerepesi út 1. VI-os épület. (A MÁV budapesti vasútigazgatóság udvarában.)**

FELVÉTEL

A MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség a 3163-as vontató vágánygépkocsihoz keres áthelyezésre, illetve felvételre nehézgépkezelői vizsgával és vonatvezetői vizsgával rendelkező tvg-vezetőt, valamint vonatvezetői vizsgával bíró vonatvezetőt és fékezővizsgás zárfékezőt. Jelentkezés: a MÁV Távközlési- és Biztosítóberendezési Építési Főnökségnél, Bp., XIV., Tatai út 9. Telefon: MÁV 23—26, vagy postai: 204—485.

A Hivatalos Lapból

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

13. számból: 105 683/1969. 4. C. Közlekedő vonatokkal kapcsolatos baleseteihárítási tevékenység jutalmazása.

103 576/1969. 8. A. A végrehajtó forgalmi szolgálat végzésére szolgáló helyiségekben illetéktelen személyek tartózkodásának tilalma.

13. számból: 108 118/1969. 3. A. Gyöngyösi MÁV Szertárvezetőség megszüntetése.

105 606/1969. 9. A. Rádió adó-vevő berendezések megrendelésének feltétele.

10 404/1969. BVKH. I. 1969. évben működő utazási irodák.

HÍREK

— **Kétmillió forintos költséggel** korszerűsítik a békéscsabai állomás Utasellátóját. A rekonstrukciós tervek már elkészültek, s az év második felében a Békés megyei tanács építő- és tatarozó vállalata hozzálát a kivitelezéshez.

— **Az aggteleki barlangvasút építési tervét** dolgozta ki diplomamunkájában a Budapesti Műszaki Egyetem három fiatal mérnökjelöltje, Fekete József, Kerekes Kálmán és Ozorák Ottó. A barlang domicai szakaszán a csehszlovák szakemberek ugyancsak kisvasútat akarnak építeni, s javasolják, hogy az általuk kidolgozott műszaki megoldással a két kisvasutat kooperációban készítsék el. A barlangvasút közös megvalósítására a Borsod megyei Idegenforgalmi Hivatal vezetői tárgyalásokat kezdtek a csehszlovák szakemberekkel.

— **150 millió forintos költséggel** még ebben az évben korszerűsítik a Balaton déli partján húzódó vasútvonal több állomását, korszerűsítik a Balatonboglár és Balatonfenyves közötti vonalszakaszt. A nagy forgalmat lebonyolító vasútvonalon korszerű biztosítóberendezéseket is felszerelnek.

— **Két gőzmozdony javítását vállalták** terven felül a debreceni vontatási főnökség mozdonyjavító részlegének szocialista brigádjai. Vállalásukat határidő előtt két nappal, április 2-re teljesítették. A brigád ezzel a felajánlással segítette az ünnepi forgalom lebonyolítását.

— **Felszabadulásunk 24. évfordulója alkalmából** ünnepséget tartottak a Debreceni Nagyerdő szociális otthonában. Az otthon lakóit, akik között több idős vasutas is van, meglátogatták Debrecen állomás szakszervezeti bizottságának kultúraktívái és egyórás ünnepi műsort adtak az otthon lakói részére. Részt vett az ünnepségen Debrecen állomás Szendrei Júlia szocialista brigádja is, akik az otthon lakóit patronálják.

— **40 évi vasúti szolgálat után nyugalomba vonult** Temesi Lajos ellenőr, a curtici ezüstkoszorús Kossuth szocialista brigád alapító tagja. Búcsúztatásán a brigád tagjain kívül megjelentek az állomás gazdasági és mozgalmi vezetői is.

— **Szovjet motorvonat Bulgáriának.** A múlt év végén aláírt szerződés szerint a Szovjetunió Bulgáriának ER 25 típusú villamos motorvonatokat szállít. A 130 km/óra sebességű vonatok a rigai gyárban készülnek, s alkalmasak helyérdekű és távolsági forgalomra is.

— **Rózsalovag néven** az 1989. évi nyári osztrák vasúti menetrendben új gyorsvonat-összeköttetés létesül Bécs és München között. Az ÖBB által beállított gyors-motorvonat az utat 5 óránál rövidebb idő alatt teszi meg.

KERESZTREJTVÉNY

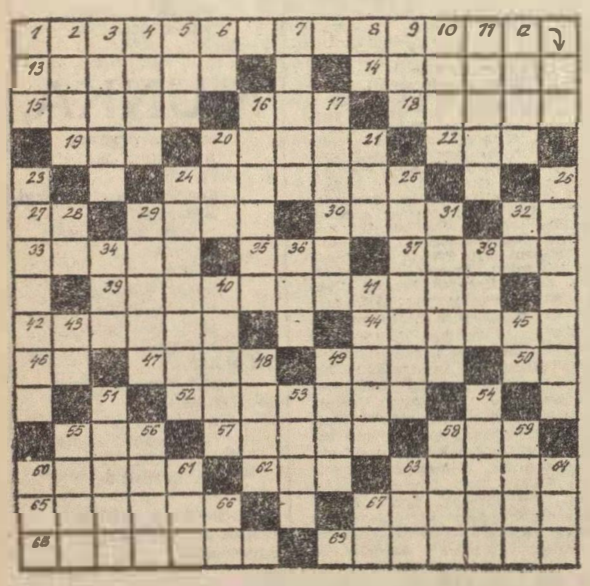
Vízszintes: 1. Április 22. (Folytatása a vízszintes 39-ben.) 13. Halalusa. 14. Kormányzat, kormány (francia). 15. Ausztriai tartomány. 16. Község Somogy megyében. 18. Nagyszerű, pompás. 19. Használja a fogát. 20. Esetlen testű patás állat. Hazája Amerika és Ázsia. 22. Piros, németül. 24. Lenin családi neve. 27. Igekötő. 29. N. M. 30. Arábiai szultánság volt. 32. Ellentétes kötőszó. 33. Régi női ruhadarab. 35. Rövidítés a menetrendben. 37. Könyv oldalon. 42. . . . ógia, jelenségek feltételezett magyarázása. 44. Baranya megyei község. 46. Nem régi. 47. Papírra vetve. 49. Az erdei állat. 50. Csontokat köt össze. 52. Raktárhelyiség, de folyóirat is lehet. 53. Mének lakása. 57. Nagyszerű, példás. 58. . . . zibár. 60. Megállapított árhatár. 62. Tesz. 63. Község Pest megyében. 65. Nyugati gót király. 410-ben elfoglalta Rómát. 67. Herodiás lánya, aki táncáért Keresztelő János fejét kérte. 68. Elektromos hullámok jelzésére szolgáló szerkezet. 69. A borostyánkővel rokon gyanta.

Függőleges: 1. Régi súlymérték. 2. Az északi mitológiában az óceán istene. 3. Veszprém megyei község. 4. Labilis. 5. Aniilinben található! 6. A samarium kémiai jele. 7. Nagyapa nagyapja. 8. Német személyes névmás. 9. Utcák kereszteződése. 10. Csehszlovák város. 11. Ez a kódex XVI. századi nyelvemlék. 12. Betűpótlással európai nép. 16. Eurázia legészakibb félszigete. 17. . . . lári távcső, két egymással összekötött távcső. 20. Etlen a közepén. 21. Épületmaradvány. 23. Valaminek érdemleges része (latin). 24. Német egyenruha. 25. Igazán, csakugyan. 26. Valami hozzá hasonlónak a párja. 28. Folyadék. 29. Eszmél. 31. Vízi tündér. 32. Skálahang. 34. Felkel. 36. Kevert dér. 38. Ősi pásztoristen. 40. Vaj a melegen. 41. Károly (1874—1915), író, hírlapíró, sportlapszerkesztő. 43. Indulatszó. 45. Nyíl közepe. 48. . . . publicus, a köztulajdonban levő állami földbirtok Rómában. 49. Egyszerű gép, névelővel. 51. Visszza: török hordár, teherhordó. 53. Rizsből és kókuszdió nedvéből készített szeszes ital. 54. Alvilági hajós. 55. Méterrendszerben az egység ezerszeresét jelenti. 56. Angol megszólítás. 58. Becézett férfinév. 59. Valamicske. 60. Kis ház. 61. . . . annusz, zsarnok (görög). 63. Mint függőleges 1. 64. Magot szór. 66. Kicsinyítő képző. 67. Tagadószó.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a vízszintes 39. Beküldési határidő: május 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A dolgozók kezdeményező és cselekvő tevékenységének kibontakoztatása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1969. évi 6. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Elek József, Révfülöp (Veszprém megye). Hamar Anna, Karcag, Kálvin út 9. Jakab Ferenc, Bp. XV., Dessewffy Arisztid u. 43. Máté Józsefné, Nyíregyháza, Szamuelly tér 2. Kiss Lóránt, Szeged, Dóm tér 5.



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
Cselekszámlaszám: 75.915.001—46.
Szikra Lapnyomda

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

- KITONŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM. Ara 40 fillér 1969. MÁJUS 5.

A 25. szabad május

Nyolcvanadszor ünnepli a világ proletariátusa május elsejét. Az első felhívás a május 1-i általános munkaszünet érdekében *az Egyesült Államokban hangzott el 1886-ban.* A munkabeszüntetésre szóló felhívás összefüggött a 8 órás munkanap követelésével. A munkabeszüntetésnek Amerikában véres következménye volt: *több munkásvezetőt kivégeztek.*

Három évvel később a *Szocialista Internacionálé I. Kongresszusa* is kiadta a felhívást a május 1-i munkaszünetre. Az eltelt nyolc évtized alatt általánossá vált a világon május 1. megünneplése. Az országok többségében a munkásosztály kivívta, hogy e napon munkaszünet legyen. Felvonulásokkal, demonstrációkkal, gyűlésekkel és egyéb harci módszerekkel tesznek hitet a munkásegység és a nemzetközi munkásszolidaritás mellett.

A munkások törekvése az összefogásra, az egységes fellépésre, egyidős a munkásosztály kialakulásával. A munkásokat, a dolgozókat saját tapasztalataik korán ráébresztették arra, *hogy jogaikért, követeléseikért csak úgy harcolhatnak eredményesen, ha ezt együttesen teszik.* Így tudják megakadályozni, hogy a kizsákmányolók hasznot húzzanak megosztottságukból.

Az első közös harcok hamarosan újabb tanulságokkal szolgáltak: *a tőkések más országokból behozott munkaerőt alkalmaztak a munkások harcának megtörésére.* S ez világossá tette, hogy elengedhetetlenül szükséges a munkásosztály nemzetközi összefogása. Ez az egyedüli hatékony fegyver a tőkések összefogásával szemben.

Hazánkban 60 000 budapesti munkás felvonulása nyitotta meg sorát a magyar május elsejék történetének 1890-ben. Munkásosztályunk azóta is évről évre töretlen hittel és lelkesedéssel, e nagy jelentőségű nap átérzésével és megértésével készül az ünnepre. *Most, a 80. május elsején egyben a 25. szabad májust is ünnepeljük.*

A felszabadulást követő huszonnégy esztendő népünk életének egész arculatát megváltoztatta. Ma ez az ünnep örömteli és boldog, szabad ország szabad fiai ünnepelnek.

Az ünnepen szólni kell arról is, hogy ötven évvel ezelőtt, *a Tanácsköztársaság idején, 1919-ben köszönthette az ország proletariátusa első ízben szabad hazában május első napját,* amelyet a proletárdiktatúra törvényes ünneppé nyilvánított.

1919 felejthetetlen májusát akkor még nem követhette a többi. Az ellenforradalmi rendszer két- és félévtizedes könyörtelen elnyomása a május elsejék megünneplését is betiltotta.

A magyar történelem e szégyenletes korszakában, ha több sebből vérezve is, de élt az illegális Kommunista Párt. A párt lankadatlanul újra és újra csatasorba szólította a munkásokat: *kommunistákat, baloldali szocialistákat, akik a „Világ proletárjai, egyesüljetek!" jelszó eszméjének jegyében mindig megünnepelték ezt a napot.*

A nehéz harcban eltelt negyedszázad után 1945-ben végre sor kerülhetett a szabad május elseje megünneplésére, amely most már végérvényesen az egész magyar nép nemzeti ünnepévé válhatott.

Május 1-én az emberiség legnemesebb tetteit és törekvéseit, a munkát és a nemzetköziséget ünnepeljük. Ezért terjedt el ellenállhatatlanul a nemzetközi munkásosztály e nagy ünnepének megtartása az egész világon, *Harcos út, s egyben a szocializmus forradalmi eszméjének diadalútja volt ez.* Az első győzelmes szocialista forradalom óta egy fél évszázad elegendő volt ahhoz, hogy a szocializmus mint eszme és mint valóság, az egész emberiség politikai, gazdasági és társadalmi életének meghatározó tényezőjévé váljék.

Az utolsó ötven év története egyaránt bizonyította mind az imperializmus elfajulását, mind pedig azt, hogy a szocializmus beváltja az emberiség reményeit. *Meg kellett persze azt is tanulnunk, hogy a szocializmus építésének útja rögös, nem kitaposott.* Mégis, a szocialista országok életére a gyors és nagyarányú fejlődés a jellemző, — amely a történelemben példátlanul álló mély társadalmi átalakulás, forradalom közepette megy végbe.

Hazánkban is, miközben felépítettük az országot, fejlesztettük népgazdaságunkat, megújhodott egész társadalmi rendünk. *A dolgozóknak nemcsak életkörülményeik javultak, hanem megváltozott társadalmi, politikai helyzetük is. Népünk szabad, hazánk szuverén.* Államunk nem fenyeget senkit, sőt, erőnk és lehetőségeink teljes latbavetésével támogat az emberi haladást szolgáló minden tevékenységet és kezdeményezést.

A szocializmusért folyó forradalmi harcok élén hazánkban is mindenkor a munkásosztály küzdött, de a szocialista valóság és perspektíva hatására felsorakozott mögéje egész népünk. Az egységes akaratnak, persze, tettekben kell megnyilvánulnia. Olyan tettekben, amelyek a szocializmus megvalósítására irányulnak.

Egész népünket foglalkoztatja és érinti az 1968. január 1-én bevezetett új gazdaságirányítási rendszer. A reform természetesen eszköz. A cél: *a szocializmus teljes felépítése, a munkáshatalom erősítése.*

A reform teljes sikere érdekében elengedhetetlen, hogy a rendelkezésre álló eszközöket, javakat a legcélszerűbben és a legtakarékosabban használjuk fel; *hogy egyre emelkedjék az életszínvonal; hogy aki hasznosabb munkával szolgálja a népet, az többet is kapjon a javakból.*

Önkéntelenül is felvetődik az a kérdés, hogy a mai korban megváltozott-e a munkás-nemzetköziség tartalma? Határozottan azt kell erre felelnünk: *a munkásosztály és minden elnyomott érdeke az egész földkerekségen ma is egy és oszthatatlan — a kizsákmányolás megszüntetése, békés, boldog élet, olyan társadalom felépítése, amelyben megszűnik a kizsákmányolás, szabadon és biztonságban él.*

Ugyanakkor természetesen azt is meg kell állapítanunk, hogy a munkás-nemzetköziség ma más formákban jelentkezik. Olyan korban élünk, amikor az emberiség fejlődésében a haladás és a reakció erői mind fokozottabb összeütközéshez, nagy társadalmi sorsfordulókhoz érkezett. *Hatalmas erők, a szocializmus erői vívnak élet-halálharcot.* E harc jegyét magán viseli korszakunk minden eseménye.

Az imperializmus minden módszert és lehetőséget felhasznál, latba veti egész gazdasági, politikai erejét, hogy megakadályozza további visszaszorítását és megtartsa, illetve rendszerezze 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.*

E kelléktár legszégyenteljesebb tette, amely a haladó közvélemény legnagyobb felháborodását váltja ki, az amerikai imperialisták támadása a vietnami nép ellen. Az amerikai történelem legsötétebb lapjait írják ezzel az uralkodó körök.

A világon bármerre is követnek el támadást a népek függetlensége, a demokratikus és szabadságjogok ellen, a haladás, a béke erői ellen, közvetve vagy közvetlenül ott találjuk az amerikai imperialisták „kezét". *Közel-Keleten* a haladó arab rendszerek megdöntésére szövetkeznek. *Görögországban* és *Indonéziában* véres terrorral és diktatúrával verték le a demokrácia erőit. *Latin-Amerikában, Afrikában, Ázsiában* puccsokkal, „tűzzel-vassal" akarnak elfojtani minden haladó megmozdulást, betiltanak szakszervezeteket, börtönbe vetnek szakszervezeti és más haladó vezetőket. *A Koreai Népi Demokratikus Köztársaságot fegyveres eszközökkel provokálják.* A kapitalista országokban az osztályegyüttműködés politikájának hirdetésével igyekszik leszerelni a munkásosztály harcos megmozdulásait.

Nemzetközi kötelezettségek teljesítése a magyar dolgozók létértéke is: *a munkásosztály harca az egész világon egységes.* Bármely országban ér el sikereket, bennünket is erősít, minden kudarc bennünket is gyengít. Azok a szolidaritási akciók, amelyeket a magyar dolgozók a vietnami nép segítésére és más országok dolgozóinak harcos támogatására kezdeményeztek, azt bizonyítják, hogy munkásosztályunk legtiszteletreméltóbb hagyományainak megfelelően mind világosabban látja ezt a sorsdöntő összefüggést.

Vándorzászló-átadási ünnepségek

A Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajával kitüntetett három vasúti szolgálati helynek május elseje előtt ünnepélyes külsőségek között adták át a magas kitüntetést. A MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemben április 26-án, szombaton *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Szabó Antal* főtitkár adta át a vándorzászlót.

A nyíregyházi vasúti csomóponton április 28-án, hétfőn, ugyancsak *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes és *Szabó Antal* főtitkár adta át a kitüntetést a csomópont vezetőinek.

A Nyugati vasúti csomóponton lapzárta után, április 29-én került sor a vándorzászló átadására. A ceglédi váróteremben megrendezett ünnepségen *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes méltatta a Nyugati 1968. évi eredményes munkáját. Az ünnepi beszéd elhangzása után *Rödönyi Károly* és *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára adta át a vándorzászlót a csomópont vezetőinek.

Napirenden:

a versenycélkitűzések és az anyagi ösztönző rendszerek kapcsolata

Ülést tartott a szakszervezet elnöksége

A szakszervezet elnöksége április 15-én ülést tartott. Az első napirend keretében a szocialista munkaverseny és az anyagi ösztönzési rendszer kapcsolatát taglaló jelentés került az elnökség elé.

A közgazdasági osztály által előterjesztett jelentés a teljesség igénye nélkül, de mégis átfogóan ismertette a vasút anyagi ösztönzési rendszerét és az ezzel kapcsolatos tapasztalatokat. A többi között rámutatott: *az utóbbi időben jogos bírálatok érik bérezési rendszerünket. Sokan felvetik, hogy az nincs arányban a végzett munkával, a munkakör ellátásához szükséges általános műveltségi és szakmai felkészültséggel, a munkakör veszélyességével, valamint az ezzel járó felelősséggel.* A helyes irányban ösztönző bérarányok kialakítását azonban csak nagyobb mérvű, komplex bérpolitikai intézkedés tenné lehetővé, amelyhez saját alapból a szükséges fedezet nem áll rendelkezésre.

Az anyagi ösztönzéssel kapcsolatban megállapítja a jelentés, hogy

a vasút hálózati eredményére legnagyobb hatással levő versenyforma, az igazgatóságok versenye.

Ebben a versenyformában az anyagi ösztönzést nemcsak és nem is elsősorban a verseny eredményéhez kapcsolódó pénzjutalom jelenti, hanem *ennek megfelelően alakulnak az igazgatóságok prémiumkeretei, a kiváló dolgozó kitüntetésben részesíthetők száma és bizonyos mértékben a nyereségrészesedés felosztása is.*

A célkitűzések tehát szoros kapcsolatban állnak az anyagi érdekeltségi rendszerrel, mert az anyagi elismerés mértéke a versenycélkitűzések teljesítésének függvénye. *Más kérdés, hogy a rendelkezésre álló összegekkel hogyan gazdálkodnak az illetékes vezetők.* E tekintetben még akad tennivaló bőven.

A jelentés készítői — tapasztalatok alapján — azt a végkövetkeztetést vonták le, hogy

azok a keretek, amelyek az 1969/70. évi irányelvekben kiadásra kerültek, megfelelnek a vasút sajátos követelményeinek, a vállalati elvek és célkitűzések érvényesülésének.

Csupán arra van szükség, hogy a vezetők következetesen szerezzenek érvényt annak az elvnek, *hogy a jól keresők fogalma egybe essen a jól dolgozók fogalmával.* Más szóval, azok kapjanak nagyobb anyagi elismerést, akik kiemelkedő munkát végeznek, vagy mindennapi munkájuk becsületes elvégzése mellett külön célfeladatokat oldanak meg.

Az ülés napirendjén szerepelt az *Utaselátó Vállalat* előterjesztése az 1967/68. évi balesetei helyzet alakulásáról. Az előterjesztéshez a szakszervezet munkavédelmi felügyelősége kiegészítő jelentést készített. A munkavédelmi felügyelőség jelentése, amely a vállalat központjában, egyes kirendeltségeknél, valamint a hálózati üzemegységeknél végzett helyszíni vizsgálatok tapasztalatai alapján készült, figyelembe veszi az Utaselátó sajátos helyzetét és az utóbbi időben bekövetkezett pozitív változásokat. *De rámutat a jelentés azokra a feladatokra is, amelyeket a vállalat vezetőinek és szakszervezeti bizottságának kell elvégezni a balesetek megelőzése, a munkavédelmi tevékenység megjavítása érdekében.*

Az elnökség az Utaselátó Vállalat előterjesztését és a kiegészítő jelentést elfogadta, majd a munkavédelmi tevékenység megjavításával kapcsolatban meghatározta a vállalat vezetőinek és szakszervezeti szerveinek legfőbb tennivalóit.

Ezután az elnökség elfogadta a szakszervezetek XXL kongresszusa határozatainak végrehajtásáról készült jelentést, majd különféléket tárgyalt.

1969. május 12—18.

Berlinben ülésezik a szállítási, kikötői és halászati dolgozók 5. nemzetközi szakmai konferenciája

A Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége 1969. május 12—18. között a Német Demokratikus Köztársaság fővárosában, *Berlinben tartja 5. nemzetközi szakmai konferenciáját.* A konferencia összehívását az adminisztratív bizottság 20. ülésén határozták el.

A berlini konferencia napirendjén az alábbi négy kérdés szerepel:

1. Jelentés az egész világ szállítási dolgozói helyzetének alakulásáról és az UIS azon törekvéseiről és tevékenységéről, amelyek a dolgozók egységakciója új lehetőségeinek felelnek meg a jobb élet- és munkafeltételek, a szakszervezeti jogok, a nemzeti függetlenség, a demokrácia és a béke érdekében, a monopóliumok és az imperializmus ellen;

2. Az UIS alapszabályán végrehajtandó módosítások;

3. Az Ellenőrző Bizottság jelentése;

4. Az UIS irányító szerveinek megválasztása.

Az 5. szakmai konferencián a magyar vasutas és közlekedési dolgozókat öt tagú delegáció képviseli. A delegációt *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára vezeti. Tagjai: *Szilágyi Sándor*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének osztályvezetője, *Auguszt János*, a vasutas-szakszervezet szombathelyi területi bizottságának titkára, *Jónás Sándor* szb-titkár, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete központi vezetőségének tagja és *Visi Ferenc*, a Magyar Vasutas felelős szerkesztője.

A konferencia előtt május 9-én ugyancsak Berlinben tartja ülését az adminisztratív bizottság, amelynek Szabó Antal főtitkár is tagja.

DEBRECENI SIKER

A KIVÁLÓ IFJÚ MÉRNÖK PÁLYÁZATON

A debreceni igazgatóság területén dolgozó fiatal mérnökök, technikusok részére 1968-ban is meghirdették a kiváló címért folyó versenyt. A beküldött szakdolgozatok alapján — amelyek a vasútra háruló feladatok végrehajtását elősegítő újításokat, technológiai módosításokat, a beruházását elősegítő újításokat, technológiai módosításokat, a beruházási határidők csökkentését segítő javaslatokat, módszereket tartalmaztak — *4 ifjú mérnök és 8 technikus kapta meg a kiváló címet.*

A terület fiataljai közül többen sikerrel szerepeltek az országos pályázaton is. *Balogh Imre* és *Wojtekovics Ferenc* elnyerte a KPM különdíját és a KISZ-KB aranyplakettjét, az ezzel járó 4000 forint pénzjutalommal.

Bánszegi József

Ötven éve történt

Májusi seregszemle vörös zászlók alatt

Magyarország népe lelkesen készült az első szabad május elseje megünneplésére. A forradalom fővárosát a legjelesebb művészek tervei szerint öltöztették ünneplőbe. Az útkereszteződéseknél diadalkapuk, a tereken *Marx, Engels, Lenin* szobrai és a forradalmat jelképező allegorikus építmények emelkedtek. A gyerekek önfeledten szórakoztak.

Az impozáns ünnepélyre ugyanakkor súlyosan nehezedett a frontokon elszenvedett vereség, amely válságos helyzetbe sodorta a fiatal munkásállamot. *Az imperialista betolakodók április végére megszállták az egész Tiszántúlt. Nagyvárad, Debrecen után a Vörös Hadsereg feladta Észak-Magyarország ipari és politikai központját, Miskolcot is. Elesett Diósgyőr és Ózd.* Kibontakozott a csehek Salgótarján elleni támadása. Kiürítették Szolnokot. Elterjedt a hír, hogy délen támadásra készülnek a jugoszláv csapatok, Ausztria pedig antant segítséggel Vas, Sopron és Moson megyék megszállását tervezi.

Hinni, akarni, merni kell!

Ilyen körülmények között érthető, hogy a vörös zászlók alatt felvonuló pestiek százezreinek demonstrációja sem tudott úrrá lenni a fővárosra nehezedő, csüggedt hangulaton. Az Iparcsarnok előtti gyűlésen *Landler Jenő* így szólt az egybegyűltekhez:

„Tisztelt Elvtársak! Én azt mondom, ne kételkedjetek, ne gáncsoskodjatok, ne féljetek!... *Ezen a nagy Vörös Május on a magyarországi proletáriátusnak hinni, akarni és merni kell!* Hinni a mi nagy elsüvülhetetlen igazságainkban, hinni a proletáriátus nagy erejében. Akarni! Nem bárgyú, kicsinyes, vénasszonyos, hanem férfias, hatalmas akarással, amely akarástól megremegnek ellenfeleink... Merni kell harmadsorban. Nem a gyávaké, álmodozóké ez a világ. Azt mondja a forradalom nagy költője, *Ady Endre*, hogy csak egy ember van: *aki bátor, és egy a különb, aki bátrabb...*

Ha a magyarországi proletáriátus belátja, hogy rettenetes tét van kockán: *az élet vagy halál kérdése, a lét vagy nemlét kérdése*, ha belátja azt, hogy övé most minden, és mindent elveszíthet; *ha van bátorsága, akkor nincs még veszve semmi*, akkor megmentjük Magyarországon a proletáriátus uralmát, és utat mutatunk a világ népeinek a felszabaduláshoz. Ma idenéz egész Európa, ma az európai munkásság ügye a budapesti proletáriátus kezében van letéve. *Mutasson példát ez a proletáriátus, mutassa meg, hogy van öntudata, van forradalmi érzése, mutasson példát a világnak, és akkor a budapesti proletáriátus megteszi a maga nagy világtörténeti szerepének megfelelő kötelességét.* Ha késik is még az európai megmozdulás, nem maradhat el. Mellékes, hogy gondolkodik ma még a világ proletáriátusa. Akiknek közelében a szabadság madara, már fészket vert, elviszik a szabadság hírét mindenfelé. Ezen a gyönyörű májusi ünnepen... én úgy látom, hogy huszonnyolc esztendő májusi küzdelme nem volt hiábavaló, hogy ha ma még el is bújnék a nap, ismét elénk fog tárulni. Látom lelki szemeimmel a feltámadást, a világot megszabadító III. nagy Internacionálét, amely végleg eltemeti a kapitalizmust, és végleg megszünteti a népek kizsákmányolását."

Ez a lelkes, egyértelmű beszéd nem hagyott kételyt az iránt, hogy Landler Jenő a Tanácsköztársaság azon vezetői közé tartozik, akik e válságos időben is a proletárdiktatúra fenntartása mellett foglaltak állást, s a kapituláció helyett a proletáriátus mozgósítását vállalták.

Forradalmi magatartás

Május 2-án reggel, a Vörös Hadsereg főparancsnoka, *Böhm Vilmos* önhatalmúlag elrendelte a hadműveletek leállítását, és fegyverszüneti ajánlatot tett az ellenséges hadseregeknek. A MÁV és a Magyar Szállításvezetőség vezetői Böhm intézkedésének elősegítése érdekében elrendelték a frontra irányított csapatszállítmányok feltartóztatását.

Amikor *Kun, Landler* és *Szántó* népbiztosok értesültek Böhm lépéséről, azonnal elrendelték a hadműveletek folytatását. A vasúton *Erdélyi Gyula* MÁV-igazgatóhelyettes — akit Landler Jenő már korábban a *Belügyi, Vasúti és Hajózási Népbiztosság* megbízottjaként a MÁV-Igazgatósághoz és a Szállításvezetőséghez összekötőnek kirendelt — szereztek érvényt a népbiztosok intézkedésének. A MÁV-Igazgatóság és a Szállításvezetőség május 2-i értekezletén tanúsított *forradalmi magatartásának köszönhető, hogy a szükséges intézkedéseket nem gáncsolták el a vasút vezetői. Erdélyi Gyula, a Magyarországi Vasutasok Szövetsége* szaktisztviselői szakosztályának elnöke azok közé a vasúti tisztviselők közé tartozott, akik féleknet, fáradtságot nem ismerő odaadással és felelősségérzettel álltak helyt a proletárhatalom védelmében.

Háromszavas szónoklat

Május harmadikán a népbiztosok korán reggel, a munka megkezdése előtt felkeresték a főváros nagy gyárait és műhelyeit. Ismertették a proletárdiktatúrát fenyegető veszélyt, s a munkásságot a haza védelmére szólították. *A MÁV Északi Főműhelyhe Landler Jenő ment.* A veteránok visszaemlékezése szerint a főműhely valamennyi dolgozója az udvaron szorongott, amikor megérkezett a vasutasok népszerű Öregje. Fellépett egy emelvényfélére. Szürke lódenkabátját széttárta. Egy pillanatig várt, s amikor tekintete találkozott a munkásokéval, ennyit mondott: *„Elvtársak! Veletek megyek!"* S ezzel az emelvényről valósággal az egybegyűltek közé vetette magát. A lelkesedés leírhatatlan volt. *A gyűlés részvevői e háromszavas szónoklat után valamennyien jelentkeztek a Vörös Hadseregbe.* Mindenki érezte, szégyen kimaradni e nagyszerű megmozdulásból.

Gyors egymásutánban alakultak a munkászeredek. Néhány napon belül mintegy 15 000 munkás indult a frontra a fővárosból. *Velük ment Landler Jenő is, aki vállalta a munkászeredekből szervezett III. hadtest feletti parancsnokságot.*

Gadanecz Béla

Másodszor is bizalmat kapott a műhelybizottsági titkár

A személyzeti irodában találkoztunk *Kovács Ferenc* csoportvezetővel, Debrecen állomás műhelybizottságának titkárával. Élete, korán összekapcsolódott a szakszervezeti munkával. A felszabadulást követően már tagja az állomás szakszervezeti bizottságának. Később pártfunkcióba kerül, majd némi kerülővel ismét visszajutott a szakszervezethez. *Az idén másodszor kapott bizalmat az állomás dolgozóitól.* Munkájáról szívesebben beszél, mint változatos életútjáról. S ez természetes is, hiszen ez a munka határozta meg egész eddigi életét. Amit elért a 830 szervezett dolgozót képviselő műhelybizottság élén, az szorgalmának, politikai, emberi magatartásának eredménye.

Százszázalékos szervezettség

— Az az igazság, hogy szerencsés helyzetben is vagyok — mondja —, *mert a felvételtől az elbocsátásig foglalkozom a dolgozókkal. Már az első pillanatban tudom, hogy kire, milyen mértékben lehet számítani a szakszervezeti munkában.*

Ez megmutatkozik a műhelybizottság munkájában is. *A szervezettség százszázalékos* és egy idő óta nincs olyan tevékenysége a műhelybizottságnak, amelyet írásban pontosan ne rögzítenének. Az 53 szakszervezeti bizalmi rendszeresen tart csoportértekezleteket, s az ezekről készült jegyzőkönyvek mindenkor hű tükrei ennek a mértani pontossággal, tervszerűséggel kiszámított munkának.

Kovács Ferenc bizonyságul egy egész köteg ilyen dokumentumot tesz elénk, hogy magunk is meggyőződhessünk róla: *hogyan zajlottak le legutóbb a bizalmi csoportértekezletek*, amelyen a május 1-i ünnepi felkészülést tárgyalták meg és döntöttek a kiváló dolgozó címek odaítéléséről.

A műhelybizottság titkára jó gazdája az adott területnek. Kitűnik ez a féléves munkatervből is, amelyet már a választások után készítettek, s amiben a soron levő legfontosabb feladatokat igyekeztek rögzíteni.

— Elsősorban a balesetmentes szolgálat megvalósításán fáradozunk — magyarázza a helyi körülményekhez igazodó célokat. *— Ez csak fegyelmezett és tudatos munkán múlik.* Debrecen város ipari fejlődése nagy szívóhatást gyakorol a hajdúsági falvak és kisvárosok munkaerejére. Megbízható statisztikai felmérések szerint állomásunkon naponta 40—50 ezer ember fordul meg. Ugyanekkor *a kilencvágányos pályaudvar balesetveszélyes. Szinte nincs olyan év, hogy a vasút ne szedje meg itt a maga áldozatát.* Amíg jelentősebb technikai beruházással ezen nem tudunk segíteni, addig csak a tudatformálás, a pontos és körültekintő szolgálat eszközeivel élhetünk.

A dolgozók érdekében

Fontos feladatot kapnak ebben a munkában a szocialista brigádok. Legutóbb négy új kollektíva alakult és ezekkel együtt 34-re emelkedett a műhelybizottság területén a szocialista brigádmozgalomban részvevők száma.

— Célunk, hogy a brigádok egyre inkább kilépjenek saját szűkreszabott területükről — folytatja Kovács Ferenc. *— Szeretnénk feloldani azokat a korlátokat, amelyek még mindig passzivitásra késztetik a kollektívákat. Úgy érzem, hogy a szocialista brigádmozgalom ereje nem zártságában, hanem éppen azokban a hatásaiban rejlik, amelyeket környezetére gyakorol.*

A tervekben meghatározott feladatok mellett a segítenikarás jellemzi tevékenységüket a dolgozók mindennapos ügyeinek intézésében. *Ezért nem hagyja nyugodtan pihenni a titkár lelkiismeretét az a fonák helyzet, hogy a tucatnyi kocsiintézőt érintő ruhakérdés még mindig nem megoldott.* A vasút életét, belső rendjét szigorúan körülhatárolt törvények, normák szabják meg. Minthogy az élet is halad, így válnak avulttá a régi szabályok és így követelnek maguknak helyet az újabb intézkedések. Azt szeretnék elérni most Kovács Ferencék is, hogy *a KTG-sek, akik munkájuk java részét a szabadban töltik, olyan munkaruhákhoz jussanak, amelyek óvják egészségüket az időjárás viszontagságaival szemben.* A titkárnál van egy panaszkönyv, amelybe a dolgozók beírják különféle problémáikat és ezekre rövid időn belül, rendszerint írásban válaszol a műhelybizottság.

Megbízható „törzskar"

Ha már a Kovács Ferenc vezette műhelybizottság munkájáról annyi szó esett, nem lehet elmenni a bizottság kollektívája mellett anélkül, hogy ne említsenénk meg erről a jól összeforrott gárdáról. *Olyan munkatársakból áll a műhelybizottság, amely önmagában is garanciát nyújt a szakszervezeti feladatkörök legszélesebb átfogására.* Ez is a tudatos kiválasztás eredménye. Akad benne oktatótiszt, aki a szakmai ismeretterjesztés mellett mindjárt a politikai oktatást is elvégzi. A normás, aki szintén tagja a műhelybizottságnak, a munkaversenyt szervezi és irányítja. A tolatásvezető a szociális kérdésekkel, a vezénylőtiszt pedig mindennapos ügyekkel foglalkozik.

Így nyolcan olyanok, mint egy jó, megbízható „törzskar" a nehéz csaták előtt. A szakszervezetnek Debrecenben is mindennap meg kell vívnia a maga sajátos harcát a szervezett vasutas dolgozók érdekeiért.

Molát Ferenc

Intenzív terápiás osztály nyílt a MÁV Kórházban

Pénteken délután bensőséges háziünnepség keretében adták át rendeltetésének a MÁV-kórház új büszkeségét: *az intenzív terápiás-osztályt.* Az ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a Vasútasok Szakszervezetének főtitkára, és *dr. Aczél György*, az Egészségügyi Minisztérium főosztályvezetője.

Az intenzív terápiás osztály a kórház külön részlege, itt helyezik el a különösen súlyos betegeket. Az osztályon olyan műszerek, gépi berendezések is megtalálhatók, melyekre más osztályokon nincs szükség.

— Milyen betegeket helyeznek erre az osztályra? — kérdeztük *dr. Gurdon Jánostól*, az intenzív terápiás osztály főorvosától.

— *Elsősorban sokkos, vérző, vagy légzési zavarokkal küzdő betegeket. Ennek megfelelő az osztály felszerelése. Lélegeztető készülékek, a betegek életfunkcióit kimutató műszerek vannak elhelyezve az osztályon.* Megtalálható itt a capnograph, amely a beteg által kilélegzett levegő szén-dioxid tartalmát mutatja ki, van egy oxymeter is, amely a belélegzett oxigén mérésére szolgál, külön vérgázanalitikai laboratóriumot is berendeztek, persze, nem hiányzik a külön EKG szívvizsgáló készülék és a pulzusszámláló sem. Az osztályt légkondicionáló berendezéssel is felszerelték. Ez az „okos" berendezés a beállítástól függően cseréli az osztály levegőjét, melegít, vagy hűt, kívánság szerint. Az ágyak között műanyag függönyök vannak a betegek izolálására, egymástól való elszigetelésére. *Minden ágynál telefont, nővérhívót és riasztó berendezést szereltek fel.* Hiányzik azonban még egy korszerű monitor berendezés, ami lehetővé teszi a még alaposabb betegmegfigyelést. Az osztály központi oxigénellátást kap, mert ez létfontosságú egyes súlyos betegek életbentartására. Ami pedig teljesen újszerű, ugyancsak központilag szervezték meg a nitrogén-oxidulgáz-ellátást is, melyet fájdalomcsillapításra használnak.

Szabó Antal főtitkár beszédében kiemelte, hogy *1968. februárjában hosszú távú programot fogadtak el a MÁV egészségügyi fejlesztésére vonatkozóan. Ennek a programnak jelentős állomása az intenzív terápiás osztály megnyitása.* A tervbe vett további fejlesztés is ütemszerűen halad a fél százalékos Önkéntes Támogatási Alap és a MÁV Vezérigazgatósága által biztosított költségkeret terhére. Az új osztály régi épületben kapott helyet, de olyan berendezések szolgálják ezentúl a súlyos betegek életének megmentését, amilyenekkel eddig a MÁV nem rendelkezett.

A főtitkár végül megköszönte a tervezők és kivitelezők munkáját, akik közreműködtek ennek a nagyjelentőségű egészségügyi létesítménynek építésében.

B. I.

A Magyar Tanácsköztársaság és a közlekedés

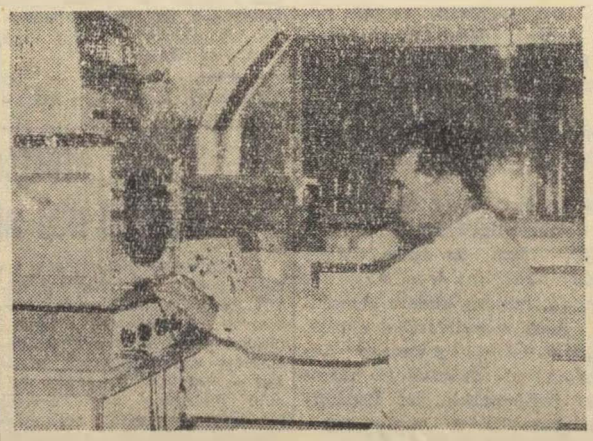
Dokumentatív kiállítás a Közlekedési Múzeumban

Régi idők emlékeit, a fél évszázada történt viharos eseményeket idézik azok a dokumentumok, amelyeket az 50 éves évforduló alkalmából a *Közlekedési Múzeumban* bemutattak. A kiállítás — amelynek anyagát *Gadanecz Béla*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet főmunkatársa rendszerezte — méltó emléket állít azoknak a közlekedési dolgozóknak, akik a Tanácsköztársaság győzelméért, a párt létrehozásáért, a munkáshatalom megszilárdításáért oly sokat tettek. A párt alapító tagjai között több vasutas dolgozó is volt. Így: *dr. Rajczi Dezső, Sikorszky Lajos, Garlati Gyula, Fazekas József, Jackwert Ferenc és Lőrincz Mihály* mérnök, aki 1904-ben a nagy vasutassztrájk idején Lugoson a vasutasságot vezette.

A kiállítás anyaga négy fő részre oszlik: az első részben a munkáshatalomért folyó harc dokumentumai, a második részben a Tanácsköztársaság alatti közlekedés fejlesztési tervét és rendeleteit láthatják az érdeklődők. Itt említjük meg, hogy a hiteles dokumentumok szerint *a Hungária körúti felüljáró építését, illetve a budapesti „halálsorompók" felszámolását már abban az időben is tervbe vették.*

A kiállítás harmadik része arról tanúskodik, hogy a néphatalom védelmében a közlekedési dolgozók milyen önfeláldozóan kivették részüket, míg a negyedik rész a megtorlás: a fehér terror borzalmait dokumentálja.

A kiállítás méltó az évfordulóhoz és azokhoz a forradalmi tettekhez, amelyeket a közlekedési dolgozók 50 évvel ezelőtt véghez vittek.



Képünkön az új terápiás osztály korszerű berendezései láthatók

(Laczkó Ildikó felvétele)

Munkaértekezlet a választások tapasztalatairól

Szombathelyen tartotta kibővített osztályértekezletét szakszervezetünk szervezési és káderosztálya, melyen résztvettek a területi bizottságok szervezési és káderbizottságának vezetői is. Megvitatták az alapszervi választások országos tapasztalatait és a választások során tapasztalt szervezeti, szociális és módszertani kérdéseket. Részletesen elemezték a választást követő feladatokat, a politikai, szervezeti és érdekvédelmi kérdéseket. Napirenden szerepelt azonkívül a szakszervezeti tisztségviselők oktatásának időszerű kérdése is.

Az értekezlet részvevői megvitatták még azt az előzetes tervezetet, amelynek alapján a szakszervezeti bizalmiak munkáját az egész ország területén megvizsgálják. A vizsgálatot közvetlenül a központi vezetőség szervezési és káderosztálya irányítja. A vizsgálat tapasztalatai alapján jelentés készül a központi vezetőség elnöksége részére is.

K. J.

Tudnivalók nyugdíjasoknak

A vasutas nyugdíjast, ha nyugdíja mellett nem vasutas munkahelyen vállal munkát és keresete a napi 10, vagy havi 250 forintot meghaladja, *mint tényleges dolgozót kell kötelező betegségi biztosítás alá vonni.* Ezt kormányrendelet írja elő és erről a jogról lemondani nem lehet. Ez a rendelet a nyugdíjasok érdekében született, mert a munkaviszonyban álló dolgozókat több betegségi biztosítási szolgáltatás illeti meg, mint a nyugdíjasokat. Kettős biztosítás viszont nem állhat fenn, ezért a kevesebb szolgáltatást nyújtó nyugdíjas betegségi biztosítást kell szüneteltetni.

A havi 500 forintot meg nem haladó keresettel rendelkező nyugdíjasaink nyugdíjának folyósítása nem szünetel, ezért mint vasutas nyugdíjasok, függetlenül attól, hogy munkahelyükön biztosítva vannak, minden további nélkül *teljes joggal igénybe vehetik a MÁV gyógyintézeteket.* Tehát, ha orvosilag indokolt kórházi ápolásuk, joguk van bármelyik MÁV-kórházat igénybe venniük.

Ami a 1/2%-os Önkéntes Támogatási Alapot illeti, a nevében is hordja, hogy *önkéntes megajánlás, de semmiképpen sem betegségi biztosítás.* Ez az alap a betegségi biztosítás szolgáltatásain túlmenő kiegészítő segélyeket ad.

Mivel a havi 500, vagy évi 6000 forintot meg nem haladó keresettel rendelkező vasutas nyugdíjasok egészben vagy részben megkapják nyugdíjukat, *ezért a 1/2%-os ÖTA által a szabályzatban biztosított segélyekre jogosultak.* Ezek a segélyek semminemű korlátozás alá nem esnek, mivel a szóban forgó nyugdíjasok munkaviszonyba lépése nincs kihatással a 1/2%-os ÖTA-tagságra.

Végül megjegyezzük, hogy a 1/2%-os ÖTA-tagság címén levont járulékot a vonatkozó szabályzat értelmében visszakövetelni nem lehet. A tagság megszüntetését a szabályzatban lefektetett módon azonban lehet kérni.

Társadalombiztosítási oszt.

Harmadszor a vándorzászló birtokában

Beszélgetés a Nyugati csomópont vezetőivel

Harmadszor nyerték el a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját a Budapest-Nyugati csomópont vasutasai. Amikor *Szeibert István* állomásfőnöknek gratuláltunk a szép sikerhez, szerényen elhárította elismerő szavainkat. Ezen nem is csodálkozhattunk, hiszen a múlt esztendőben még *Markó László* volt Nyugatiban az állomásfőnök, míg utódja akkor „csak" forgalmi állomásfőnök helyettes volt.

„Kerekasztal beszélgetés"

Látogatásunk hírére az állomásfőnöki irodába gyűltek a csomópont vezetői, és néhány perccel később már valóságos *„kerekasztal-beszélgetés"* alakulhatott ki közöttünk. Mindenkinek volt szava, megjegyzése a tavalyi eredményes munkára vonatkozóan. *Tófalvi István* szb-titkár a tavalyi sikeres társadalmi munkákról, a munkavédelemben, a szakmai és politikai oktatásban elért eredményekről beszélt, míg *Palla Béla* forgalmi állomásfőnök helyettes a pályaudvar villamosításával kapcsolatos nehézségekre emlékezett. Nem csoda, hiszen a felső vezetékrendszer utómunkálatai néha még most is problémákat okoznak a pályaudvar irányítói számára. Sok mondanivalója volt *Juhász Dezsönek* is, aki a *Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* műszaki vezetője. A szocialista munkaverseny nagyszerű eredményeit méltatta *Viola János* szb-elnök, aki jelenleg ideiglenes függetlenítéssel a pályaudvari termelési felelős funkcióját tölti be.

Az újdonsült állomásfőnök, aki márciusban lépett nyugdíjba ment elődje helyébe, tényeket, számokat sorolva bizonyította, milyen jól dolgozott Markó László vezetésével 1968-ban *Budapest-Nyugati pályaudvar* kollektívája. Valóban, teljesítményeik minden tekintetben meghaladták a kiváló csomóponti követelményeket. Ezek közül is érdemes megjegyezni, *hogy személyszállító vonataik 99,16%-os, tehervonataik 98,85 százalékos menetrendszerűséggel közlekedtek.* Vonatközlekedési tervét a pályaudvar 96.67 százalékra teljesítette. Árufuvarozási tonnatervét 100,03 százalékra teljesítette a pályaudvar. Vonatkísérő dolgozóik egy szolgálati órájára eső vonatkilométer teljesítménye 105,7 százalékos volt, és nagyon közel jártak az óránkénti 6 kilométeres átlaghoz. Vasutasok számára nem kell magyarázni, hogy ez mit jelent.

Versenyen kívül is elértek néhány figyelemre méltó eredményt a Nyugati dolgozói. Különösen értékes a nemzetközi vonatok késésének csökkentésében produkált *125,56 százalékos teljesítményük.*

— A múlt esztendőben is alapos gonddal szerkesztett intézkedési terv állt a rendelkezésünkre — mondta az állomásfőnök. — *Nem is lett volna nehéz dolgunk, ha nem kellett volna ezt a tervet különösen az év második felétől kezdve szinte naponta módosítanunk.* De szívesen tettük, küzdöttünk a problémákkal. Többletmunkánknak a fejlesztés látványa, öröme adott értelmet. Így kerülhetett sor arra, hogy az idei év elején erre a több mint százesztendős fejpályaudvarra befuthatott az első villanymozdony.

Befejezés előtt a mosóvágány

Tavaly nyáron kezdték építeni a pályaudvar mosóvágányát, ahol mód lesz majd a személyszállító szerelvények szalagszerű nagytakarítására. Csakhogy amíg ez a fontos létesítmény elkészül — ez várhatóan május elején lesz — a tárolóvágányok egy részét nem használhatják. A 4 millió forintba kerülő kocsimosó berendezés elkészülte után mégis szívesen üdvözölnének egy újabb fejlesztés kezdetét a pályaudvar dolgozói.

— *Halaszthatatlan igény az úgynevezett „hidegszálló" vágánycsoportunk átépítése, illetőleg korszerűsítése* — jegyezte meg ezzel kapcsolatban Palla Béla. — *A terv már el is készült a régi III-as raktár lebontására, s az új fedett peronok kiépítésére.*

A beszélgetés folyamán sok elismerő szót hallottunk a pályaudvar kereskedelmi szolgálatának több mint ezer dolgozójáról, akik az 1. sz. AKÖV dolgozóival karöltve a múlt esztendőben is kitettek magukért. *A gyűjtős vonatok indításában a darabáru gyors és pontos továbbításában példát mutattak a Nyugati pályaudvar tapasztalt vasutasai.* Különösen sok elismeréssel beszéltek a pályaudvar 70 szocialista brigádjáról és a szolgálati helyekről, amelyek már szocialista üzemrészként töltik be feladatukat. Közülük is *a legtöbb elismerést vivta ki magának a 22-es rakodó, a személypénztár és a feladási raktár.* A kampányfeladatok megoldásában szabad idejük feláldozásával is sokat segítettek a múlt esztendőben a KISZ-fiatalok.

Kevés a kocsitisztító

Kijutott az elismerő szavakból a kocsiszolgálati főnökségnek is. Adottságaikhoz képest megfelelően gondoskodtak a járművek műszaki állapotáról, tisztaságáról. Annak ellenére elmondható ez, *hogy rendkívüli nehézségeket jelent a főnökség számára a létszámhiány.* Jelenleg is éppen fele annyi kocsitakarító dolgozik náluk, mint amennyire szükség volna: *280 helyett mindössze 140-en vannak.*

— *Ha valahol, nálunk különösen nagy jelentősége van a tervszerűségnek, a jó munkaszervezésnek* — hallottuk *Juhász Dezsőtől.* — Sokat köszönhettünk a múlt évi eredményeket illetően 31 szocialista brigádunknak, melyek összesen 300 taggal működnek. Kocsivizsgálóink, féklakatosaink komplex-brigádokban együtt dolgoznak a pályaudvar forgalmi brigádjaival.

A Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozói a személy- és teherkocsik időszakos részlegvizsgája tervét 103 százalékra, teherkocsi javítási tervüket 108 százalékra teljesítették a múlt év folyamán. Eredményeik közé tartozik az is, hogy a meddő idő csökkentésével, helyes szervezési intézkedések révén többletlétszám nélkül valósították meg a munkaidő-csökkentést.

Jól végzett kollektív munka eredményeként bizonyult méltónak a magas kitüntetésre a Budapest-Nyugati csomópont. *A mozgalmi és szakvonali vezetés, a különböző szakszolgálatokhoz tartozók összefogása meghozta gyümölcsét.* S az jár a legjobban, aki saját eredményeiből tanulhat! — Ezért igyekszenek most továbbfejleszteni a múlt évben kialakított munkastílusukat a Nyugati csomóponton dolgozó vasutasok.

L. J.

Rödönyi Károly miniszterhelyettes ünnepi beszédét tartja (Laczkó Ildikó felvétele)

Az 1968. évi munkáért:

A Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

A Minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége az 1968. évi kimagasló eredmények alapján az alábbi három vasúti szolgálati helynek, illetve üzemnek ítélte oda a vörös vándorzászlót a vele járó pénzjutalommal:

Nyíregyházi vasúti csomópont, Budapest-Nyugati vasúti csomópont, Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzem.

Kiváló vasúti csomópont kitüntetésben részesültek

Az 1968. évi eredmények alapján az alábbi vasúti csomópontok részesültek Kiváló csomópont kitüntetésben, a vele járó pénzjutalomban:

Nagykanizsa, Debrecen, Székesfehérvár, Balassagyarmat, Budapest Déli, Miskolc, Dombóvár, Zalaegerszeg és Szeged vasúti csomópont.

Kiváló főnökség címet nyertek

Az 1968. évi eredmények alapján az alábbi szolgálati helyek s üzemek részesültek Kiváló főnökség kitüntetésben:

Kiskunhalas Pályafenntartási Főnökség, Tapolca Pályafenntartási Főnökség, Győr Pályafenntartási Főnökség, MÁV Északi Járműjavító Üzem, MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem, Miskolc Távközlő Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség és Nyékládháza-állomás.

Szocialista főnökség címet kaptak

A MÁV Adatfeldolgozó Főnökség és a MÁV Anyagvizsgáló Főnökség 1968. évi eredményes munkájával elnyerte a *Szocialista főnökség* címet.

Vezérigazgatói elismerésben részesültek

Az 1968. évi eredmények alapján az alábbi üzemek, illetve szolgálati helyek részesültek vezérigazgatói elismerésben:

Landler Jenő Járműjavító Üzem, MÁV Autófuvarozási Főnökség, MÁV Villamos Felsővezetéképítési Főnökség, MÁV Landler Jenő Osztószertár Főnökség és MÁV Olajelosztó Szertár Rákos.

★

A vasút keretéből kivált két vállalat, az *Utasellátó* és a *Fatelítő Vállalat* is teljesítette 1968. évi célkitűzését. Eredményes munkájáért az Utasellátó Vállalat elnyerte a Kiváló vállalat címet. A Fatelítő Vállalat pedig miniszteri dicséretben részesült.

Elismerésben részesült KISZ-szervezetek

A KISZ Központi Bizottsága a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatósága az 1968-ban eredményes munkát végző vasutas KISZ-szervezetek közül az alábbiakat részesítette elismerésben és pénzjutalomban:

Nyíregyháza, Nagykanizsa, Budapest Nyugati, Székesfehérvár, Debrecen, Szeged, Miskolc, Dombóvár, Zalaegerszeg vasúti csomópont, MÁV Kitérőgyártó Üzem Gyöngyös, MÁV Északi Járműjavító Üzem, Kiskunhalas Pályafenntartási Főnökség, MÁV Adatfeldolgozó Főnökség. MÁV Anyagvizsgáló Főnökség és Nyékládháza állomás.

Korszerű szerkezetek – világszínvonalon

Először kapott MT–SZOT vándorzászlót a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem

Az üzem 1952-ben létesült akkor, amikor a *Diósgyőri Vasgyárból* a kis kapacitású kitérőgyártó üzemet *Gyöngyösre* telepítették. Az eltelt 17 esztendő alatt a *Kitérőgyártó Üzem* nemcsak kapacitásban nőtt, hanem a hazai és külföldi szakemberek előtt termékeivel rangot és elismerést is szerzett. *Jó munkájukat 5 élüzem cím és egy vezérigazgatói elismerés is fémjelzi.* Az 1968. évi eredményük alapján pedig első ízben nyerték el a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját. *Heiszler Vilmos* igazgatóval az elmúlt év eredményeiről beszélgetünk.

Európában elsők között

— *Amikor az üzem 1968. évi munkáját mérlegeljük* — kezdte a beszélgetést —, *nemcsak az elmúlt év pozitívumait kell értékelni, hanem azt a több mint másfél évtizedes munkát is, amit a vasút sokrétű és bonyolult tevékenysége érdekében tettünk. Minden szerénytelenség nélkül mondhatom, hogy üzemünk becsülettel teljesítette feladatát.* Az elmúlt év krónikájához tartozik, hogy az üzem 1968. január 1-től a Magyar Államvasutak felépítményi szakágazataként kezdte meg tevékenységét és ez a szervezeti változás növelte mind a gazdasági, mind a mozgalmi szervek vezetőinek, s az üzem dolgozó kollektívájának a felelősségét egyaránt. Az elmúlt évi termelési feladataink között *elsősorban a korszerű vasúti pályához szükséges modern, magas műszaki színvonalat képviselő felépítményi szerkezetek gyártása szerepelt* Ezenkívül mi készítettük a vasúti pálya villamosításához szükséges felsővezetéki tartó- és világítási oszlopokat, valamint a mechanikus biztosító berendezéseket. *Európában elsők között sikerült kidolgoznunk és üzemszerűen alkalmazni a középfrekvenciás sinfejkeményítés gyártástechnológiáját,* amely az egyik alapja a vasúti pálya korszerűsítésével kapcsolatos feladatok komplex megoldásának. Az üzem fiatal műszaki gárdája megoldotta a geolemez gyártásának automatizálását. A régi, elavult, korszerűtlen gyártástechnológia helyett egy új, termelékenyebb technológiát dolgoztak ki.

Az igazgató szavait egészítsük még ki azzal, hogy a Kitérőgyártó Üzem műszaki és munkáskollektívája szép sikereket ért el a villamos üzemeltetésű automatikus térközbiztosító berendezésekhez szükséges ragasztott-szigetelt sínkötések gyártásában. Ez a termék már kiállta a műszaki próbát, és az OSZZSD tagállamainak szakemberei elismeréssel szóltak a kiváló munkáról. Az elmúlt időszak alatt az üzem gazdasági vezetői és dolgozói *megteremtették a termelékenyebb munka feltételeit, a hatékonyabb, világszínvonalon álló gyártástechnológiák alkalmazását.*

Egységes akarattal

Az üzem az 1968. évi termelési tervét 103,5 százalékra teljesítette. A vasút fejlesztéséhez szükséges gyártmányaikat határidőre átadták és az ezzel kapcsolatos célkitűzéseket 100 százalékra teljesítették. Eredményesen készültek fel a csökkentett munkaidő bevezetésére, sőt a termelékenység megfelelő szintű emelésével 3,5 százalékos önköltségcsökkentést sikerült elérniük.

— *Üzemünk jó munkáját segítették a szocialista brigádok is* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Sánta István* szb-titkár. — *Az 56 szocialista címért küzdő brigád közül 26-an megkapták a zöldkoszorús jelvényt, 8 brigádnak van bronz plakettje, 7 ezüstplakettet, 2 pedig aranyplakettet kapott.* A szocialista brigádok termelőmunkájukon kívül részesei voltak több nagy jelentőségű társadalmi munkának is. 1968-ban 9143 társadalmi munkaórát vállaltak, s ezzel szemben 15 874 órát dolgoztak. Megépítették a sportlőteret, a sísáncot. de a *Mátrában és Gyöngyösön* is sok olyan létesítmény van, amely a szocialista brigádok áldozatkész munkájáról tanúskodik. Sokat fejlődött a kollektív szellem és ma már nyugodtan mondhatjuk, hogy dolgozóink *egyemberként, egységes akarattal dolgoznak az üzem, s ezen keresztül a vasút érdekéért.*

Valóban dicséretes az a munka, amelyet a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem dolgozói az elmúlt években végeztek.

Szerényi József

Rödönyi Károly miniszterhelyettes és Szabó Antal főtitkár átadja a vándorzászlót Heiszler Vilmos igazgatónak (Laczkó Ildikó felvétele)

Létszámhiány ellenére is eredményesen dolgozott a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség

Az 1967. évi jó munka után ez évben is elnyerte a *Szocialista* munkahely címet a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség. A főnökség végzi a vasúti szervek statisztikai és ügyviteli anyagának adminisztrációs feldolgozását, a milliókat érő gépek segítségével.

Perei József, a főnökség vezetője elmondotta, hogy a létszámhiány nehezíti munkájukat és minden egyes dolgozó munkája legjavát adja. A létszámhiány enyhítésére, s a munkák gyorsítására *nemrégiben egy közepes teljesítményű elektronikus számítóberendezést vásároltak.* Mérnökök, technikusok utaztak Angliába tanulmányútra, hogy felkészülten várják a szeptemberben érkező vagyontérő gépet. Az elhelyezése azonban gondot okoz, hiszen szűken vannak. A terjeszkedési lehetőség szinte kizárt, mivel a főnökség a *Déli pályaudvar* területén foglal helyet.

A problémákon, köztük elsősorban a létszámhiányon úgy igyekeznek javítani, *hogy április 1-től átlagosan 100 forinttal emelték a gépkezelők fizetését.* Ez is valami, de még sok a tennivaló az Adatfeldolgozó Főnökségnél. Azt is meg kell mondani, hogy *a gondok enyhítésében, a problémák megoldásában a vasút felső vezetése tud hathatós segítséget nyújtani.*

A Vérmezőn felépülő 26 emeletes épület, amelyben majd helyet kapnak az adatfeldolgozók is, még csak terv. Az épület makettje már kész, de a kivitelezési tervekhez még nem fogtak hozzá. Erre a Déli-pályaudvar átépítésével egyidőben kerül majd sor.

Az említett nehézségek ismeretében még értékesebbek azok az eredmények, amelyeket a főnökség dolgozói 1968-ban elértek. A Szocialista munkahely cím elnyeréséhez egyébként az alábbi négy feltételnek kellett megfelelniök: *a gépkihasználás százalékos növelése, az ellenőrző lyukasztók hibaszázalékának csökkentése, a balesetek számának csökkentése és a béralap betartása.* A dolgozók eredményes és lelkiismeretes munkájának köszönhető, hogy ez sikerült.

Zs. J.

Két vonatveszélyeztetés váltóellenőrzés elmulasztásából

Az éber mozdonyvezetőt és fűtőt megjutalmazták, a mulasztókat felelősségre vonták

Régi igazság, hogy a közfeltűnést keltő baleseteket nem egy személy mulasztása okozza. Mindig több személy szabálysértése vezet a nagy- és súlyos következményekkel járó balesetekhez. Ha a veszélyes helyzetet valaki időben észreveszi és mindent elkövet annak elhárítására, a baleset megakadályozható.

Súlyos kimenetelű balesetet hárított el a közelmúltban *Decs* és *Marcali* állomásokon az éber mozdonyszemélyzet. Mindkét alkalommal *váltóellenőrzés elmulasztása okozta a veszélyeztetést.* Marcali állomáson például a szabálysértést elkövető váltóőr szolgálatát ittas állapotban végezte.

A fűtő időben észrevette a veszélyt

Lássuk az eseményeket. Mi is történt ezen a két állomáson?

1969. március 21-én 7 óra 23 perckor Decs állomáson az 5220 sz. vonat előzetes értesítés nélkül az 5237 sz. személyvonattal elfoglalt II. sz. vágányra járt be. Következmény nem volt, mert az 5237 sz. vonat mozdonyfűtője a helytelenül álló váltót észrevette, majd ezt követően több dolgozó intézkedésére a váltóőr a behaladó vonat előtt a 2 sz. váltót helyes állásba állította. A veszélyeztetés oka; *váltóellenőrzés elmulasztása. A vonatveszélyeztetésért a váltóőr a felelős, aki a korábban helyes állásba lezárt 2. sz. váltót az 5220 sz. vonat előtt helytelen állásba állította.* Mulasztását elismerte. Más személyt a balesetvizsgáló bizottság a veszélyeztetéssel kapcsolatban nem hibáztatott, azonban a fokozott felelősség elve alapján az állomásfőnököt elmarasztalták, ugyanis a vizsgálat alkalmával megállapítást nyert, hogy úgynevezett *„élesváltás" volt a forgalmi szolgálattevők között.* Az átvevő forgalmi szolgálattevő az 5237 sz. vonattal érkezett, az átadó forgalmi szolgálattevő pedig ugyanezzel a vonattal távozott.

Az állomásfőnök munkaszüneti napokon az élesváltást eltűrte, illetve megengedte. Az állomáson nem tudott olyan légkört és munkafegyelmet megvalósítani, hogy a szolgálatot és különösen a váltóellenőrzéssel kapcsolatos teendőket a dolgozók minden körülmények között szabályszerűen végezzék. *Súlyos baleseti veszély állt fenn, mert a II. sz. végányon a személyvonat eleje körülbelül 40—50 méterre volt a helytelen állású váltótól.* Ha a balesetelhárítás érdekében nem intézkednek, súlyos, közfeltűnést keltő baleset következhetett volna be, ugyanis mindkét személyszerelvény kéttengelyes kocsikból volt összeállítva és azok kihasználtsága körülbelül 60—70 százalékos volt. *Hogy baleset nem történt, ez döntő mértékben az 5237. sz. vonat mozdonyfűtőjének érdeme,* aki észrevette, hogy az állomásra bebocsátott 5220. sz. vonat részére a váltók a foglalt II. sz. vágányra terelnek. Éber szolgálatáért *Sárközi Sándor* műszaki segédfelvigyázó mozdonyfűtőt, (Bátaszék Vontatási Főnökség) dicséretben és 2000 forint jutalomban részesítették.

A veszélyeztetésért hibáztatott váltóőr és az állomásvezető ellen felelősségrevonás céljából eljárás indult.

A váltóőr ittas volt

Április 9-én 19 óra 47 perckor *Marcali* állomáson az 5821. sz. személyvonat előzetes értesítés nélkül az 5828 sz. vonattal elfoglalt III. sz. vágányra járt be. *A veszélyeztetés nem járt következménnyel, mert az 5821 sz. vonat mozdonyvezetője a veszélyes helyzetet észrevette, vonatát az 5828 sz. vonat előtt 15 méterrel megállította.* A veszélyeztetés oka itt is váltóellenőrzés elmulasztása volt.

A vonatveszélyeztetés az I. sz. őrhely váltóőrének mulasztása miatt következett be. *A váltóőr szolgálatba lépése előtt szeszes italt fogyasztott.* Állítása szerint 15 órakor ivott egy üveg sört. Feltételezhető azonban, hogy ennél többet ivott, mert 20 óra 45 perckor végzett szondázás még mindig alkoholos befolyásoltságot mutatott. *Az 5821 sz. vonat részére a váltóellenőrzést elmulasztotta, a 7. sz. váltót kitérőbe zárta le. A forgalmi szolgálattevőnek ennek ellenére mégis azt jelentette távbeszélőn, hogy a váltó egyenesbe van lezárva.* Mulasztását nem ismerte el. A balesetvizsgáló bizottság megállapította, hogy a váltóőr az 5821 és 5828 sz. vonatokra korábban beírt adatokat kiradírozta és a radírozás után jegyezte elő, hogy az 5821 a II., az 5828 sz. vonat pedig a III. sz. vágányra jár. A radírozás előtt írt bejegyzés olvashatatlan, mert a radírozás következtében a papír is majdnem átlyukadt. *Az adatok helyesbítésére megvolt a lehetősége, mert az állomásfőnök csak az 5828 és az 5821 sz. vonatok kihaladása után küldte el a II. sz. váltóőrt a naplókért.*

Az állomásfőnök is felelős

A forgalmi szolgálattevő nem követett el mulasztást, a vonatok közlekedésével kapcsolatos teendőit utasítás szerűen végezte, naplóját törlés és javítás nélkül vezette. Nem hibáztatható azért sem, mert nem állapította meg a váltóőr ittasságát. A váltóőrrel csak telefonon beszélt, személyesen nem találkozott vele. Amikor az állomásbejárást tartotta, még a nappalos váltóőr teljesített szolgálatot.

Több mulasztást állapított meg a bizottság az állomásfőnök részéről. A legsúlyosabb és amely okozati összefüggésbe is hozható a veszélyeztetéssel, *hogy „élesváltást" engedélyezett és ennek következtében a szolgálatba lépő váltóőr szolgálatképes állapotáról senki nem győződött meg,* így az állomásfőnök mulasztásából következett, hogy szesz hatása alatt álló dolgozó vette át a váltóőri szolgálatot. A szolgálatátvétel az állomásfőnök szolgálati ideje alatt történt, tehát a szolgálatképes állapotról történő meggyőződés és a rövid oktatás megtartása is az ő kötelessége lett volna.

A veszélyeztetésért a balesetvizsgáló bizottság *Véghelyi Imre* Balatonmáriafürdő állomás létszámába tartozó segédfelvigyázó, tartalékos váltóőrt hibáztatta, mert április 9-én Marcali állomáson az 5821 sz. személyvonat előzetes értesítés nélkül foglalt vágányra járatta be azzal, hogy a váltóellenőrzést elmulasztotta, szolgálatba ittas állapotban jelentkezett, s a fejrovatos naplóba írt adatokat kiradírozta és meghamisította. Nevezettet a hatóság őrizetbe vette. Hibáztatta még a balesetvizsgáló bizottság *Illés Ferenc főintéző* állomásfőnököt, *Bakos János* segédfelvigyázót az I. sz. szolgálati hely váltóőrét, valamint *Aranyodi József* műszaki segédtisztet, az 5828 sz. vonatot továbbító mozdonyvezetőt.

Nevezettek felelősségre vonására az intézkedés megtörtént. Az 5821 sz. vonat mozdonyvezetőjét, *Dancs Sándor* műszaki segédellenőrt (Tapolca Vontatási Főnökség) pedig figyelmes szolgálatvégzéséért és a súlyosnak ígérkező baleset elhárításáért dicséretben és 3000 forint pénzjutalomban részesítették.

Kovács Imre

Országos üzemegészségügyi munkaértekezletet tartottak a Landler Járműjavító Üzemben

A vasutasok szakszervezete budapesti területi bizottsága, a Magyar Vöröskereszt XV. kerületi szervezete, a Landler Járműjavító Üzem igazgatósága és szakszervezeti bizottsága országos munkaértekezletet tartott a járműjavító vállalatok üzemegészségügyének helyzetéről. Az értekezleten jelen volt *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Becker Antal,* a 10., és *dr. Rimóczi László,* a 3. szakosztály vezetője is.

Fenyvesi Istvánnak, a Landler Jenő Járműjavító Üzem igazgatójának megnyitó szavai után *dr. Guthy Tibor,* a budapesti igazgatóság ellenőrző főorvosa tartott vitaindító előadást. Elmondotta többek között, *hogy a vasút üzemei között a járműjavító vállalatoknál a legmagasabb a táppénzes napok száma.* Ez az értekezlet épp azt hivatott elősegíteni — mondotta —, hogy ezen az aránytalanságon közös összefogással változtassanak. Az aránytalanság — a magas táppénzes napok száma — nem jellemző mindegyik járműjavítóra, mert a vitaindító előadásból az is kiderült, hogy *az északi és a szombathelyi járműjavítóban az átlag alatt van a táppénzes napok száma.* Az előadó megdicsérte az Északi Járműjavítót azért a munkáért, amelyet az üzem tisztasága, a parkosítás és az üzemegészségügy érdekében évek óta végeznek.

A vitaindító előadás után *Becker Antal* szakosztályvezető hozzászólásában arról beszélt, hogy a munkahelyek tisztasága, az üzem környezete, az egészséges munkakörülmény meghatározza a munka intenzitását, a munkakedvet is. Nagyon fontos felfigyelni, a munka pszichológiai tényezőire, hiszen a vasút modernizálásával egyidőben előre kell lépni a modernebb, kulturáltabb munkahelyek megteremtésében is. A szakosztályvezető elsősorban nem a beruházásokra, a technikai fejlesztésre gondolt — bár ez is lényeges feltétele a jobb munkakörülményeknek — hanem *az üzemek tisztántartására, a hulladék elszállítására, az úgynevezett rendetlen műhelysarkok felszámolására.*

Nagyon sok üzemi baleset történt elbotlásból, elcsúszásból, rendetlenségből, egyszóval olyan körülmények következtében, amelyeket minden különösebb beruházás nélkül megelőzhettek volna. *Az üzemekben csak közösen, együttes erővel, a gazdasági és mozgalmi szervek vezetőinek, a társadalmi aktivák összefogásával lehet eredményesebb munkát végezni.*

A szakosztályvezető végezetül azt javasolta, hogy a *Tiszta üzem, rendes műhely* mozgalom legyen szerves része az üzemek közötti munkaversenynek, a szocialista brigádmozgalomnak és az elbírálásnál, az éves munka értékelésénél *minden esetben vegyék figyelembe az üzem egészségügyi helyzetét, a műhelyek tisztaságát.*

A vitában felszólalt még *dr. Leszkai György,* a Vasúti Főosztály 3/C osztályának vezetője *dr. Rottenbiller Alajos,* szakszervezetünk ellenőrző főorvosa, aki a megelőzésről, mint egyik legfontosabb üzemegészségügyi feladatról beszélt.

Az üzemegészségügyi értekezlet hasznosnak bizonyult. Kezdetét jelentheti üzemegészségügyünk további fejlődésének, a munkakörülmények javulásának, a balesetek csökkenésének.

Szerényi József

Cikkünk nyomán:

Emődön csak távlati tervekben szerepel gyalogos aluljáró építése

A *Magyar Vasutas* 4. számában *Emődi kérés a biztonság érdekében* címmel rövid írás jelent meg, amely javasolja, hogy a MÁV építsen gyalogos felül- vagy aluljárót Emődön. Ez megszüntetné a jelenleg fennálló, a gyalogos közlekedésből eredő baleseti veszélyt. A javaslatra *Zsiga Lajos,* a miskolci igazgatóság helyettes vezetője a következőket válaszolta:

„A miskolci igazgatóság vonalhálózatán a hatvan—miskolc—szerencsi vasútvonalon levő megállóhelyeken az utazóközönség testi épségének megóvása érdekében mindenütt gyalogos aluljárókat épít. Az aluljárók építésére azonban csak akkor kerülhet sor, ha az állomások vágányhálózata is rekonstrukcióra szorul. A jelenlegi vágányelrendezés — Füzesabony állomás kivételével —, sehol sem teszi lehetővé a szigetperon kialakítását, illetve az ehhez csatlakozó aluljáró megépítését. *Füzesabony állomáson az utasaluljáró 1975-ig elkészül.* Emődön azonban előreláthatólag, csak a távlati tervekben, 1980 után történik a vágányhálózat felújítása, s ezzel egyidejűleg az aluljáró megépítése.

A vasútnak elsődleges feladata a jelenlegi balesetveszélyes állapot megszüntetése. *Az állomás déli oldalán a szélső vágánnyal párhuzamosan mintegy 1200 méter hosszban kerítést építünk,* hogy az a gyalogos közlekedést az új felvételi épülettől Miskolc felé a sorompóval biztosított útátjáróra terelje. A kerítést a MÁV saját beruházási hitelének terhére, rövid időn belül megépíti. *A gyalogos aluljáró megépítésének gondolatával egyébként egyetértünk.* Ha az emődi tanács ezeket a munkákat előre megrendeli és a beruházási hitelt biztosítja, a terveket elkészíttetjük és gondoskodunk az aluljáró megépítéséről is."

„Az életben egymásra vagyunk utalva"...

Kál-Kápolna állomás kollektíváját példaként szokták emlegetni a miskolci vasútigazgatóság területén. Az állomásnak 248 dolgozója van, jól szervezett, feladataikat példásan ellátó, fegyelmezett brigádokba tömörülve. Akl közelebbről megismerkedik munkájukkal, eredményeikkel, az megérti, hogy az elismerés nem érdemtelen. *Ezen a szolgálati helyen a munkásszolidaritás, az önzetlenség, és a szocialista szellemű munkamorál nem üres frázis.* Tartalma, súlya van e szavaknak, amit lépten-nyomon tapasztalni lehet.

A JÓ MUNKA ALAPJA A FEGYELEM

Gulyás Lajos állomásfőnökhelyettes hat éve teljesít itt szolgálatot. Érdemes Vasutas, többszörös kiváló dolgozó. Tőle tudtuk meg, hogy az 1968. évi tervfeladataikat sikerült teljesíteni. Baleset az elmúlt évben nem fordult elő.

— Nagy forgalmú állomás lévén, szállítási kötelezettségeink jelentik a legtöbb munkát és problémát — mondotta. *— Nálunk is sok gondot okozott a szombat-vasárnapi áruszállítási igények csökkenése. Ezen úgy próbáltunk segíteni, hogy a 4-es számú AKÖV-vel komplexbrigád-szerződést kötöttünk.* Ez némileg biztosította a szállítás folyamatosságát, de más fuvaroztatók, mint például a tsz, továbbra is csak a megszokott hagyományokhoz ragaszkodik, elszalasztva ezzel a részükre is előnyösebb szállítási feltételek alkalmazását.

Kál-Kápolna állomáson a vezetés jól képzett, hozzáértő kezekben van. Ezt a megállapítást bizonyítja a szolgálati helyek példás rendje, a dolgozók szervezettsége, öntudatból, fakadó fegyelme is. *A vezetők a fegyelem megszilárdítása érdekében nem vezettek be semmilyen rendkívüli intézkedést, csupán az emberek értelmére, bizalmára és képességeikre építenek.* Mint a gyakorlat is mutatja — nem eredménytelenül. Azt vallják, hogy a jó munka alapja a fegyelem.

Tóth Tibor vezénylőtiszttel, a szakszervezeti bizottság titkárával a vasutasok klubjában találkoztunk. Tőle a szocialista brigádok munkájáról és a kollektív szellemről tudtunk meg egyet s mást. *Az állomáson nyolc szocialista brigád működik 54 fővel. A 248 fős létszámhoz képest ez a szám kevésnek tűnik,* de ehhez tudni kell még azt, hogy a vonatkísérőket pihenő napjukban gyakran kell szolgálatba vezényelni, s ezáltal kiesnek csapatuk fordájából. Ilyen körülmények között brigádjuk összteljesítményét nem lehetne értékelni, mivel a kollektívák együttléte nincs biztosítva.

TÖRŐDNI AZ EMBEREKKEL

A meglevő nyolc brigádról viszont elmondhatjuk, hogy jó összhangban és kitűnő brigádszellemben dolgoznak. Nagy gondot fordítanak az önművelésre, önképzésre. Alig van közöttük olyan személy, akinek a nyolc általános iskolai végzettség hiányozna. A kollektív összefogás erősítése és az egymáson való segítés fémjelzi vállalásaikat.

— Mi is arra törekszünk — mondja Tóth Tibor — *hogy tartalmilag szilárditsuk, pezsditsük a brigádok életét, ezzel is szélesebb perspektivákat nyitva a szocialista brigádmozgalom lehetőségeinek..*

A párt- és szakszervezet vezetősége a dolgozók egyéni problémáinak elintézésére sem sajnál időt, s fáradságot. Mindenki bizalommal keresi fel a párt- és szakszervezet irodáját, ahol panaszaik szinte minden esetben elintézést nyernek.

— Az emberekkel való törődés nálunk nemcsak a munkahelyen, hanem magánéletünk egyéb területén is megnyilvánul. Az életben egymásra vagyunk utalva. Minden baj közös, ami egy-egy embertársunkat ér, orvoslásuk is kollektív erőfeszítést kívánó feladat. Ilyen légkörben élni és dolgozni örömet jelent, ami ugyancsak közös kincs —, a munkahely és a család melegét jelenti — mondja befejezésül az szb-titkár.

És ahogy elmenőben a szolgálatukat teljesítő vasutasok arcán láttuk — az öröm, a bizalom és megelégedettség valóban kölcsönös.

Kaszala Sándor

Első a Május 1 szocialista brigád

A *miskolci járműjavitóban* 36 szocialista brigád nevezett arra a vetélkedőre, amelyet a szolnoki járműjavító kollektívája kezdeményezett. Az üzem 36 brigádja közül a nyilvános döntőn 8 brigád szerepelt. Az első helyet és egyben az országos döntőn való részvétel jogát *Pellek Géza,* Május 1 kocsilakatos brigádja szerezte meg, második *Nagy István,* harmadik pedig *Kalmár Róbert* szocialista brigádja lett.

A vetélkedőre készülő kollektívák több mint 150 könyvet, folyóiratot és jegyzetet tanulmányoztak át. A versenyben több mint 300 fizikai, műszaki és adminisztratív dolgozó vett részt.

Pál István

Életmentők

A táblázó gyorsan cselekedett

„A 703-as kitoló szerelvénye elvágott egy embert!" — kiáltotta a telefonba riadtan *Mokos István,* a Nyugati pályaudvar táblázója és ezzel már szaladt is tovább értesíteni a rendőrséget és a mentőket.

Pillanatok alatt híre ment a történteknek. Az érdekeltek csak azt látták, hogy a már megállított üres szerelvény mellett egy élettelennek látszó emberi test fekszik a peron hideg kövén. A jól öltözött fiatalember vértelen arca, félig nyitott szemei rosszat engedtek sejteni.

A mentőorvos csak annyit mondott, hogy erősen ittas a sérült és vitték...

Mokos István a kérdésekre válaszolva elmondta, hogy *— Talpas Emil* 27 éves gyöngyösi lakos *— a mozgó szerelvényről leugrott, teste megperdült és szerencsétlenül, de mégis szerencsésen a peronfal és a mozgó kerekek közé esett be.* A táblázó gyors felfogással, helyzetfelismeréssel feugrott a mozgó szerelvényre és meghúzta a vészféket. Talán, ha csak néhány pillanatot késik az intézkedés, talán ha még néhány métert gördülnek a kerekek, menthetetlenül a sínre, a kerekek alá kerül az alélt fiatalember.

Másnap, miután a könnyelműen elfogyasztott szesz kipárolgott a szerencsés fiatalember fejéből és könnyebb sérüléseit elláttak a *Szobi utcai* kórházban, meghatottan szorongatta megmentője, Mokos István kezét.

Pórul járt vasulas

— Húzzák meg a vészféket! A vonat alá esik egy ember! — kiabáltak az utasok és vasutasok néhány nappal ezelőtt, amikor a 208-as varsói gyorsvonat kiindult a *Nyugati pályaudvarról.*

A kocsilépcsőn egy ember csüngött. Egyik kezével még kapaszkodott, de lábai már aléltan lógtak. Már-már úgy látszott, hogy menthetetlenül a kerekek alá kerül.

Ami ezután történt az egy pillanat műve volt.

Egy megtermett, tekintélyes külsővel bíró asszony egyetlen pillanat alatt, *birkózónak is beillő erővel és ügyességgel elkapta az alélt embert és kirántotta a kerekek alól, s a biztos haláltól mentette meg.* A szerencsés szerencsétlen, ahelyett, hogy megköszönte volna megmentője ügyességét, bátorságát, még dulakodni kezdett vele. Ekkor derült csak ki, *hogy szabadnapos vasutas, aki Vecsésre igyekezett,* aztán vonat-vonat elgondolással az indulás pillanatában a nemzetközi gyorsra akart felszállni és eközben esett le a lépcsőről.

A szemtanúk egybehangzóan mesélik, hogy a megmentő sem szorult segítségre, mert miután visszaadta az italos ember haszontalan életét, egy útbaigazító hasznos pofonnal tett pontot derék munkájára.

— Alapos, kijózanító pofon lehetett, olyan mint egy lórúgás, — mondja az egyik kocsivizsgáló, *— mert barátunk észretért és elszelelt.*

Megmentőjének sem gratulálhattunk. Ő is elment a dolgára.

— ivl —

Húszéves a KGST

A baráti országok együttműködése a szállításban

HÚSZ ÉV TELT EL a KGST megalakulása óta. Az európai szocialista országok: *Bulgária, Magyarország,* az *NDK, Lengyelország,* a *Szovjetunió, Románia, Csehszlovákia,* továbbá *Mongólia* és egyes kérdésekben *Jugoszlávia* között gyümölcsöző kapcsolatok jöttek létre az eltelt két évtized alatt.

Minden évvel egyre nagyobb jelentőséget nyer a KGST tevékenysége az országok — a KGST tagállamai —, mindenoldalú gazdasági és tudományos-technikai együttműködésének fejlesztésében.

Az együttműködés a szállítás területén széles körű és céltudatos fejlődést mutat. Elősegíti a nemzetközi személy- és teherszállítások megoldását, a vasutak anyagi-technikai bázisának megerősödését és további fejlődését, különösen a nemzetközi szállításokat lebonyolító részeken.

A KGST tevékenységében fontos feladat a szállításfejlesztési tervek koordinálása. *A szállítási bizottság egyezteti össze a baráti országok közötti és más országokba irányuló külkereskedelmi szállítások volumenét,* elosztva azt a közlekedés alakja és iránya szerint, s összeállítja a legfontosabb technikai eszközök szükségletének mérlegét. Ezek a munkák tették lehetővé a vasútvonalak és gócok áteresztő- és szállítóképességének növelését, ami nagyon fontos a nemzetközi közlekedésben és a fuvarköltségek jelentős csökkentésében.

A KGST keretei között nagy munkát végeztek a technikai eszközök egységesítésében, a nehéz fizikai munka gépesítésében, ami pozitívan hatott ki a szállítás minden alakjára.

A nemzetközi vasúti teheráruforgalom 1960-hoz viszonyítva másfélszeresére, a személyforgalom három és félszeresére nőtt. A tengeri szállítások volumene ugyanezen idő alatt több mint háromszorosára emelkedett, 53 rendszeres tengeri teheráru- és 15 személyszállító-vonal létesült.

A tengeri szállítás különösen fontos valutaforrás a Szovjetunió számára.

A NEMZETKÖZI LÉGI személyszállítás *két és félszeresére, a teherszállítás 1,7 szeresére emelkedett.* Nagy ütemben növekszik az olaj szállítása a *„Barátság"* csővezetéken. Határozott növekedési tendenciát mutat a nemzetközi közúti szállítás is.

Megvalósították a vasút üzemi munkájának megjavítását szolgáló javaslatokat, amit a rendelkezésre álló gépi eszközök sokkal intenzívebb használatával — lényeges tőkebefektetések nélkül — sikerült elérni. Meg kell említeni a Szovjetunióval határos országok határállomásain a kocsiforduló meggyorsulását.

A KGST-országokban megvalósított rendszabályok elősegítik a személy- és teherszállítások idejének (tartamának) csökkentését, a kiszolgálás kulturáltságának emelését.

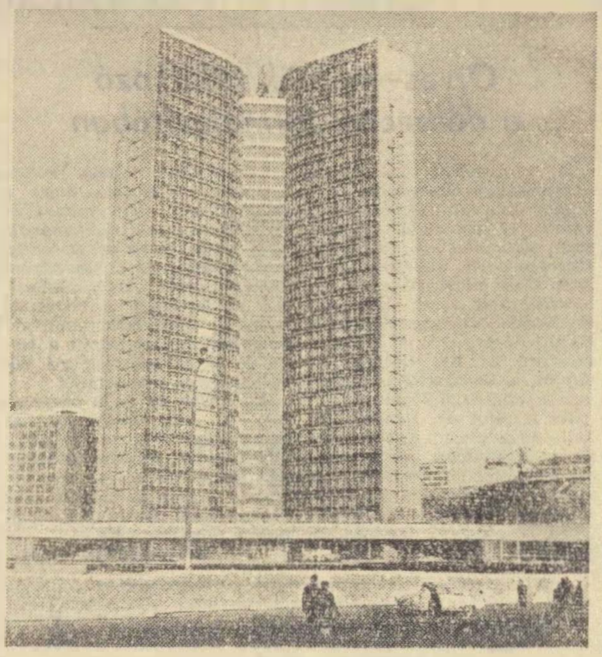
Nagy jelentőséggel bír a közös teherkocsipark (OPW). Az erről szóló egyezményt 1963 decemberében írták alá. Az OPW munkájának tapasztalatai — 1964. július 1-től — alátámasztották az egyezmény hatékonyságát. *A közös teherkocsipark 1968. január 1-én 105 ezer teherkocsival rendelkezett,* ami lehetővé tette az üresen futó kocsik számának csökkenését és más gazdaságtechnikai indexek javulását, mert az OPW szabályainak megfelelően a kocsik nem térnek szükségképpen üresen vissza országukba.

A SZOVJETUNIÓ és Csehszlovákia közös erőfeszítésével megépült és sikeresen üzemel az *Ungvár—Kassa* közötti 90 kilométer hosszú, szélesnyomtávú vasútvonal, mely nagy mennyiségű népgazdasági teheráru, elsősorban a vasérc átrakodás nélküli szállítását biztosítja a *Kelet-Szlovákiai Kohókombinát* számára.

A KGST javaslatára terveket dolgoznak ki a gördülő szerelvények automatikus csikapcsolószerkezettel történő felszerelésére. *A terveket a Szovjetunió és az NDK közös tervezőirodájában készítik, s az erre vonatkozó munkák hamarosan befejeződnek.* A közeli jövőben a Szállítási és Cépesítési Bizottság együttesen dönti el a legmegfelelőbb szerkezetnek a KGST-országokban történő bevezetésére vonatkozó kérdéseit.

A szállítási kapcsolatok kiszélesítése és megerősítése terén *elért eredmények meggyőzően tanúskodnak a KGST-bizottságokban részt vevő delegációk igen hasznos munkájáról.* Együttműködésünknek elidegeníthetetlen vonása a széles körű tapasztalatcsere, a szállítás egyes ágazataiban minden jónak és célszerűnek kölcsönös átvétele és az elvtársi együttműködés.

NAGY MUNKÁT IGÉNYEL a nemzetközi személyszállítás tökéletesítése, a konténerekkel, rakodólapokkal és csomagokban történő szállítások kiszélesítése. Ennek eldöntése lehetővé teszi a fuvarozás meggyorsítását, a be- és kirakó munkák komplex gépesítését, ugyanakkor a göngyöleganyagok megtakarításából lényeges gazdasági előny is származik.



Az új KGST-palota Moszkvában.
(MTI Foto Szebellédy Géza felvétele)

A korszerű közlekedésben nélkülözhetetlen a kibernetika

Közlekedéstudományi konferencia a Technika Házában

A *Közlekedéstudományi Egyesület* és a *Magyar Tudományos Akadémia* közlekedéstudományi bizottsága több napos tudományos ülésszakon vitatta meg: miképpen alkalmazható a kibernetika — mint korunk egyik új tudományága — a közlekedésben? A háromnapos ülésszakon 11 ország, többek között az *Amerikai Egyesült Államok, Svájc, Franciaország, Ausztria, Lengyelország* és természetesen a *Szovjetunió* képviselői is megjelentek.

A több mint 60 külföldi, valamint az 500 magyar szakember tanácskozását *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg. Bevezetőjében elmondotta, hogy a tíz évvel ezelőtt megtartott hasonló jellegű konferencián a szakemberek még arról tárgyaltak, hogy nagyobb gondot kell fordítani a kibernetika egyetemi oktatására, életre kell hozni a MÁV kibernetikai szervezetét. A mostani konferencia viszont azt hivatott megállapítani, *hogy az eltelt tíz év alatt milyen haladást értünk el hazánkban, illetve milyen mértékben segítette a kibernetika a közlekedést külföldön.*

Ami a külföldet illeti — folytatta a miniszterhelyettes —, nagy lépésekkel haladtak e tudományág alkalmazásában. Az adatfeldolgozásban, az elektronikus számítógépek használata szinte általánossá vált. *Több külföldi vasút 1970-ig az áruszállítás központi irányítását szinte teljesen kibernetizálja.* Nálunk — néhány eredmény ellenére is —, a kibernetika alkalmazása a közlekedésben mérsékelt. Ennek a konferenciának a feladata többek között az is, hogy utat mutasson, hogy az elkövetkezendő időben a kibernetikai gépek segítségével még biztonságosabban közlekedhessünk, még áttekinthetőbbé tegyük áruszállításunkat.

Rödönyi Károly miniszterhelyettes megnyitó szavai után több tudományos előadás hangzott el, majd a szakemberek külön szekcióülésen vitatták meg a felmerült tudományos kérdéseket. — **szj** —

Számok és tények a KGST-ről

A *Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa* 1949-ben létesült. Fő feladata, hogy fejlessze a sokoldalú gazdasági együttműködést a KGST-országok között a nemzetközi szocialista munkamegosztása alapján.

★

1949 áprilisában Moszkvában tartották meg a KGST első ülésszakát. Ezen határozatot hoztak a feladatokról, továbbá a szervezet tevékenységének elveiről és formáiról.

★

1954-ben koordinálták a KGST-országok népgazdasági terveit. Az egybehangolás lehetővé tette, hogy helyesen vegyék figyelembe az egyes országok és valamennyi ország gazdaságfejlesztési arányait.

★

1959-ben, a KGST javaslatára, kormányközi megállapodásokat kötöttek a *Barátság kőolajvezetékek* megépítéséről. E vezeték szállítja a szovjet nyersolajat *Magyarországnak, az NDK-nak, Lengyelországnak* és *Csehszlovákiának.*

★

Az elmúlt három év alatt a Barátság-vezetéken a Szovjetunióból *47 millió tonna nyersolajat szállítottak* Lengyelországba, Csehszlovákiába, az NDK-ba és Magyarországra. Ennyi olaj vasúti szállításához több ezer vasúti szerelvényre lenne szükség.

★

1962-ben megalakult a *szabványügyi állandó bizottság.* Feladata, hogy a fontosabb termékfajták tekintetében összehangolja a nemzeti szabványok egységesítésével kapcsolatos munkát.

★

1964 januárjában megkezdte működését a nemzetközi gazdasági együttműködés bankja. Az indulótőke háromszáz millió rubel volt.

★

1965 áprilisában termelni kezdett a magyarországi *Dunai Olajfinomító.* Az üzem a Barátság-vezetéken kapja a szovjet nyersolajat.

★

A KGST-országok 53 fejlődő országnak nyújtanak gazdasági és műszaki segítséget. A műszaki segítségnyújtás 90 százalékát hosszúlejáratú hitelek révén finanszírozzák.

★

1950 és 1967 között a világ ipari termelése 3,2-szeresen, a KGST-országokban — 5,4-szeresen növekedett.

Irány Vietnam

Budapest—Vizafogó állomásról indult útnak a magyar közlekedés dolgozóinak ajándékvonata

Április 15-én, kedden délután 15 óra 14 perckor *Budapest—Vizafogó* állomás forgalmi szolgálattevője engedélyt adott annak a tehervonatnak az indulására, amely a közlekedés dolgozóinak ajándékait továbbította a baráti Vietnamnak. A szerelvényt a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium képviselői ünnepélyes külsőségek között adták át a Vietnami Demokratikus Köztársaság budapesti nagykövetének.

Az ünnepségen *Kiss Dezső,* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes mondott beszédet. Hangsúlyozta, hogy a szabadságáért harcoló Vietnami Demokratikus Köztársaságnak mintegy 30 millió forint értékű közlekedési eszközt: *teherautókat, dömpereket, műhelykocsikat, mentőautót, vasúti felszerelést és számos egyéb ajándékot küldenek a magyar közlekedés dolgozói.* A közlekedési eszközök szállításával egyidejűleg a gépek karbantartására, üzemeltetésének ismertetésére magyar szakemberek is érkeznek Vietnamba.

Nagyobb felelősséget a darabszámlálásoknál

Székesfehérvár állomáson, április 3-án 21 55 119 4436—9. számú kocsiban *Miskolc—Gömöri* pályaudvar rendeltetéssel 58 televíziót és 230 rádiót adtak fel. A feladásnál a székesfehérváriak darabszámlálást végeztek.

A rendeltetési állomáson az átvevő szintén darabszámlálást kért, s ekkor 30 rádió hiányát állapították meg. A hiányról kárjegyzőkönyvet vettünk fel. A kár megfizetésére azonban *mégsem került sor, mert a székesfehérvári VT-gyár értesítette az átvevőt, hogy a 30 hiányzó rádiót be sem rakták a vagonokba.*

Ezek után joggal vetődik fel a kérdés, hogy milyen darabszámlálást végeztek Székesfehérváron, hiszen ha a feladó nem ismeri el a hiányt, akkor a MÁV-nak a 30 rádió árát meg kellett volna fizetni.

Bakó János

Anyák köszöntése

A virágillatú, napsütötte május első vasárnapján a gyermekek és felnőttek, az egész társadalom szeretettel köszönti az édesanyákat. Ezen a napon nyújtjuk át nekik a megújulást, az élet szépségét hirdető első tavaszi virágokat. Szimbólum ez! Hiszen miként az élet fakad most a természetben, úgy fakad tőlük az élet, s fakadt tőlük valamennyiünk élete.

Az édesanyákra gondol, róluk emlékezik ma minden ember. A gyermek, aki a nap minden percében érzi édesanyja szerető gondoskodását. Édesanyjára gondol a felnőtt, felidézve a gyermekkor első emlékét, s próbálja átérezni, mit is jelent számára az édesanya. Milyen nehéz is ezt szavakba foglalni. A költő sem találja a szót, s ezt vallja: „Mi ő nekünk? Azt el sem mondhatom — Mert nincsen rá szó, nincsen fogalom." S hogy mégis kifejezze, mit is jelent számára az édesanya, így folytatja: „De megmutatná a nagy veszteség — ha elszólítaná tőlünk őt az ég."

Mennyire igazak a költő szavai. Hiszen mint minden jónak, amit az élet naponta felkínál, valódi értékét csak akkor látjuk legjobban, amikor már számunkra elveszett. Az édesanya szeretetének, gondoskodásának hiányát is akkor érezzük igazán, amikor majd nem lesz, aki becézzen, gyámolítson, amikor majd nem osztozik velünk a gondban, nem kíséri lépteinket aggódó figyelemmel.

Ilyenkor, anyák napján, beszélni szoktunk a sok áldozatról, amelyet államunk az édesanyákért, a gyermekekért tesz. Beszélni szoktunk, de beszélni is kell az óvodák nagy számáról, az egyre szaporodó bölcsődékről, az anyasági segély bevezetéséről és arról a sokszor erőfeszítésről, amellyel társadalmunk a dolgozó édesanyák munkáját igyekszik megkönnyíteni. De szólnunk kell arról is, hogy társadalmunk az emberibb élethez adott jogok valóra váltásával lehetővé tette, hogy valósággá váljék az anyai szív legfőbb vágya, gyermeke boldogságának beteljesülése.

Május első vasárnapján köszöntjük mi is az édesanyákat, a vasutas anyákat, akik a gyermeknevelés és a család gondjai mellett a munkában, a vasúti szolgálati helyeken is becsülettel helytállnak. A tavasz első virágait nyújtjuk át nekik, párosulva a köszönet, az emlékezés virágaival. Anyák napján szóljon a szeretet szava, a szív gyermeki ragaszkodása minden édesanyához.

42 év a vasútnál

Markó László a Nyugati pályaudvar állomásfőnöke nyugdíjba vonult

Markó László főfelügyelő

A Nyugati pályaudvar régi KISZ-klubjában zeneszó mellett gyülekeztek az *Árvay—Gólián* forgalmi II. szocialista brigád tagjai, hogy ünnepélyesen búcsúztassák *Markó László*t, nyugdíjba vonuló állomásfőnöküket.

Egy tavaszi virágokkal díszített asztal fehér abroszára ibolyával írták ki a volt főnök nevét. Búcsúzató szavak, köszöntő versikék, dalok hangzottak el, majd a brigádvezető átadta a műhelybizottság ajándékát, egy nagy kristályvázát. Az ünnepség után az egyre kötetlenebbé váló hangulat alkalmas volt az őszinte beszélgetésre.

— *1927 szeptemberében, érettségi után, 19 éves koromban kerültem a vasúthoz* — kezdte a beszélgetést *Markó László.* — *Vácott kocsifelíró voltam.* Később távirász, forgalmi szolgálattevő, oktató, vezénylőtiszt, majd állomásfőnök-helyettes lettem, 1941-től, 1943-ig Nógrádverőce állomást vezettem. Később a budapesti MÁV-igazgatóság forgalmi osztályán dolgoztam, majd hosszú ideig a Győr-állomás főnöke voltam, 1950. május 15. óta pedig a Nyugati pályaudvaron dolgoztam.

Nem volt könnyű dolga Markó Lászlónak, amikor a Nyugatiban megkezdte munkáját. Abban az időben ugyanis a pályaudvarnak teherforgalma is volt. *Ömlött a darabáru, naponta 1000 vagon futott be, egyanakkor a korszerűsítés is megkezdődött.* A szerteágazó feladatok sok munkát, fejtörést, sok szolgálatban töltött 24 órát jelentettek. Saját kezdeményezésükre ők alkalmazták először a személyforgalmi tolósvonatokat. Ezek beállítása nagyban fokozta az utazás sebességét, és tehermentesítette a pályaudvart.

S hogyan pihente ki a fáradalmakat, mi jelentett kikapcsolódást a nehéz felelősségteljes munkából?

— *A sport* — mondja mosolyogva. — *Ma 61 éves vagyok, de még 53 éves koromban is rúgtam a labdát a házibajnokság mérkőzésein.* A Nyugati pályaudvar vasutasai köréből jó képességű, első osztályú sakkcsapatot szerveztünk. Én magam is aktív első osztályú sakkozó vagyok és nyugdíjazásom után is, mint a szakosztály elnöke vezetem a csapatot.

— Milyen vezetői tapasztalatokkal adta át posztját Szeibert Istvánnak, az új állomásfőnöknek?

— *Utódom helyettesem volt, tehát jól ismerem. Személyében felkészült vasutas veszi át a pályaudvar irányítását. Ami az én vezetői módszeremet illeti, a rendet és fegyelmet mindig megköveteltem, de emberséges módon.* Többre mentem értelmes szép szóval, mint büntetéssel. Különösen sokat foglalkoztam az időjárás viszontagságainak legjobban kitett, veszélyes munkát végző beosztottaimmal, így a II. számú forgalmi szocialista brigád tagjaival is. A kölcsönös figyelem és megbecsülés mindig meghozta eredményeit. *Én ezt a korrekt jó kapcsolatot tartom a legfontosabbnak,* mert hiába a feladatok megoldása érdekében nem tudja maga mögé felsoroltatni munkatársait. Nem dicsekvésnek szánom, de ezzel nálunk nem volt baj, hiszen 1961-ben majd 1966—1967 és 1968-ban elnyertük a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját. És ha jól emlékszem, már legalább 6 üzememről dicsérik a Nyugati pályaudvar dolgozóinak jó munkáját.

Végül nem hallgathatom el, hogy munkánkhoz sok segítséget kaptam a párt- és szakszervezeti szervektől. Most megragadom az alkalmat, hogy búcsúzva megköszönjem a bizalmat, valamennyi munkatársamnak és megköszönjem az Árvay—Gólián szocialista brigád jóleső figyelmét.

Zámbó István

Fellendülőben a tömegsportmozgalom

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya mellett működő társadalmi sportbizottság és a területi bizottságok sportbizottságának vezetői *közös értekezleten adtak számot munkájukról.* Az értekezlet napirendjen szerepelt a SZOT elnöksége 1968. július 1-i, valamint a Vasutasok Szakszervezete elnökségének 1968. novemberi határozata, amelyek a sportmozgalom terén szabják meg a további tennivalókat.

A területi bizottságok mellett működő sportbizottságok vezetőinek beszámolói alapján

megállapítható, hogy az elnökség sportra vonatkozó irányelveinek megvalósítása jó úton halad.

Különösen jó eredményekről számolhattak be a szegedi, a budapesti és a debreceni területi bizottságok sportfelelősei.

A beszámolókból kitűnt, hogy a testnevelési- és sportmunkát a szakszervezeti bizottságok többsége egyre inkább feladatának tekinti. Ezt bizonyítják a budapesti területi bizottság sportbizottsága brigádvizsgálatának tapasztalatai is. Megállapították, *hogy már több szakszervezeti bizottság is napirendre tűzte a testnevelési- és sporttevékenységet, a sportfelelősöket beszámoltatták a tömegsport területén végzett munkáról.*

A számszerű adatok is biztatnak. Budapesten meghirdették a *Jubileumi Kupa* versenysorozatot, amelyben *32 labdarúgó, 28 asztalitenisz, 22 sakkcsapat indult.* Más sportágakban mintegy 40 szakszervezeti bizottság szervezett csapatokat a tömegsport-versenyekre. Az üzemi versenyek döntőit a vasutasnap ünnepségeivel összekötve tervezik megrendezni.

A szegedi és debreceni területi bizottság sportbizottságai hasonló eredményeket értek el. Helyesnek tartjuk, hogy az SZMT és a helyi TS szerveivel együttműködve végzik a tömegsport-tevékenységet. Nem egy helyen az SZMT és a megyei TS-ek által szervezett *tömegsport-versenyeken és szakmaközi bajnokságon is részt vesznek és jó eredményekkel szerepelnek vasutas dolgozóink.*

Néhány probléma is felvetődött az értekezleten. A szakszervezeti bizottságok

nem mindenütt támogatják a tömegsportot, felszerelésre, bírói díjakra, pályadíjakra nem szívesen adnak támogatást.

Pedig a költségvetésben megfelelő összegeket terveztek tömegsportra, de azok felhasználatlanok maradnak, illetve más célokra használják fel. Egyes helyeken nem megfelelő az együttműködés a különböző társadalmi szervezetekkel. Ebből fakad, hogy külön rendez versenyt a sportkör, a KISZ-, és az MHSZ. Pedig célszerű összehangolni a tömegsport-rendezvényeket. *Egyébként ez a létesítmények, felszerelések szempontjából is nehézségeket jelent.*

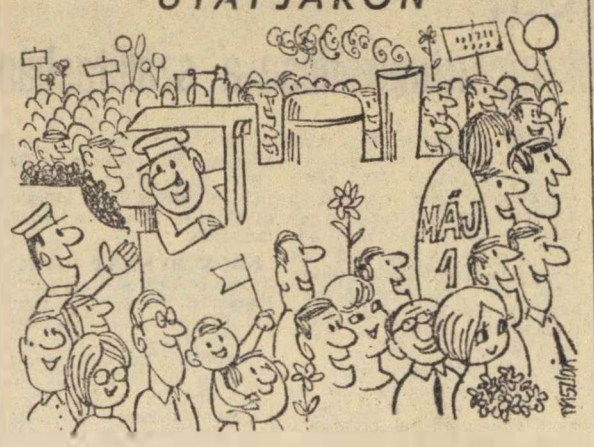
Az értekezlet foglalkozott a természetjáró szakbizottság munkájával. A szakbizottság kérte a területi bizottságok sportfelelőseit, *hogy a szolgálati helyeken a természetjáró kirándulások, hazai túrák szervezésére, idegenforgalmi nevezetességek, szocialista hagyományok és létesítmények megtekintésére és megismertetésére is mozgósítsanak.* A természetjáró szakbizottság segíteni kívánja a túrák szervezését, megfelelő jártas vezetőkkel, szaktanácsokkal.

A vasutas természetbarátok egyik kiemelkedő rendezvénye lesz, az *1969. évi Nemzetközi Vasutas Kupa-verseny* megszervezése, amelyet a budapesti igazgatóság természetbarát szakosztálya rendez május 4-én, *Budakalászon.*

Az értekezleten elhangzottakból arra lehet következtetni, hogy az üzemekben, szolgálati helyeken fellendülőben van a tömegsportmozgalom. Természetesen, akad tennivaló is bőven, elsősorban az elnökség határozatának széles körű ismertetésében, a sportbizottságok, aktivisták munkájának segítésében.

K. I.

ÚTÁTJÁRÓN



— Eredetileg az iparvágányon indultam, de magával ragadott a felvonulás.

(Pusztai Pál rajza)

Orvos–mérnök találkozó a debreceni járműjavítóban

A debreceni igazgatóság egészségügyi főcsoportja és a debreceni járműjavító üzem vezetősége az elmúlt napokban *orvos-mérnök találkozót szervezett.* Az ankéton, amelyen több mint 50 orvos és mérnök vett részt, megjelent *dr. Leszkai György* főorvos, a Vasúti Főosztály 3. C. osztályvezetője és *dr. Rottenbiller Alajos,* a Vasutasok Szakszervezete ellenőrző főorvosa.

Az ankétot *dr. Bencsik József,* a debreceni igazgatóság főorvosa nyitotta meg, majd ezt követően *dr. Ospyáni Zoltánné,* a járműjavító üzem ellenőrző orvosa tartott előadást a korszerű üzemegészségügyről.

Előadásában többek között elmondotta: *ahhoz, hogy a dolgozók egészséges munkakörülmények között dolgozzanak, nem elegendő az egészségügyi szakemberek és a társadalmi szervek erőfeszítése.* Szükséges az is, hogy a termelést irányító mérnökök, műszaki dolgozók megteremtsék a termelés és az egészségügyi követelmények összhangját.

Az ankét fő célja lényegében a tapasztalatcsere, az egészségügyi és a műszaki szakemberek együttműködésének kiszélesítése, és ezen keresztül a jobb és hatékonyabb egészségügyi munka feltételeinek a megteremtése.

Volosinovszki János

Nagyszabású szociális beruházások Kiskunhalason

Kiskunhalas vasúti csomópont dolgozói örömmel tapasztalják, hogy állomásuk évről évre szépül, korszerűsödik. Itt épül majd meg, *5,6 millió forintos költséggel, Dél-Magyarország egyik legkorszerűbb orvosi rendelője,* s itt kap majd helyet az orvosi rendelő földszinti részében az új üzemi konyha is. Épül azonkívül egy 300 fős öltöző, a vontatási és szertári dolgozók részére, átalakítják a vontatási laktanyát és korszerűsítik az energia ellátását szabályozó kapcsolóházat is. Az említett munkákra *mintegy 8 millió forintot fordítanak.*

A munkálatokat irányító *Szécsi Pál* építésvezető elmondotta, hogy a munkák menetét sem munkaerőhiány, sem anyaghiány nem hátráltatja. Elmondotta még, hogy a fentieken kívül korszerűsítik a forgalmi irodát és modernizálják az állomás közvilágítását is.

Sor kerül még az állomás előtti tér, s a rakodóterülethez vezető út kiövezésére is. A következő években, pontosabban 1970. december 31-ig az állomás csatornahálózatát is átépítik.

Tóth Tibor

Garázda fiatalok

Nyékládháza állomás Gagarin kocsivizsgáló szocialista brigádjának tagjai, *Albert Béla, Fekete Zoltán, Petruska István és Törő József* egyik éjszaka arra lettek figyelmesek, hogy az állomás váróterében három fiatal hangoskodott, duhajkodott, egyszóval garázda módon viselkedett. A brigád tagjai eltávolították őket, de pár perccel később arra figyeltek fel, hogy a három fiatal a szomszédos vendéglő ablakát betörte és behatoltak a helyiségbe. Az éjszakai betörőket leleplezték és átadták a rendőrörs vezetőjének. Akkor derült ki róluk, hogy a *Tiszadobi Nevelőintézetből* szöktek meg és a rendőrség már körözte őket.

Ugiyai Sándor

Köszönet a gyógyításért

Ezúton szeretnék köszönetet mondani a *Szolnoki MÁV Kórház* orvosainak, ápolóinak azért a fáradságos munkájukért, amellyel betegségemből meggyógyítottak. Nemcsak én, hanem betegtársaim is a legnagyobb megelégedéssel beszéltek a kórház személyzetének emberségéről, odaadó munkájáról. A betegeknek különösen sokat jelent, ha érzik a róluk történő gondoskodást. Mi ezt Szolnokon minden nap éreztük.

Marosi Jenő lakatos,
Szeged Gépjavító Üzem

A szerkesztőség üzeni

Czeglédi Sándor, Volosinovszki János, Bánszegi József Debrecen; Ugiyai Sándor Nyékládháza; Bakó János, Pál István Miskolc; Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Kiséri István Nyékládháza; Benedikti Béla Ürményes; Gulyás Károly Balatonberény: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Bp. Nyugati p. u. 1. számú lakóépületében — Marx térnél — levő 2 szoba komfortos, nagyméretű, olcsó bérű MÁV lakásomat egyszobás tanácsi lakásra, belterületen. Érdeklődni lehet: telefonon 291—331, egész nap.

HÍREK

— Túl, az egymillió tonnán. Algyő állomásról 1966. április végén indult az első olajszállítmány. Az eltelt három év alatt az újabb olajmezők bekapcsolásával növekedett a termelés, s ma már naponta 2000 tonna olajat továbbítanak az algyői vasutasok. Az elmúlt három év alatt Algyőről kereken 1 millió tonna olajat szállított el a vasút.

★

— A Magyar Tanácsköztársaság 50. évfordulója tiszteletére a MÁV Tisztképző Intézet hallgatói a balparti körvasút mellett 260 facsemetét ültettek el Pestújhely állomás körzetében. Az intézet hallgatói a facsemeték gondozását, ápolását is vállalták.

★

— Felkészülve várják a zöldség- és gyümölcsszállítás kezdetét a szegedi igazgatóság dolgozói. Előzetes felmérések szerint, csak Bács megye területéről 1800—2000 vagon zöldáru vár elszállításra. Az igazgatóság dolgozóinak mintegy 25 000—30 000 vagon zöldséget és gyümölcsöt kell majd továbbítani a hazai és a külföldi piacokra.

★

— Nagysikerű koncertet adott Szolnokon a Szigligeti Színházban Gulyás György vezényletével, a Debreceni MÁV Filharmónikus Zenekar. A koncerten közreműködtek a Magyar Állami Operaház művészei és a Debreceni Kodály Kórus. Műsoron Kodály Zoltán: A capella művek, Szokolay Sándor: A világok vetélkedése és Kodály Zoltán: Psalmus Hungaricusa szerepelt.

★

— Vasúti betonaljgyártó üzem teljes berendezését rendelte meg a Komplex Külkereskedelmi Vállalattól a moszkvai Technoprominport. A gyár a Szovjetunió távolkeleti vidékén épülő újabb vasútvonalakhoz készít majd vasbetonaljzatot. A gyár szerelésénél magyar mérnökök is közreműködnek.

★

— Első alkalommal vettek részt a Szakma ifjú mestere-mozgalomban a kiskunfélegyházi állomás KISZ-fiataljai. A vizsgán Tóth János arany-, Kovács III. László ezüst-, Bajáki Sándor pedig bronzfokozatot ért el.

★

— Eltemették Debrecen legidősebb emberét. Hozzátartozók, ismerősök és jóbarátok kísérték utolsó útjára április 15-én, a 105 esztendős Went Ferencet. A temetésen részt vettek Debrecen állomás Szendrei Júlia szocialista brigádjának tagjai is, akik hosszú éveken át látogatták és gondozták az idős embert.

A Hivatalos Lapból

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

16. számból: 107 457/1969. 3. B. A munkaviszonyt érintő egyes kérdések szabályozása.

105 201/1969. 2. B. Munkások besorolásával összefüggő kérdések szabályozása c. utasítás módosítása.

106 701/1969. 3. C. Vasutas dolgozók 1969. évi hasítfusz és paratífusz elleni kötelező védőoltása.

Felhívás pénzügyi szaktanfolyamokra történő jelentkezésre.

Pályázat felsőfokú technikumi oktatói állásokra.

Pályázat középfokú technikumi tanári állásra.

Jelentkezési felhívás a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kar Gazdasági Mérnöki Szakára.

17. számból: 107 336/1969. 1. A. Házilagos tervezések elszámolása.

Hívószám változás a budapesti vasútigazgatóság vasútüzemi távbeszélő hálózatában.

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: 10—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat. Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—810
Felelős kiadó: Gábor Márton.
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—46.
Sokszorosítás

Nagy erőpróba előtt

legjobb birkózóink és vízilabdázóink

Nehéz, forró napok várnak a legjobb vasutas birkózókra és vízilabdázókra — majd augusztusban a kerékpárosokra — az elkövetkező napokban. A három sportágban Európa legkiválóbb vasutas versenyzői részére az USIC — *a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* — a kontinens vasutasbajnokságát rendezi meg. A birkózók nyitják meg a sort: *május 14—19. között a bulgáriai Haskovóban; a vízilabdázók május 20—27. között Moszkvában bonyolítják le sportáguk V., illetve III. bajnokságát.* Ezúttal a két, májusban sorrakerülő eseménnyel foglalkozunk részletesebben.

Birkózásban erős a mezőny

A birkózás olyan eseménye az európai vasutasok sportéletének, amelyen a magyar vasutas birkózók részvétele úgyszólván „kötelező", hiszen az előző négy versenyen mindig részt vettek. Mrovcsák József, a vasutas-szakszervezet kultúrnevelési és sportosztályának munkatársa „kapásból" sorolja, hogy az előző négy találkozón hogyan szerepeltek a magyar birkózók. A csapatversenyben, 1963-ban, Budapesten szerezték a legtöbb pontot és így a dobogó második fokára került a magyar együttes.

— És idén, Haskovóban? Mi várható?

— *Nagyon nehéz, szinte lehetetlen a jóslás, mert biztos, hogy erős mezőny gyűlik egybe Bulgáriában* — hangzott a válasz. — *Ott lesznek a rendező bolgárok, a csehszlovákok, Finnország, Franciaország, Irán, Jugoszlávia, Lengyelország, Magyarország, a Német Demokratikus Köztársaság, Románia, a Szovjetunió és Törökország kitűnőségei.* Igyekeztünk mi is jól felkészülni. A 48 kilogrammos súlycsoporttól a mázsán felüli súlycsoportig az alábbi versenyzők képviselik a magyar vasutas birkózókat: *Laták Attila* (BVSC), *Ölveti László* (DVSC), *Turba László* (BVSC). *Fodor Imre* (DVSC), *Vass Sándor* (BVSC), *Hornyák József* (BVSC), *Kovács Sándor* (Szegedi VSE), *Pintér István* (BVSC), *Kovács János* (DVSC), *dr. Darabán Iván* (BVSC).

— Steer hiányzik a csapatból.

— *Igen, sajnos a világbajnoki előkészületek miatt nem számolhattunk vele, aki pedig egyébként talán a legbiztosabb pontszerzőnk volna.*

Jó erőt képvisel így is ez az együttes, bizakodva küldhetik a szakvezetők Bulgáriába. Abban igaza van Mrovcsák Józsefnek, hogy szereplésüket, a tizenkét nemzet versengésében szinte lehetetlen megjósolni. Azt azonban hinni szeretnénk, hogy jobb helyen végez ez a csapat, mint a legutóbbi magyar vasutas válogatott a Finnországban lebonyolított hasonló nagy nemzetközi találkozón, ahol a szerény ötödik hellyel volt kénytelen beérni.

Ámbár ebben az erős mezőnyben még az V. hely értékét sem szabad lebecsülni...

A pólósoknak sem lesz könnyű dolguk

Vízilabdában eddig egyszer a *Szovjetunió,* egyszer *Románia* szerezte meg az aranyérmet. Magyarország vasutasválogatottja egy ízben — Romániában — indult ezen a versenyen. Nem a legszerencsésebb körülmények között az ezüstérmet harcolta ki csapatunk.

A csapatösszeállítás felől érdeklődtünk...

— *Itt nem volt sok gondunk a válogatással* — hangzott a válasz. — *Az NB I-ben szereplő Budapesti VSC csapata adja a teljes gárdát. Hajduk Gyula edző az alábbi csapatot jelölte ki: Kőrössy Ferenc, Gyerő Zoltán, Gyerő Csaba, Németh István, Zsoldos János, Togyeriska Imre, Gyenes József, Czigány Károly, Pálfi Sándor, Németh László, Hecsei Pál.*

— Ezen a versenyen sem lesz könnyű a magyar vasutasokat képviselő BVSC dolga...

— De mennyire, hogy nem! A moszkvai tornán *Belgium, Bulgária, Lengyelország, Magyarország, a Német Demokratikus Köztársaság, Olaszország, Románia* és a *Szovjetunió* részvétele már biztosra vehető. A rendezőség még számít *Franciaország, Jugoszlávia* és *Svájc* indulására is.

Ez hát a helyzet a két rangos, nemzetközi verseny előtt. Mindkét sportágban számtalan sikert értek már el nagy világversenyeken a magyar sportolók és vasutas sportolók is. Bízunk benne, hogy ezúttal is „hagyománytisztelők" lesznek... **Vedres József**

Éber pályaőr

A pályafenntartási szakemberek egyöntetű véleménye, hogy április 17-én reggel a 2707-es debreceni gyorsvonat Szajol és Szolnok között a Tisza-híd után pár méterrel a vasúti töltés „üregesedése" következtében veszélybe került volna, ha *Hegedűs Mihály* vágánygondozó a szolnoki pályafenntartási főnökség szajoli XVI-os pályamesteri szakaszának dolgozója időben meg nem állítja a gyorsvonatot. Mi is történt azon a reggelen?

Hegedűs Mihály pályaőr április 17-én Szolnokról Szajol felé — ellenőrzés során — a bal vágányon haladt, amikor a Tisza-híd közelében *észrevette, hogy a vasúti töltés oldala megrepedt, majd megdöbbenve látta, hogy a töltésben több méter mély tölcsér alakú üreg van.* Szinte gondolkodni sem volt ideje, mert távolban már feltűnt a debreceni gyors. A vonat elé szaladt és a beszakadt töltés előtt sikerült megállíttatnia. A gyors visszatolt Szajolba, majd a jobb vágányon — nem késéssel — folytatta útját.

Rövidesen helyszínre érkeztek a szolnoki pályafenntartási főnökség szakemberei is és megállapították, hogy a töltés alatt levő kislyukú áteresznél a téli csapadék és az elég magas *talajvíz kimosta a töltést és mintegy másfél méter átmérőjű, 6 méter mély üreg keletkezett.* A helyreállítás azonnal megkezdődött és még azon a napon este, 18 órakor a forgalom a bal vágányon — sebességkorlátozással —, de megindult.

Hegedűs Mihály pályaőr éberségével, lelkiismeretes munkájával súlyos kimenetelű balesetet előzött meg. Jutalma, minden bizonnyal, nem marad el.

— szj —

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM Ára 40 fillér 1969. MÁJUS 19.

Napirenden:

a nevelőotthonok helyzete és az üzemi étkeztetés

Május 2-án ülést tartott az elnökség

A szakszervezet elnöksége május 2-án ülést tartott. Az első napirend keretében a MÁV-nevelőotthonok helyzetéről és a további feladatokról szóló jelentést vitatták meg. A 3. szakosztály jelentése, melyet *dr. Rimóczi László* szakosztályvezető terjesztett az elnökség elé, részletesen elemzi a MÁV e több évtizedes intézményeinek tevékenységét.

A MÁV-nevelőotthonokban évente

mintegy 1300 vasutasgyerek nyer elhelyezést, akiknek nevelésével, gondviselésével a 8 intézményben, 70 pedagógus és mintegy 200 különböző munkakörben levő dolgozó foglalkozik.

A szülők a nevelőotthonokban elhelyezett gyermek, vagy gyermekek után a mindenkor érvényben levő jogszabályban előírt összegű ellátási díjat fizetik. *Az árva növendékek teljesen ingyenes ellátásban részesülnek.* Sőt, az ellátáson felül, havi zsebpénzt is kapnak. Amennyiben az árva növendékeknek nincs hozzátartozójuk, a szünet alatt is a nevelőotthonban tartózkodhatnak.

A MÁV- és a vasutasszakszervezet a tanulmányaikat befejező, *árva növendékeket ruházati segélyben részesíti.* A ruházati segély

középiskolás növendékeknél és általános iskolás fiúknál 3000-3000, általános iskolás lányoknál 2500 forint.

Ezt az összeget egészíti ki a szakszervezet — korhatárra való tekintet nélkül — 2000-2000 forinttal.

Az elnökség a 3. szakosztály jelentését és a szakszervezet közgazdasági osztályának kiegészítő jelentését elfogadta, majd határozatot hozott egy olyan intézkedési terv elkészítésére, melynek tartalmaznia kell a jelentésben összegezett feladatokat, s az elhangzott javaslatokat.

Az elnökség ezután az üzemi étkezés fejlesztésére tervezett intézkedésekről készült jelentést tűzte napirendre. A 3. szakosztály jelentése és a közgazdasági osztály kiegészítő jelentése az elnökség 1968. szeptemberi ülésén hozott határozat alapján készült. *A határozat ugyanis feladatul szabta, hogy a vasút 1968. évi eredményei alapján képződő részesedési alap felosztása után — az adott lehetőségek figyelembevételével —, részletes tervet kell készíteni az üzemi étkeztetés fejlesztésére.* A tervben meg kell határozni a beruházásokra vonatkozó fejlesztés és a vállalati étkeztetési hozzájárulás növelésének mértékét.

A folyamatban levő és a negyedik ötéves tervben sorra kerülő

fejlesztési intézkedéseket a 3. szakosztály jelentése részletesen tartalmazta. Ezzel az elnökség egyetértett, ugyanakkor megállapította, hogy az étkezési hozzájárulást illetően nem történt változás.

A kapacitások növekedésével előálló étkezési létszám növekedése miatt, arra lehet számítani, hogy a pénzben kifizethető nyereségrészesedés terhére, az előző évinél többet kell étkezési hozzájárulás fedezésére kifizetni.

Az elnökség, figyelembe véve, hogy a dolgozók étkezési hozzájárulásával kapcsolatos problémák országos jellegűek, *úgy határozott, hogy a vállalati étkezési hozzájárulás növelésének lehetőségét egy év elteltével újból napirendre tűzi.*

A harmadik napirend keretében az alapszervezetek 1969. évi újjáválasztásáról készült jelentés került az elnökség elé. A szervezési és káderosztály jelentését az elnökség elfogadta, majd különféléket tárgyalt.

Vácig elkészült a felújított szobi vonal

Az ország első vasútvonalának felújítása *Budapesttől Vácig befejeződött.* Legutóbb 1933-ban volt ezen a vonalon teljes felújítás, majd a háború után helyreállították a rombolásokat.

A tervbe vett villamosítás miatt most korszerű, nagy sebességre alkalmas, hézagnélküli felépítményt fektettek Vácig a *Bp. MÁV Építési Főnökség dolgozói. Az építők idei tervébe tartozik a vágányok teljes átépítése Rákosrendezőtől Vác-Alsó megállóhelyig.* A főváros területén 80 km-es pályát építettek *Rákospalota-Újpestig,* onnan 120 kilométeres sebességre alkalmas a pálya. *Dunakeszi és Rákospalota-Újpest* állomások kivételével a többi állomás vágányhálózatát is felújították, ezeken az állomásokon a két átmenő fővágányt cserélték ki nagysebességűre. Dunakeszi állomás átépítésénél a villamosítás miatt 70 cm-rel le kellett süllyeszteni a pályát a közúti felüljáró alá. Az állomásokat és megállóhelyeket

aluljáróval megközelíthető, kiemelt magas peronokkal építették, és korszerű térvilágítással látták el.

Dunakeszin az aluljárót nem a végleges helyén szerelték össze, hanem attól távolabb, majd részenként húzzák be csörlőkkel a végleges helyükre. Ezzel elkerülik a költséges provizóriumok építését és az ezzel járó sebességkorlátozást.

A vonal mostani felújítása hosszú korszakot zár le: végleg eltűnnek az 1933-ban fektetett vasaljak, melyek azóta teljesen tönkrementek és mód nyílik a vonalra engedélyezett sebesség lényeges felemelésére. Mostanáig ugyanis *Bp. Nyugati* pályaudvartól *Rákospalota-Újpestig* csak 50, onnan 75 km volt az engedélyezett sebesség.

A vonal villamosítását 1971-ben kezdik és még abban az évben befejezik. Ennek előkészítése érdekében Vácig már kábelbe helyezték a távbeszélő- és távíróvonalakat, a vonal mentén végleg eltűntek a távíróoszlopok.

Megszűnik a jelenlegi nyílt vonali elágazás is, ami a fővonal forgalmára bénítólag hatott.

A közút korszerűsítését már Nagymarosig elvégezték, onnan a hátralevő munkát csak a vasúti építkezések befejezése után végzik el. **B. I.**

Most tudjuk miért harcolunk

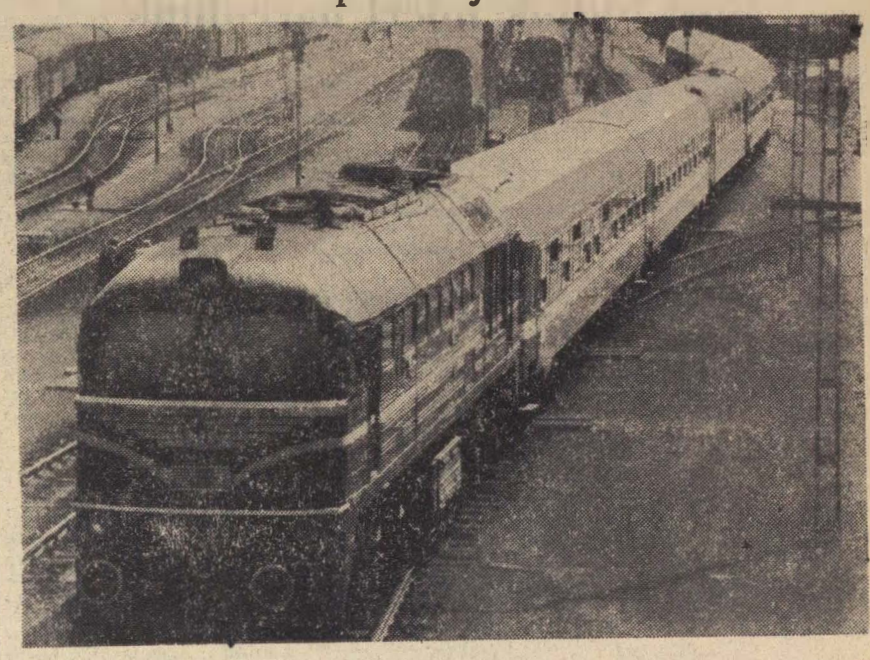
Landler Jenő a vöröskatonák között

(Pávich Béla rajza)

(Cikkünk a második oldalon.)

1969. június 1-től új menetrend

Sajtótájékoztató a Savária–Göcsej-Expressz próbaútján



A Savaria—Göcsej expressz megérkezik Szombathely állomásra (MTI foto)

Az új menetrend életbelépésétől, június 1-től a *Tokaj-* és a *Mecsek-Expressz* után újabb reprezentatív gyorsvonatot állít forgalomba a MÁV. Az új vonat neve: *Savária—Göcsej-Expressz.* S mint azt a név sejteti, az új expressz Budapest és Szombathely, illetve Zalaegerszeg között közlekedik.

A menetrendváltozásról *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes május 13-án a Savária—Göcsej-Expressz próbaútján — a robogó expresszen — tájékoztatta a sajtó képviselőit.

Mint minden évben, ezúttal is gondos munka előzte meg az új menetrend életbelépését.

A szerkesztőknek az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésének tapasztalatai mellett — az üzemi lehetőségek határain belül — a közlekedéspolitikai irányelvek időszerű célkitűzéseit is figyelembe kellett venni.

A nemzetközi forgalomban, kölcsönös megállapodások alapján — a személy- és a teherforgalomban egyaránt — kétéves időszakra készült menetrend. A belföldi forgalomban változatlanul *egy évig lesz érvényes az új menetrend.* Az utóbbi már figyelembe veszi az ötnapos munkahét bevezetésével kapcsolatos személyszállítási igényeket. A gazdaságosság követelményei mellett gondoskodtak az utazóközönség igényeinek kultúráltabb kielégítéséről is.

Ami pedig a főbb változásokat illeti, a nemzetközi forgalomban a *Berlin—Szófia* között közlekedő *Pannónia Expressz* meggyorsítása és mentesítése végett, *Berlin* és *Belgrád* között új nemzetközi gyorsvonatpár közlekedik. Emiatt a Pannónia-Expressz menetrendje megváltozik.

Örömmel lehet üdvözölni ezt az intézkedést, mely szerint a Pannónia és a *Polonia-Expressz*

Budapest-Keleti pályaudvar és Kelebia között Diesel-vontatással közlekedik.

Ezáltal a menetidő 35—50 perccel rövidebb lesz.

Megváltozik az útiránya a 2502/2501 sz. moszkvai gyorsvonatnak is. Az új menetrend életbelépésétől a Keletiből 8 óra 15 perckor indul és Miskolc—Szerencsen át Záhonyig villamosvontatással közlekedik. A *Budapest-Nyugati pályaudvar—Szolnok—Debrecen—Nyíregyháza—Záhony* között közlekedő 1702/1701 sz. gyorsvonatokkal, az érintett útvonalon jelentkező utasok részére közvetlen moszkvai hálókocsit közlekedtetnek. A közvetlen kocsi átsorozása mindkét irányba Záhonyban történik.

A nyári menetrendi időszakban *Budapest—Moszkva* között *Tisza-Expressz* néven, az eddiginél kedvezőbb időpontban új gyorsvonatpár közlekedik.

Az új menetrendben a nemzetközi vonalainkat átmenetben érintő kocsijáratokat illetően is több előnyös változás javítja az utazást. Így például az eddigieken túl

új közvetlen hálókocsijáratot vezetnek be Moszkva és Torinó között.

Ezeket a kocsijáratokat Budapestről Gyékényesen át és vissza az *„Adriatica"* továbbítja.

Számos intézkedéssel teszik kényelmesebbé a *Fekete-* és az *Adriai-tengerparti* üdülőhelyekre utazó magyar turisták utazását. A *Várnába, Burgasba, Ploceba* és *Rijekába közlekedő* — vonalainkat átmenetileg érintő — idegen fekvőhelyes kocsikban magyar utasok részére olcsóbb helyeket biztosítanak. Az utasok régi kívánsága nyer megvalósítást azáltal is, hogy a *Mamaia-* és a *Nord-Orient-Expressz* szerelvényében

Budapestről a tengerpartig étkezőkocsi, Kassa és Siófok között pedig — a nyári idényben — büfékocsi közlekedik.

A belföldi távolsági forgalomban, mint már a bevezetőben említettük, *tovább javul a városok közötti összeköttetés.* Ennek egyik bizonyítéka a Budapest-Déli pályaudvar—Székesfehérvár—Szombathely, illetve Boba—Zalaegerszeg között közlekedő Diesel-vontatású *Savária—Göcsej-Expressz.* A vonat menettartama a megállások ritkításával 34 perccel rövidül. Az új expresszvonat közlekedtetésével a hosszabb menettartamú Győr útirányon át közlekedő szombathelyi gyorsvonat összeköttetéseket megszüntetik. *Pápa és térsége utazási igényeinek kielégítése végett azonban a Budapest Keleti pályaudvar—Győr—Celldömölk között naponta egy pár közvetlen gyorsvonat közlekedtetését továbbra is fenntartják.*

A megállások ritkításával és a Diesel-vontatás további kiterjesztésével számos gyorsvonatnál rövidül a menettartam. A *Budapest Déli pályaudvar—Pécs* között közlekedő *Mecsek-Expressz* Pécsig menetrend szerint nem áll meg. Ezáltal menettartama 12 perccel rövidül.

A Diesel-vontatású távolsági személyszállító vonatok menettartama átlag 48 perccel lesz rövidebb a jelenleginél. Ez már haladás!

A békéscsabai távolsági személyforgalom dieselesítésével a *Duna-Tisza* köze és a *Tiszántúl* dieselesítési programjának jelentős szakaszához érkezett a MÁV, mivel a vontatás korszerűsítésével ma már összefüggő hálózatról beszélhetünk.

Az ötnapos munkahét bevezetésével a hét végi forgalomban nagyobb változások várhatók. Ennek figyelembe vételével megfelelő menetrendi intézkedések történtek. *A Budapestről eddig többségében szombaton délben induló mentesítő jellegű távolsági és munkásvonatok közlekedtetését péntekre csoportosították át.*

A növekvő idegenforgalmi igényeknek megfelelően

teljesen dieselesítik a Balaton déli partján közlekedő személyszállító vonatok vontatását,

s folytatják az északi part dieselesítését. A hét végén néhány új helyi vonat beállításával javul a *Velencei-tó* és a *Dunakanyar* közlekedése is.

Helyeselhető az a kezdeményezés, mely szerint bővítik a vidéki nagyvárosok és a Balaton vasúti összeköttetését. A nyári főidényben, előre meghatározott vasárnapi napokon közforgalmú gyorsvonatokat indítanak. *Debrecenből, Békéscsabáról és Szegedről Siófokra.* Ezek a gyorsvonatok öt órán belüli menettartammal teszik meg az utat a Balaton fővárosáig.

Szovjet fiatalok a debreceni járműjavítóban

A május 1-i ünnepségre hazánkba érkezett 300 fős szovjet ifjúsági küldöttség tagjai négy napot töltöttek Debrecenben. *Egy 34 fős csoport ellátogatott a debreceni járműjavítóba is.* A Novgorod területéről jött fiatalok ipari munkások, mezőgazdasági dolgozók és értelmiségi fiatalok voltak.

Az üzemlátogatás alkalmával *Mendre Ferenc,* a KISZ-bizottság titkára ismertette a küldöttség tagjaival az üzem történetét, munkáját.

ÖTVEN ÉVE TÖRTÉNT...

Most tudjuk miért harcolunk

Május első napjaiban megmozdult a főváros forradalmi proletariátusa. Órák alatt új munkászezredek szerveződtek. *„A Ganz Gyár és az Északi Főműhely munkásaiból alakult a 7. és a 13. munkászezred. A MÁV Istvántelki Főműhely dolgozói a 6., a MÁV gépgyáriak pedig a 8. munkászezredet állították fel.* Százával szöktek át az öntudatos munkások a megszállt területekről és jelentkeztek a Vörös Hadseregbe. *Landler Jenő* hívó szavára különösen sok vasutas és bányász érkezett a szerbek által megszállt baranyai háromszögből. Pécsről, Szentlőrincről.

Visszhangra találtak *Várnai Zseni* „katonafiához" intézett szavai:

Hazátlanok szent hazáját,
Ezer szívvel, ezer karral,
Szeresd fiam,
Védd meg fiam
Milliónyi akarattal,
Tűzzel, vassal és haraggal,
Most én mondom,
szülőanyád.

A vasúti műhelymunkásság hangulatát jellemzi *Perényi Jánosnak, a MÁV Északi Főműhely munkásának a Népszavához május első napjaiban küldött alábbi levele:*

„Tisztelt Elvtárs!

Ha van az emberben egy kis gondolkodóképesség és öntudat, ... mindenét kész feláldozni a szabadság védelmére. Jelentkeztem tehát a harctérre, Landler elvtárs csapatába. Be is voltam osztva, de azután hazaküldtek, mert öreg vagyok. Tessék a hadügyi népbiztos elvtárs tudomására hozni, hogy ne vegyék akadálynak, ha 54—56 éves is az, aki jelentkezik, mert úgy érzi magában, hogy megállja a helyét. Tessék csak felöltöztetni és a frontra küldeni, mert akit semmi sem csábít a harctérre, csak az öntudat, csak az tudja, mit kell most megmenteni. Az ilyen öreg harcos jobban kitesz magáért, mint tíz fiatal. En lovaskatona voltam, a tüzérekhez kéredzkedtem: egyszerre kisült, hogy koros vagyok, hazaküldtek. Úgy érzem, mintha arcul ütöttek volna. Ragaszkodom hozzá, hogy tegyenek vissza a tüzérekhez, és tessék felvenni a jelentkezőket, ha elmúlt is 50 éves. Most tudjuk, miért harcolunk. nem úgy mint 14-ben. Tessék ezt a hadügyet népbiztos elvtársnak tudomására hozni, én sokat nem akarok várni."

A munkásosztály erőre kap

Magyarország forradalmi népének a proletárdiktatúra melletti harcos kiállása és a *Vörös Hadseregbe* való lelkes özönlése megsokszorozta a fiatal proletárhadsereg erejét, és korábban nem ismert magasságba emelte harci szellemét. Ahogy a görög mitológia nagy hőse, *Anteusz* új erőre kapott, amikor megérintette szülő és tápláló édesanyját, a földet, úgy kapott új erőre a munkáshatalom és a *Vörös Hadsereg*, amikor az őt szülő és tápláló édesanyjához, a forradalmi proletariátushoz fordult. Néhány nap múlva felszabadult Szolnok. Megszilárdult a tiszai front. *A csehek megállásra és visszavonulásra kényszerültek. Salgótarján vörös maradt. A Tanácsköztársaság létét közvetlenül fenyegető veszély elhárítása lehetőséget adott a Vörös Hadsereg átszervezésére és az újonnan bevonult munkások gyors kiképzésére.*

A májusi forradalmi megmozdulás legfontosabb tanulsága — *Landler Jenő* szavaival szólva —: *„a legnagyobb veszély idején elengedhetetlen kötelessége minden forradalmi vezetőnek, hogy a forradalmi proletariátusra magára apellátjon!"*

Istvántelki — Északi

A *Magyar Vörös Hadsereg* megszervezésében fiatalos lendülettel és forradalmi lelkesedéssel résztvevő *Landler Jenő* május első napjaiban átvette a munkászeredekből szervezett III. hadtest vezetését. Ez az egyszerű, katonazubbonyban és lódenkabátban járó ügyvéd, aki korábban nem volt katona, kitűnő stratégiai meglátásokkal és taktikai érzékkel rendelkező erélyes, célratörő hadtestparancsnoknak bizonyult. *Megértette Stromfeld fölényes katonai művészettel. forradalmi merészséggel megtervezett elgondolásait, és szívvel-lélekkel harcolt annak keresztülviteléért.*

Különösen kiemelkedő érdemei voltak a hadsereg fegyelmének megteremtésében és harckészségének fokozásában. Fáradtságot nem ismerve, éjszakáig tartó szervező és felvilágosító munkával készítette elő katonáit a harcra. Alig volt hadtestének olyan kis egysége, amelynek parancsnokával és katonáival ne váltott volna néhány szót. Gyakran a késő éjszakába nyúltak azok a beszélgetések, amelyek egy-egy közösen megvívott sztrájk vagy tüntetés emlékét elevenítették fel.

Május 15-én megérkezett a parancs Miskolc visszafoglalására. 20-án megkezdődött a támadás. 21-én pedig a Hadseregparancsnokság távírógépei a győzelem hírét továbbították. A hadijelentések és tudósítások kiemelték az *Istvántelki és az Északi Főműhely* munkásainak hősiességét, dicsérték fegyelmüket, bátorságukat.

A Magyar Vasutas „Istvántelek — Északi" című cikke a régi harcok emlékét is megidézve így írt a miskolci csata hőseiről: *„Az élen mindig Istvántelek és Északi. Vetélkedtek mindig abban, hogy ki legyen a radikálisabb és most vetélkednek abban, hogy ki legyen az első a csatasorban... az a munkásság, amely így tud küzdeni, amely így tud fegyelmet tartani. amely ily hősiesen, minden póz nélkül tud meghalni, az a munkásság jogot szerzett magának a szebb, a jobb életre, az jogot szerzett magának arra, hogy ura legyen ennek az országnak. Eltölt bennünket a bizalom, mert Északiak és Istvántelkiek mint a múltban is, magukkal ragadják vidéki elvtársainkat, s látjuk azt, hogy Szolnok, Miskolc, Debrecen vasúti munkásai milyen hősiesen, milyen proletáröntudattal követik őket.*

Barátaink, ti hősök, kik odakint a csatamezőkön véretekkel írjátok a világtörténelmet, tetteitekkel, fanatizmustok szent tüzével megnyeritek a küzdelmet és mi a végtelen hála és büszkeség érzetével ölelünk mindannyiotokat magunkhoz."

A győztes miskolci csata

A kétszeres túlerővel rendelkező Interventiós cseh és román csapatok május 23-án egyesített ellentámadással kísérelték meg Miskolc visszafoglalását. Kétnapos elkeseredett harc után azonban meghátráltak. A csata után *Landler Jenő* a *Vörös Ujság* tudósítójának adott nyilatkozatában dicsérettel és elragadtatással emlékezett meg a páncélvonatok katonáinak hősiességéről. *„Ugyanakkor nem hagyhatom szó nélkül* — mondotta — *a miskolci és diósgyőri munkásságot, különösen a miskolci vasutasokat, akik akkor, amikor veszély volt, egyetlen hívó szóra, szinte pillanatok alatt fegyvert ragadtak és ide álltak a küzdők sorába."*

A győztes miskolci csata után a Landler-hadtest folytatta előrenyomulását. Június 5-én felszabadult *Sátoraljaújhely*. Június 6-án a *Vörös Hadsereg* harcoló egységei bevonultak *Kassára*. Néhány nap múlva elérték *Eperjest* és elfoglalták *Bártfát*. A Kárpátok gerincéig üldözték az ellenséget.

Gadanecz Béla

Visszapillantás egy tanácskozásra

A szocialista brigádmozgalom megszületésének tizedik évfordulóján, április 11—12-én tartották országos tanácskozásukat Budapesten a szocialista brigádvezetők. A tanácskozás egyrészt összegezte egy évtized tapasztalatait, másrészt meghatározta a további tennivalókat.

Az előadói beszédet *Gáspár Sándor elvtárs, a SZOT főtitkára tartotta.* — A brigádmozgalom része a szocialista munkaversenynek. abból nőtt ki, annak magasabb formája — állapította meg bevezetőben. A brigádok eredményesen tevékenykednek a termelés gazdaságosságáért. az önköltség csökkentéséért, a jobb minőségért.

„A brigádmozgalom a szocialista humánumon alapuló emberi kapcsolatok fejlesztésének eszköze is. Benne testet ölt a munkásoknak az a természetes tulajdonsága, hogy önzetlenül, egymást segítve, egymásra hatva, egymás sorsáért felelősséget érezve alakítják, fejlesztik a szocialista társadalom munkahelyi kis közösségeit. A szocialista brigádmozgalom legtiszteletreméltóbb vonása épp abban van, hogy keretei között megvalósul az emberi, baráti együttműködés, szolidaritás és a kölcsönös segítés. A brigád egy-egy tagjának öröme közös öröm, gondja, bánata közös fájdalom" — emelte ki Gáspár elvtárs.

Növekedett a brigádok száma

Ha ma még nem is minden brigád, és nem is mindenkor tesz eleget vállalt kötelezettségének, ha elsősorban a kollektív életre, az önművelésre vonatkozó programpontok esetenként hiányt is szenvednek, a mozgalom gazdasági és politikai jelentősége elvitathatatlan. Hiszen ma már több mint egymillió dolgozó tesz évről évre vállalást a hármas célkitűzés eléréséért.

A mozgalom térhódítását jelzik a számok. *Míg 1959-ben 12 943 brigád 134 111 taggal tett hitet a hármas jelszó mellett, addig 1968-ban már 96 414 brigád 1 065 667 taggal küzdött a büszke cím és a kitüntető jelvények elnyeréséért. S hogy nem eredmény nélkül: jelenleg már 1074 arany-, 4431 ezüst- és 9502 bronzplakettes brigád dolgozik.*

A vasutas dolgozók is az elsők között csatlakoztak a mozgalomhoz. *1968 végén már 7531 brigád 73 398 taggal* vette ki részét a mozgalomból. Ennél nagyobb számban csak az építő- és a vasasszakszervezethez tartozó dolgozók vesznek részt a mozgalomban.

A tanácskozás egyértelműen elvetette azt az aggályoskodást, miszerint az új mechanizmus, a vállalati érdek előtérbe kerülése gátolja a mozgalom fejlődését, erősödését. Ellenkezőleg! *A mozgalom előtt olyan perspektivák nyíltak, amelyek újabb indítékot adnak terebélyesedéséhez.* Mind a referátumok, mind a felszólalók hitet tettek amellett, hogy nincs szükség a mozgalom gyökeres átalakítására. A hármas jelszó változatlanul helyes. *Szükség van tiszont a mozgalom színesebbé, differenciáltabbá tételére, az irányítás javítására, az értékelés realitásának biztosítására.*

A vezetőktől többet várnak

Hangot kapott itt is, de a vasutas brigádvezetők országos tanácskozásán is az a gondolat, *hogy nem kellene-e negyedik jelszónak felvenni: „szocialista módon vezetni".* Ha a hármas jelszót elégségesnek is tartjuk, a javaslat mindenesetre azt az igényt fogalmazza meg, hogy *a brigádok több segítséget várnak mind a gazdasági vezetőktől, mind a mozgalmi szervektől.* Követelmény az előrehaladás érdekében, hogy javítsák a mozgalmi szervek a brigádtagokkal való foglalkozást.

A tanácskozáson sokrétűen hangzott el az igény az erkölcsi és anyagi elismerést illetően. Gáspár elvtárs válaszában utalt arra, hogy a KISZ és a SZOT legfelsőbb vezetőszervei rövidesen meghatározzák a tapasztalatok alapján feladatainkat a mozgalom fejlődésével kapcsolatban.

Minden illetékes egyetért abban, hogy a gazdasági vezetők elé minden szinten nagyobb követelményeket kell állítani a brigádmozgalommal kapcsolatban.

Akad javítani való a brigádok belső életét illetően is. Különösen olyan vonatkozásban, hogy hatásuk nagyobb legyen a munkahely egész kollektívájára. A kulturális és művelődési színvonal emelésére tett vállalásokat kell tartalmasabbá tenni, s azok realizálását következetesebben megkövetelni. Sokan kértek — főleg az alsóbb szintű tanácskozásokon — valamiféle sablont a vállalásokat, a brigádok belső életét illetően. *Ez az, amit nem lehet és nem szabad adni. Keretek közé szorítással éppen lényegétől, az önálló kezdeményezéstől fosztanánk meg a kollektívákat,* nem is szólva arról, hogy nincs két olyan brigád, amelynek összetétele és adottságai azonosak volnának.

A tapasztalatok összegezése hozta felszínre azt a tényt is, hogy sok helyütt az anyagi elismerésnél eluralkodott az egyenlősdi. Gáspár elvtárs ezzel kapcsolatban a következőket mondotta: *„Ha azt látja, hogy úgyis annyit kap, mint a másik, akinek a képzettsége, vagy a teljesítménye pontosan a duplája, vagy másfélszerese, mint az övé, akkor annak a brigádtagnak ártunk, amikor odaadjuk neki a pénzt egyenlő alapon."* Így nem ösztönözzük ugyanis a jobb munkára, képzettsége emelésére.

Legyünk igényesek

Valamennyi brigádtag részéről megszívlelendő az összefoglalónak egy másik tétele is: *„Legyünk megértőek, de ne elnézőek. Emberségesen, tisztességesen... az ember egész értékét tekintve kell az embert megítélni. Jó tulajdonságát fejleszteni, a rosszakat, amennyiben vannak, javítani, korlátok közé szorítani." „A brigádoknak egy kicsit nagyobb hévvel kellene ostorozniuk — most már a brigádon kívül is — mindazt, ami a rendszer természetével nem fér össze, fel kellene lépnünk az igazságtalansággal, a jogtalansággal, az embertelenséggel szemben."*

A tanácskozáson részt vett és felszólalt *Kádár János elvtárs, az MSZMP Központi Bizottságának első titkára.* Az aktuális kül- és belpolitikai kérdéseken túl több vonatkozásban is szólt a szocialista brigádmozgalomról. Emlékeztetett arra. hogy a mozgalom születésének időpontja egybeesett a szocialista fellendülés új szakaszának kezdetével. Méltatta a mozgalom 10 éves fejlődését, hatását a szocialista építésre.

Különösen jelentősnek minősítette azt a tényt, hogy a mozgalom átfogja a termelés minden területét, a társadalom, a családok. az egyének életét, tömegeket nevel. hatása a mozgalom részvevőin túl is érezhető.

A fiatalokkal is foglalkozni kell

Megszívlelendő és új vonása kell legyen a mozgalomnak a politizáló légkör kialakítására vonatkozó indíték. Azt tanácsolta a brigádoknak, hogy fordítsanak nagyobb figyelmet a politikai képzésre is. Kérte a résztvevőket. hogy foglalkozzanak az eddiginél többet az ifjúsággal. Az ifjúságnak nem elég megmondani. hogy mi a helyes, hanem példát is kell mutatni, mert a példa az igazi nevelés. *„Az a szó, amely nem vág össze a példával, inkább rombol, mint épít"* — mondotta Kádár elvtárs.

A tanácskozáson sokat vitatott anyagi és erkölcsi elismerésről — összefüggésben a szocialista elmélet elvével — a következőket mondotta: *„Jelenleg egyidejűleg két ösztönző erő hat: az erkölcsi és az anyagi. Az erkölcsi ösztönzés nagy erejére ragyogó példa maga a szocialista brigádmozgalom. Mert igaz ugyan, hogy itt a munkát anyagilag is dotáljuk, de mindaz. amit a szocialista brigádok végeznek — azt nem lehet megfizetni. A brigádok ugyanis olyasmit is adnak a társadalomnak. aminek nincs is ára. ami tehát megfizethetetlen."*

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

Szakszervezetünk elnöksége május 1-e alkalmából a szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkájuk elismeréseként a

Szakszervezeti Munkáért jelvény aranyfokozatát adományozta: *Ádám Jánosnak*, a budapesti igazgatóság osztálybizottsági titkárának, *Bajnok Lászlónak*, a Szak- és Szerelőipari Főnökség volt szb-titkárának, *Váci Jánosnénak*, a Landler Járműjavító Üzem társadalombiztosítási tanácsa elnökének, *Ujvári Józsefnek*, a pécsi területi bizottság közgazdasági bizottsága tagjának, *Bohus Györgynek*, Orosháza állomás szb-titkárának, *Huszár László* nyugdíjasnak, Tapolca állomás volt szb-elnökének, *dr. Egei Ferencnek*, a miskolci területi bizottság elnökének, *Darai Gyulának*, a debreceni területi bizottság társadalombiztosítási csoport vezetőjének, *Adamáth Gyulánénak*, a budapesti területi bizottság mellett működő számvizsgáló bizottság elnökének, *Magyar Györgynek* és *dr. Bordi Istvánnak*, szakszervezetünk politikai munkatársainak.

Ezüstfokozatot kaptak: *Lőric Béla*, Sopron GySEV állomás szakszervezeti bizottságának tagja, *Eötvös Sándorné*, az Utasellátó Vállalat üdültetési felelőse, *dr. Farkas József*, a Vasúti Főosztály szb-tagja, *Sáncz János*, a társadalombiztosítási osztály budapesti ellenőrzési csoportjának vezetője, *Mátyás István*, Rákoshegy állomás szb-titkára, *Lengyel Sándor*, a MÁV Hídépítési Főnökség függetlenített termelési felelőse, *Radnóti Károlyné*, az Északi Járműjavító Törekvés Kultúrotthon könyvtárosa, *Smidth Ferenc*, a pécsi pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságának termelési felelőse, *Gelencsér Vilmos*, a kaposvári vontatási főnökség szb-elnöke, *Koza András*, a kiskunhalasi pályafenntartási főnökség szb-titkára, *Szücs Imre*, Szeged állomás szb-tagja, *Boros Zoltán*, a szombathelyi járműjavító függetlenített szb-titkára, *Hoffman József*, Veszprémvarsány állomás szb-titkára, *Barna László*, a Miskolc-Tiszai pályaudvar szb-tagja, *Füzy István*, a miskolci területi bizottság tagja, *Jenei Lászlóné*, a debreceni területi bizottság tagja és *Veress Gyula*, a debreceni területi bizottság gazdasági bizottságának tagja.

Az elnökség ezenkívül *131 elismerő oklevelet* adott át azoknak a szakszervezeti tisztségviselőknek, akik hosszú éveken keresztül a szakszervezeti mozgalomban eredményes munkát végeztek.

Vasutas anyák köszöntése

Vasutas édesanyákat köszöntöttek anyák napja alkalmából szakszervezetünk Benczúr utcai székházában. Az ünnepség kezdetén a Benczúr utcai MÁV-óvoda három óvodása — *Rejtő Marika, Reményi Gabika és Garamszegi Ildike* — meghatóan kedves kis verset szavalt az anyai szeretetről, a gyermeki háláról, s ragaszkodásról.

Ez után a kedves bevezető után az elnökség nevében *Szabó Antal* főtitkár üdvözölte a meghívott 25 vasutas édesanyát és átadta az elnökség adományát.

Az édesanyák közül *Trásy Györgynét* és *Barna Rozáliát* mutatjuk be olvasóinknak.

— Amikor férjemmel megesküdtünk, már akkor elhatároztuk, hogy sok gyermekünk lesz — mondja mosolyogva Trásy Györgyné, a budapesti MÁV-kórház gyógytorna-tanárnője. *Eddig 5 gyermeket szültem, négy fiút és egy kislányt. A legidősebb 15 éves, a legfiatalabb — a kisleány —, 14 hónapos. Mondanom sem kell, nagyon boldogok vagyunk, különösen a kisleánynak örülünk.* S hogy a család és az 5 gyermek mennyi gondot, mennyi munkát jelent, ezt minden sokgyermekes édesanya tudja, de szívből vállaltam az anya szerepét, a sok gyermek felnevelését, és ha még olyan fáradt is vagyok, akkor is szívesen dolgozom az enyémért.

— A férj, vagy a nagyobb gyermek segít-e a házimunkában?

— Ott, ahol a feleség is dolgozik, szinte nélkülözhetetlen a férj, a gyermekek segítsége. *A takarítást, a mosogatást és egyéb házimunkát közösen végezzük. Bevásárolni pedig segít a férjem.* Egyedül a főzés az én feladatom. Nem könnyű édesanyának lenni, de nagyon nagy boldogság. Ezt az érzést az, akinek gyermeke nincs, soha nem ismeri meg.

Barna Rozália, a Nyugati Műszak dolgozója, 4 gyermeket szült. Fiatal, megtört arcán látni, hogy az élet nem volt hozzá kegyes. Férje züllött, gorombа ember volt. Házastársi szeretetből számára nagyon kevés jutott. Évekkel ezelőtt elváltak, s mert szabadulni akart még a férje nevétől is, a bíróságtól kérte leánykori nevének viselését. Monori-Erdőn 4 gyermekével egyedül él. *Munka után — reggel 6-tól délután 2-ig dolgozik —, hazasiet, megfőz, kitakarít, mos, ha van még ideje és energiája, akkor gyermekeivel foglalkozik.* 12 éves a legidősebb, 4 éves a legfiatalabb. Napközben, amíg ő hazaér, a szomszédok vigyáznak a gyerekekre.

— *Nagyon jó gyermekeim vannak* — mondja csendes, halk hangon. — *Szófogadóak, szorgalmasak. Tanulmányi eredményük 3,8 és 4,1 között van. Az iskolában sincs panaszrájuk. A gyermekeim magatartása, rendes viselkedése is hozzásegít ahhoz, hogy a gondokat, nehézségeket könnyebben viseljem el. Bár az én életem boldogtalan lett, gyermekeimet szeretném mégis boldogan, édesanyához méltóan felnevelni.*

Sz. J.

Személypénztár Héviz gyógyfürdőn

Keszthely közelében levő világhírű gyógyfürdő helyen május 1-től önálló vasúti személypénztár nyílt. *Ezzel nemcsak Keszthely állomás mentesült a Hévizről érkező utasok tömeges jegykiadásától, hanem ez az intézkedés az utazóközönség kényelmét is szolgálja,* hiszen már a turnusváltás előtt előre mindenki megválthatja vasúti jegyét.

Kiváló eredmények — kiváló csomópont

Nagykanizsa vasúti csomópontot illetően — ahol a dolgozók május 1-ét a „kiváló csomópont" kitüntetés elnyerésével ünnepelhették — lassan már anakronizmussá válik a *„megy a gőzös..."* kezdetű dalocska.

— A múlt évben különösen jelentős lépést tettünk a dieselesitést illetően — hallottuk *Veszely Józseftől*, a vontatási főnökség vezetőjétől. — *Nagyon jól beváltak a hozzánk állomásitott M40-es Diesel-mozdonyok.*

A gőzösök lassan Nagykanizsa körzetében is a forgalom peremére, a mellékvonalakra szorulnak ugyan, de a múlt évben azért még jelentős segítséget nyújtottak. Erre utal a tavaly elért *az 5,9 millió forint értékű, közel 11 ezer tonnás szénmegtakarítás*, amely a vontatási főnökség javára irható.

A 100 etkm teljesítmény nagyobb részét azért már itt is a modern gépek hozták, és döntően ezeknek és a már jól begyakorlott személyzetüknek volt köszönhető, hogy *az egy mozdonyra eső etkm teljesitmény 103,97 százalékra alakult, és az üzemeltetési költségeket 7,7 százalékkal csökkentették.*

Két aranykoszorús brigád

Nagykanizsán a vontatásiak 26 szocialista brigádja 235 fővel teljesítette tavaly a jubileumi verseny keretében tett felajánlását. Közülük két brigád már elnyerte az aranykoszorús jelvényt. Az egyik a *Pólai János* (19-es mártír volt) nevét viselő 12 tagú kocsijavító brigád *Torma László* vezetésével, a másik az öttagú *Kilián György* kocsitisztító brigád.

A dolgozóknak az új technika iránti vonzódását csak növelte az a körülmény, hogy a vontatási főnökség vezetői *megvalósították a sorozatra vezénylést, és ennek keretében egy hónapra előre személyre szólóan kitöltésre kerül a grafikus vezénylési napló. Így minden mozdonyvezető és fűtő egy hónapra előre tudja, mikor kell szolgálatba mennie.* A szervezettség magas fokára jellemző, hogy a vezénylésnél az esedékes vagy kért szabadságot, de még a kötelező orvosi vizsgálatok idejét is figyelembe veszik.

A szocialista versenymozgalom magasabb formái is tért hódítanak már a főnökségnél. A múlt év folyamán a kocsiműhely, a villamos-, valamint a mozdonyműhely dolgozói teljesítették a *„Szocialista üzemrész"* cím elnyerésére tett felajánlásukat. Külön is érdemes megjegyezni, hogy a kocsiműhely *részlegvizsga tervét 104,64 százalékra, futójavitási tervét 101,03 százalékra teljesitette.* A mozdonyszemélyzet egy szolgálati órájára eső jármű kilométer-teljesítmény 4,75-ről 5,1 km-re növekedett.

Örömmel látják a vontatási főnökség dolgozói, *hogy megkezdődött részükre egy 600 személyes öltöző-mosdó épitése.* A műhelyi dolgozók munkáját könnyíti majd meg az a kerékpársüllyesztő berendezés, amelynek telepítését a napokban kezdték Nagykanizsán.

A versenyt — most már a kiváló cím birtokában — tovább folytatják a még jobb forgalmi, gazdasági eredményekért. Az idei esztendőre, hazánk felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére 23 szocialista brigád 473 fővel tett vállalást. Így a nemes mozgalomban részt vevők száma már meghaladja a főnökség összlétszámának kétharmadát.

Áruszállítás terven felül

Valamennyi célkitűzés túlteljesítésével vett részt a kiváló csomópont cím elnyerésében Nagykanizsa állomás.

— Nem volt könnyű dolgunk — mondják teljes joggal —, hiszen a múlt esztendőben is sok többletmunkát jelentett az állomás számára a balatoni vonal folyamatban levő rekonstrukciója.

Nagykanizsa állomás dolgozóinak azonban volt erejük arra, hogy segítsék a közeli határállomás, *Murakeresztúr* munkáját is. *Kimagasló eredményt értek el az áruszállításban.* Áruszállítási tonnatervüket több, mint 20 ezer tonnával túlteljesítették, bár nem egy olyan fuvaroztatójuk van, mint az *Ostyagyár* és a *Bútorgyár*, melyek igazán nem kínálhatják a nagy súlyú rakományokat. Az állomás munkáját kitűnően előmozdította, hogy a kereskedelmi szolgálat jó kapcsolatokat alakított ki a fuvaroztatókkal és megfelelt céljainak a helyi MÁV-AKÖV komplexbrigád.

Egyöntetű a vélemény Nagykanizsa állomáson, hogy ez a mostani kiváló cím nemcsak a tavalyi, hanem az azt megelőző évek jó munkájának elismerését is jelenti, hiszen az utóbbi 11 évben *Varga László* állomásfőnök vezetésével tizenegyszer teljesítették a korábbi élüzem célkitűzéseket és egy alkalommal kongresszusi zászlót is nyertek.

Az állomáson is erős a szocialista brigádmozgalom. A számszerűség mellett munkájuk tartalma is megfelel a magas követelményeknek. 1968 folyamán 33 brigád 301 fővel, valamint két üzemrész 220 dolgozóval — a forgalmi nem utazók és a kereskedelmi szolgálat dolgozói — teljesítette a szocialista cím elnyerésének feltételeit. Munkájukat nagyon elősegítette a vontatási főnökséggel és a többi társszolgálattal kötött komplexbrigád szerződésük.

Méltó folytatás igérete...

Az állomás szakszervezeti bizottsága méltó gazdája a versenynek, amihez megfelelő nyilvánosságról is gondoskodnak. Külön kiemeljük *Varga Lajos* személyvonatos vonatkísérő szocialista brigádját, akik már hét éve teljesítik a mozgalom követelményeit. Tavalyi eredményei alapján most részesült ezüst koszorús jelvény és plakett kitüntetésben *Pécsi Lajos* műszaki szocialista brigádja. Ez a nyolc tagú kollektíva sokat foglalkozott a többi szocialista brigád patronálásával és több társadalmi munka kezdeményezői voltak.

Nagykanizsa állomás dolgozói méltóképpen szeretnék folytatni az idén a korábbi munkasikereket. Ezért határoztak úgy, hogy most már a *„Szocialista szolgálati hely"* kitüntető cím elnyeréséért is versenyeznek.

L. J.

NEHÉZ VOLT A KEZDET...

Látogatás Budapest—Vizafogó állomáson

Az állomás a múlt század végén épült. Azután, hogy az iparosodás, a gyárak építése, a Váci úton megkezdődött. A századforduló éveiben még személyvonatok is jártak ide. *Akkor Lipótvárosnak hívták az állomást. A Vizafogó nevet csak később kapta.* A mendemonda szerint egy különösen szerencsés halászat alkalmával itt a közelben a Dunából egy órlási vizát (tengeri halat) fogtak. Hogy igaz-e, vagy nem, nem jártunk utána.

— Talán az egyetlen állomás az országban Vizafogó, ahol egész nap megállás nélkül folyik a munka — mondja *Kukor Ferenc forgalmi szolgálattevő*, az állomás műhelybizottságának a titkára. — Ez azért van, mert nálunk a ki-bejáró vonatok nem zavarnak. Nagy a területünk is és így igyekezni kell, ha végezni akarunk. *A Duna mellett, sőt, még a Váci út másik oldalán is ipartelepeink vannak. Nem kisebb jelekkel dolgozunk, mint a Magyar Hajó- és Darugyár, a Ferroglobus, a Láng Gépgyár és az Angyalföldi Erőmű.* A „mozgásunk" különös elővigyázatosságot követel, hiszen egy-egy műszakban kétszer keresztezzük a Váci utat és négyszer a Dráva utcát. Jelenleg egyébként visszaálltunk a háromműszakos munkára.

— Hogy-hogy visszaálltak? — kérdeztük meglepetten.

— Az állomás létszámhiány miatt kénytelen volt bevezetni a kétműszakos munkát. Ezt annak idején a Budapesti Igazgatóság is jóváhagyta. Aztán kiderült, hogy többe kerül a leves, mint a hús, mert a korábbi 20—22 órás kocsitartózkodási idő 44—46 órára emelkedett. Lett is riadalom. A furcsa csak az volt, hogy pont azok, akik helyeselték ezt a szükségmegoldást, nehezen látták be, hogy tévedtek. *Végül mégis rendeződött minden és a létszámhiány ellenére is 3 műszakban már eredményesen dolgozunk.* Az igaz, hogy a forgalmi szolgálattevő jelenleg váltót állít és sorompót is kezel. A forgalom szempontjából ez a megoldás viszont nem megnyugtató.

Az állomás egyébként eddig nyolcszor lett élüzem. Legutóbb most május 1-én kapták meg ismét ezt a címet. Az állomáson nagyon jó a szocialista brigádmozgalom is.

Ez az év nem valami sikeresen indult, hiszen a két műtőzkodási idő nagyon lerontotszak miatt felszökött kocsitarta az állomás eddigi eredményét. Az igyekezet, a tenniakarás nem hiányzik azonban az emberekből és így minden remény megvan arra, hogy az év végére kiköszörülik a csorbát.

Gergely József

Együttesen a közös célokért

Az 1968. évi eredményes munkájuk alapján Balassagyarmat csomópont dolgozói elnyerték a „Kiváló Vasúti Csomópont" címet. A kultúrotthonban megtartott ünnepségen megjelent *Balassa István*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője, *Géczy Imre*, a városi pártbizottság első titkára, *Lombos Márton*, a városi tanács elnöke és *Pásztor János*, a budapesti igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának vezetője.

Kovács Lászlónak, a csomóponti pártbizottság titkárának megnyitó szavai után *Balassa István* igazgatóhelyettes köszöntötte a csomópont dolgozóit és méltatta az elmúlt év eredményeit.

— Örömünkre szolgál, hogy a csomópont kollektívája évek óta eredményesen és évek óta balesetmentesen dolgozik — mondotta az igazgatóhelyettes. — Ez a siker annál is inkább figyelemre méltó, hiszen a növekvő és egyre iparosodó város szinte naponta újabb feladatot ró a csomópont dolgozóira. Az eredményeik azonban önmagukért beszélnek. A forgalom, a vontatás, a pályafenntartás és a szertár minden tényezőnél élüzemszint felett teljesítette tervét.

Az igazgatóhelyettes elmondotta még, hogy a csomópont a személyszállító vonatok menetrend szerinti indításánál 99,7 százalékos, a tehervonatok menetrend szerinti indításánál pedig 96,94 százalékos eredményt ért el.

A fizető árutonnatervüket a tervben meghatározott 100 százalékkal szemben 137,28 százalékra teljesítették.

Az igazgatóhelyettes ezután 4 vasutasnak „Kiváló Dolgozó" kitüntetést adott át, *majd sor került a szocialista brigádcimeket igazoló oklevelek, illetve a különböző fokozatú jelvények kiosztására is.*

A csomópont dolgozói előtt *Kovács László* párttitkár felolvasta *dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége*, valamint a város társadalmi szerveinek táviratban küldött jókívánságait is.

Az ünnepség befejezése után *Márton András* állomásfőnöktől és *Somogyvári Lajos* vonalfőnöktől az ez évi feladatokról érdeklődtünk.

— Nem lesz könnyű ez az év sem — mondja halk egyszerűséggel *Márton András* állomásfőnök —, hiszen az iparosodó város sok munkát ad. Épül az AKÖV telephelye, terjeszkedik a *Finomkötöttárugyár*, gombamódra szaporodnak a családi és hétvégi házak, ezekhez pedig építőanyag kell. De sorolni lehetne, szinte vég nélkül azokat a feladatokat, amelyek elvégzése ránk, vasutasokra vár. De együttes erővel sikerrel vesszük ezt az akadályt is.

— Nehezíti a munkánkat a *Nógrádkövesd—Balassagyarmat* közötti vonalszakasz átépítése is — kapcsolódik a beszélgetésbe *Somogyvári Lajos* vonalfőnök — hiszen ez elég sok vágányzárt jelent, és még azt, hogy a teherforgalom egy részét csak éjszaka tudjuk lebonyolítani. Ennek a munkának azonban örülünk, hiszen az eddigi 12 tonnás tengelynyomás 16—18 tonnára emelkedik és megnő a sebesség is.

Az állomás vezetői elmondották azt is, hogy az

átépítés alatt az utasokat „ingajáratban" az AKÖV-vel közösen szállítják.

Az előkészületek már megtörténtek, s a szállításban fennakadás nem lesz.

Szóltak az állomás vezetői arról is, hogy a növekvő teher- és személyforgalmat rég kinőtte az állomás. Egy időben 30 kocsit kezelhetnek, s az igény kétszer ennyi. Kicsi és elavult az állomás felvételi épülete, s nem kielégítő a vontatás szociális létesítménye sem. Az öltöző-, fürdőépítkezés régóta vajúdik. *Növelni kellene a váróterm részt is, hiszen a váróterem 36 személyes, ezzel szemben naponta 7—8 ezer ember fordul meg az állomáson.*

Ezek természetesen nemcsak a balassagyarmati csomópont vezetőinek okoznak fejtörést, hanem a budapesti igazgatóság vezetőinek is. Az azonban tény: a város fejlődésével egy időben nem fejlődött az állomás, s ezen a helyzeten az anyagi lehetőséghez mérten változtatni kell.

Szerényi József

A kitüntetés kötelez...

Déli csomópont a nyári csúcsforgalom előtt

A vezérigazgatói elismerések sorozata, melyekkel *Budapest Déli Vasúti Csomópont* főnökségei dicsekedhetnek, jelzi, hogy dolgozóik az utóbbi években becsülettel helytálltak a szocialista munkaversenyben. Folyamatos eredményeik és tavalyi, különösen sikeres munkájuk alapján méltán nyerték el a *„kiváló vasúti csomópont"* kitüntetést.

Különösen elismerésre méltó, hogy *a pályaudvar 99,75 százalékos teljesitményt ért el a személyszállító vonatok menetrendszerű indításában.* A műszaki kocsiszolgálat létszámhiánya ellenére is biztosította a személykocsik tervszerű karbantartását és a kulturált utazás megkövetelte tisztaságot. A vontatásiak a vonóerő gazdaságos kihasználásában elért *116 százalékos* eredményükkel és utazó személyzetük *112 százalékos* termelékenységével tűntek ki. Fegyelmezett, utasításszerű munkát tükröz, hogy négy éve sem vonatbaleset, sem vonatveszélyeztetés nem fordult elő, *utasbaleset pedig nyolc éve nem történt a pályaudvaron.*

Napi 63 vonatpár

A csomópont vezetői és dolgozói jól tudják: a kitüntetés kötelez. Minden erőt a következő időszak nagy feladataira, a nyári forgalomra koncentrál a csomópont szakvonali és mozgalmi vezetése.

— Rendkívüli feladatok előtt állunk — mondta *Rakk Kálmán állomásfőnök.* — Az új menetrend végrehajtását *53* vonatpárral kezdjük, a nyári csúcsidényben, június 24-től pedig naponként *63* vonatpárral dolgozunk. Ezek között *23* gyorsvonatpár lesz.

Vasutasok számára nyilvánvaló e feladat nagysága. Az 1861-ben létesült fejpályaudvar — ahol a felszabadulás előtt csak *14* vonatpárral dolgoztak — vonatfogadó és indító vágányainak száma mindössze eggyel gyarapodott egy évszázad alatt...

Lehetséges-e, ilyen szűkös körülmények között a rendkívül megnövekedett feladatok végrehajtása?

— Lehetséges, ha jól szervezzük meg a munkánkat és társszolgálatainktól megkapjuk a szükséges segítséget — mondta az állomásfőnök. — *Éppen tegnap tartottuk a nyári forgalommal kapcsolatos műszaki konferenciát, melyen a csomópont szakvonali és mozgalmi vezetőivel részletesen megbeszéltük a tennivalókat.*

Máris kidolgozták a percnyi pontosságú szerelvényfordulót, amelynek alapján készül a szerelvényösszeállítási, a ki- és betolatási munkarend. Ezt a technológiai leírást a csomópont valamennyi érdekelt dolgozója kézhez kapja. Idejében ellátnak mindenkit „kapuskönyvvel" is, ami az új menetrend kivonatát tartalmazza. Ennek alapján pontos felvilágosítást adhatnak az utasoknak.

Éles szerelvényfordulók

A nyári forgalommal kapcsolatos legnagyobb gond a szükséges személykocsimennyiség biztosítása. *A pályaudvar 44 saját szerelvényéhez 370 hagyományos és 12 színes kocsira lesz szükségük. A hétvégi többletvonatokhoz 114 kocsi áthozatalát tervezik a Keletiből és a Nyugatiból.* Számolnak azzal, hogy a programszerű munka mellett sem lesz meg mindig a saját szerelvényekhez szükséges *382* kocsi. Ezért nagyon „éles" szerelvényfordulókra készülnek fel. Fokozottan számítanak a műszaki kocsiszolgálat segítségére.

— Vajon nem hiába teszik-e ezt a forgalmiak? — *Perge József*, a *Déli Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség vezetője* bizakodó.

— Számunkra előnyös, hogy most idejében megkaptuk a szerelvényfordulók ütemezését — mondta — Kocsitisztítóink, lakatosaink felkészülhetnek, kialakíthatjuk a karbantartási, takarítási új „menetrendünket". *Mindenképpen biztositjuk, hogy a gyorsvonatok hetenként kétszer, a személyvonatok egyszer tisztitást kapjanak. A Mecsek expresszen* tavaly naponta végeztünk nagytakarítást. Az idei nyáron erre nem lesz időnk, mert csak 34 percet tartózkodik nálunk ez a szerelvény. Nagytakarítást Pécsett kell majd elvégezni, ahol éjszaka tartózkodnak ezek a kocsik.

Éjszakai kocsimosás

Azt is megtudtuk *Perge Józseftől*, hogy az idén javulnak a kocsitartás feltételei. Május végére elkészül személykocsi-mosó berendezésünk a 14-es számú, nagytisztító vágányon. Csakhogy azzal máris számolniok kell, hogy a nappali órákban aligha használhatják a kocsimosót. A szerelvények kihúzása csak az alagútban történhet — zavarnák a forgalmat. A kocsimosó üzemeltetésére főként az éjszakai, vonatmentes órákban számíthatnak.

A tervek szerint az idei nyári forgalomban a csomópont vonatainak 47,6 százaléka már Diesel-vontatású lesz.

— Nálunk már nincsenek gőzmozdonyok — mondta *Vontatási Főnökség vezetője.* — Csak mint vendégeket fogadjuk a *424-es* és a többi gépeket, melyek főként az ingavonatokkal jönnek hozzánk. A nyári forgalom zavartalan lebonyolítására mi is megtettük a szükséges intézkedéseket.

Az *M 40-es* gépeikkel melyek jól beváltak, készek a nagy erőpróbára. A hétvégi csúcsok idején erősítést kapnak még Hatvanból is. Probléma csak akkor lehet, ha valamelyik mozdony nem érkezik vissza idejében, kiesik a fordulójából. Három fordalakatos brigádot szerveztek. Mindegyik öttagú, s bennük egymást váltva, a legjobb szakemberek állnak éjjelnappal készenlétben a legsürgősebb javítások azonnali elvégzésére.

A Déli pályaudvaron a nyári forgalom valóban forró napjaiban is számíthatnak a 31 szocialista brigádra, melyek az elmúlt esztendőben ugyancsak tanujelét adták szorgalmuknak, rátermettségüknek. A társszolgálati ágak összehangolt együttműködésével, tervszerű munkával biztosítják az újabb utasrekordot ígérő nyári forgalom zavartalan lebonyolítását.

(lőrincz)

Egyenletesebb kocsiellátást

A szegedi igazgatóság területén 1969 első negyedévében az *összes leadott kocsik száma 120 989 volt. Ez 35 840 kocsival kevesebb, mint az elmúlt év hasonló időszakában.* A leadott kocsik száma ugyan csökkent, nem csökkent viszont a késetten kezelt kocsik száma. *Míg 1968 első negyedévében 20,5% volt a késetten kezelt kocsik aránya, addig 1969 ugyanazon időszakában ez az arány 22,5%-ra emelkedett.* Ezzel párhuzamosan növekedett a kocsiállásdíj is. Ez a többletbevétel azonban nem kárpótolja a vasutat a ki nem állított. Illetve a kirakatlanul maradt kocsik elmaradt fuvardíj bevételéért.

Már a második negyedév első hónapjaiban is több állomáson jelentkezik a lassú kocsimozgás, a kocsik indokolatlan várakoztatása és ez ahhoz vezet, hogy nagyon sok állomás nem tud kellő időben kocsit biztosítani a rakodáshoz. *Nemcsak beszélni kell a kereskedelmi szemlélet kialakításáról, az ügyfelek pontos és gyors kiszolgálásáról, hanem azt meg is kell valósítani.* Az egyenletesebb kocsiellátás, a gyorsabb elegymozgás érdeke a vasútnak, a fuvaroztatónak és a népgazdaságnak is.

Sziládi Sándor

Nyolc aranyjelvény

Nyékládháza állomás az 1968. évi eredményéért *a Kiváló főnökség kitüntetés mellé a Szocialista főnökség megtisztelő címet is elnyerte.* A munkában az idősebb, tapasztaltabb vasutasok mellett a fiatalok is derekasan helytálltak. A állomás eredményesen dolgozó KISZ-szervezetének nagy része van abban is, hogy a fiatalok rendszeresen tanulnak, képezik magukat. *Szép számmal vettek részt a Szakma ifjú mestere mozgalomban is.* A részvevők közül nyolcan szerezték meg a Szakma ifjú mestere jelvény arany-, hárman az ezüst- és egy fiatal a bronz fokozatot. **Uglyai Sándor**

A miskolci három halálos baleset tanúsága

Az üzemi balesetek múlt évi csökkenő tendenciája ez évben — sajnos a súlyos balesetek vonatkozásában — ellenkezőjére fordult. Csökkenés csak a könnyebb lefolyású balesetek és a munkanapkiesések számában tapasztalható. Az e tekintetben kialakult helyzetet azonban beárnyékolja a halálos és csonkulásos balesetek számának indokolatlan mértékű emelkedése.

Mint a statisztikai elemzésből kitűnik, legkedvezőtlenebb helyzet a csonkulásos balesetek alakulásában tapasztalható, mely csupán az első negyedévet illetően több mint háromszorosára — 3-ról 10-re emelkedett. *A súlyos balesetek emelkedése a pályafenntartási és forgalmi szakszolgálatnál szembetűnő. Jellemző baleseti ok, ebben az időszakban is, a tolatási szabályok megszegése, az őrszelvényen belül végzett tevékenység során tapasztalható figyelmetlenség, és a felügyelet lazasága.*

A halálos balesetek előfordulását tekintve romlott a miskolci igazgatóság baleseti helyzete. A múlt évi két halálos balesettel szemben, eddig 4 halálos baleset történt Miskolc-igazgatóság területén, s ebből három, egyetlen csomóponton, a Miskolc-Tiszai pályaudvaron. Mindháromnál több szolgálati ágat érintő, súlyos és sorozatos mulasztás volt megállapítható.

A vasút területén bekövetkezett halálos és csonkulásos balesetek egyértelműen arra figyelmeztetnek, hogy a közlekedő vonatok vágányútjában foglalkoztatott dolgozók biztonságának védelmére fokozottabb gondot kell fordítani.

A váltók ellenőrzése fontos

A vasútüzem egyik leglényegesebb, legfontosabb, egyben legkényesebb felépítményi szerkezetei a kitérők. A kitérők kezelése igen komoly szakismeretet, éber, lelkiismeretes szolgálatellátást kíván a vasutas dolgozóktól. *A kitérők felépítményi fenntartása, rendszeres mérése, milliméter nagyságrendű hibák megszüntetése beláthatatlan következményeket háríthat el.* A vasutas dolgozók tízezreinek egyik legfőbb tevékenysége irányul ezeknek a berendezéseknek üzemképes kifogástalan gondozására. Ugyanilyen nagyfontosságú a váltók, kitérők helyzetének, állapotának megfigyelése és ellenőrzése is. *Egyetlen dolgozó lankadó ébersége, kellően át nem gondolt cselekménye a legsúlyosabb következmény hordozójává válhat, mint ezt számos baleset is bizonyítja.* A kitérők kezelése, tisztítása, gondozása azonban nem veszélytelen. A váltók, kitérők tisztítása sok szempontból fontos, még akkor is, ha a felületes szemlélő csupán egyszerű söprögetésnek látja. *A váltók, akár gépi, akár kézi állítása egyaránt megköveteli, hogy a csúszófelületek ápoltak, tiszták legyenek, a tő- és csúcssínek tökéletesen záródjanak, illetve nyíljanak, a mozgórészek akadálytalanul működjenek.* E fontos célokat szolgálják az állomási váltótisztítók, és télen a zord időjárás körülményei között a pályafenntartási munkáscsapatok.

Az utasításokat be kell tartani

Fokozott veszélyesség miatt szigorú biztonságtechnikai előírások szabályozzák a váltók tisztítási, takarítási munkálatait, *így például az F. 2., F. 3., F. 4., 159, 283, 422, 423, 428, 429, 430 és 431. pontjai.* Hasonlóan a váltók tisztítását végző dolgozók biztonságát hivatottak szolgálni a pályafenntartási óvórendszabály *27., 29., 30., 31., 32., 45., 52. 27, 29, 30, 31, 32, 45, 52.* pontjai, továbbá a sárga mellények rendszeresítésére vonatkozó előírások.

A felsorolt pontok egyértelműen határozzák meg a tolatásban részt vevő mozdonyszemélyzet, tolócsapat, váltókezelő, előmunkás, valamint váltótisztítók feladatait. Az előírások önmagukban felületes és hiányos végrehajtás esetén, mit sem érnek. Halálos és csonkulásos balesetek bizonyítják, hogy e munkatevékenységre minden eddiginél fokozottabb gondot kell fordítani.

Ez év január 6-án a *Miskolc Tiszai* pályaudvar II. sz. vágányáról, szabadtároló V. számú vágányára toló, *9527.* számú vonat elütötte *Kuru Vilmos és Kalapos András* váltójégtelenítést végző pályamunkásokat. *Kuru Vilmos*, 38 éves pályamunkás sérülései következtében életét vesztette, *Kalapos András* könnyebb sérüléseket szenvedett.

A baleseteket a forgalmi, pályafenntartási és vontatási dolgozók mulasztásainak sorozata idézte elő. A váltók jégtelenítésének kezdetét nem jelentették a forgalmi szolgálati helyeken. A tolatásban részt vevő forgalmi dolgozók nem tartották felügyelet alatt a tolatási területet, bár tudtak arról. A tolatásvezető elhagyta a tolatási területet, s a mozdonyszemélyzet tolatásvezető távollétében végzett mozgást.

Tragédiát — tragédia követi

Alig fejeződtek be Kuru Vilmos halálos balesetének vizsgálatai, Miskolc állomáson újabb tragédia okozott gyászt, fájdalmat. Február 12-én, röviddel a munka megkezdése után, a nem egészen egyhónapos vasúti szolgálattal rendelkező, 22 éves *Kun Istvánné* váltótisztítót ütötte el a *Felsőzsolca felé kijáró, 492. sz. vonat.* Nevezett helyszínen életét vesztette. Megállapították, hogy a tér felügyeletét ezúttal is elmulasztották. Az is kiderült, hogy hiányos volt a váltótisztítók felügyeletének és foglalkoztatásának szabályozása is. *Kun Istvánné* balesetének — az alig egy hónappal korábbi eset után — semmiképpen nem lett volna szabad bekövetkeznie. Miskolcon azonban e két halálos baleset után sem vonták le a megfelelő tanulságokat, és április 6-án bekövetkezett a harmadik halálos baleset, amelynek ezúttal *György Imre* vonatfékező esett áldozatul. A harmadik halálos balesetet az okozta, hogy a *V. 42. 509.* pályaszámú villamos mozdonnyal végzett kocsiellökést, a nevezett, kocsik közül történő kijövetele előtt végrehajtották.

A tragédiákat, többek felületes, gondatlan magatartása, utasításellenes ténykedése, meghonosodott, helytelen gyakorlat idézte elő. A balesetvizsgálat súlyos rendszerbeni hibák sorozatát állapította meg mindazoknál, akik a tolatásban részt vettek. Hiányos tolatásvezetői megbízatás mellett, jelzések téves értelmezésén túl, tiltott területen végzett kocsiakasztásig, szinte minden mozzanatot szabályellenes módon hajtottak végre.

Az eddig eltelt időszak súlyos eseményeinek tanulságait minden érdekeltnek sürgősen le kell vonni. Erre hívta fel a figyelmet elnökségünk februári ülésének határozata is, mely kimondja, hogy a veszélyeztetett területeken foglalkoztatottak vonatforgalommal kapcsolatos információját jelenleginél megbízhatóbbá kell tenni. Határozottabban fel kell lépni a mulasztásokkal szemben.

H. K.

A baleset oka: váltóellenőrzés elmulasztása

Május 2-án 2 óra 57 perckor Hatvan állomás „Szabad" állású jelzője mellett behaladó 420/a sz. vonat a kijelölt és szabad I. sz. vágány helyett a szerelvényvonatokkal elfoglalt III. sz. vágányra járt be és a biztonsági határjelzőtől 50 méterre álló kocsikba 20—25 km/óra sebességgel beleütközött. A baleset következtében a vonat postakocsija egy tengellyel kisiklott és súlyosan megrongálódott. Az abban szolgálatot végző mozgó postások mindhárman megsérültek. Egy BDat és egy Bat kocsi, valamint a vonat villamosmozdonya megrongálódott. A BDat kocsiban helyet foglaló kirakó jelentéktelen sérülést szenvedett.

A balesetvizsgáló bizottság megállapítása szerint a baleset bekövetkeztével okozati összefüggésben felelősség terheli Szabó László segédfelvigyázó, Hatvan állomás létszámába tartozó térfelvigyázót, mert a szabad vágányutat a rendelkező forgalmi szolgálattevőnek bejelentette és a jelzőt „Szabad behaladás" állásba állította anélkül, hogy az előírt kulcsegyeztetést és váltóellenőrzést megtartotta volna. *A baleset oka: váltóellenőrzés elmulasztása.*

Nem véletlenül következnek be az ilyen események. Megnéztük az állomás baleseti helyzetét ez év januárelsejétől. *Megállapítottuk, hogy elég sűrűn fordul elő kisebb-nagyobb figyelmetlenség, szabálytalanság és az utasítás be nem tartása miatti baleset.* Íme néhány példa:

Január 1-én a személypályaudvaron tolatás közben határhiány miatt egy rakott kocsi kisiklott és egy MÁV és egy DR kocsi összeakadt.

Február 10-én az állomási és a jászberényi tartalék a biztonsági határon kívülre került és horzsolódott. Február 12-én tolatás közben a 28. sz. helyszini állítású váltót felvágták.

Február 14-én a rendezőben saruátugrás következtében 3 üres kocsi kisiklott.

Február 17-én a rendezőben tolatási határhiány miatt egy PKP üres kocsi két tengellyel kisiklott.

Február 21-én ugyanott saruátugrás következtében egy CSD rakott kocsi egy tengellyel kisiklott.

Február 26-án az Mt. 499. sz. vonat összeállításánál 11 kocsit rászalasztottak a VII. sz. vágányon álló 25 kocsiból álló szerelvényre. Ennek következtében egy rakott kocsi egy tengellyel kisiklott.

Március 8-án a rendező pályaudvaron utolérés következtében egy PKP üres kocsi egy tengellyel kisiklott.

Március 8-án a személypályaudvaron az I. sz. répavágányon *Bora Attila* 12 éves hatvani lakos csonkulásos balesetet szenvedett. *Nevezett a 2073. sz. vonat még mozgásban levő egyik kocsija alatt akart átbújni. Ez az esemény is rávilágít arra, hogy az illetéktelen személyeket nem akadályozzák meg, hogy tiltott helyen tartózkodjanak,* illetve a sinek között járkáljanak. Jellemző, hogy a 420/a sz. vonat baleseténél a helyszínen fényképfelvételeket készítő balesetvizsgálót a vágányok között egy ott illetéktelenül kerékpározó személy elütötte.

Március 12-én a személypályaudvaron a 12. sz. helyszini állítású váltót tolatás közben felvágták.

Március 13-án a rendezőpályaudvaron határhiány miatt, tolatás közben egy PKP rakott kocsi egy tengellyel kisiklott.

Április 26-án a rendezőpályaudvaron az irányvágány meghúzása közben megfutamodott kocsik horzsolódtak, 3 üres kocsi 2—2 tengellyel és 1 rakott kocsi egy tengellyel kisiklott.

Az ilyen eseménysorozat után törvényszerűen bekövetkezik egy nagyobb baleset is. Miért? Azért, mert addig lazítják a fegyelmet, míg megszokássá válik a szabálytalan, utasításellenes munka. *Így történt ez Hatvan állomáson is.*

S hogy a 420/a foglalt vágányra járatása nem járt komolyabb következménnyel, nem mentesülhetnek a felelősségrevonás alól azok a dolgozók és vezetők, akik szolgálat közben megfeledkeznek az utasításokról, illetve akik nem követelik meg a fegyelmet.

Kovács Imre

Baleseti krónika!

Április 14-én Kunszentmiklós—Tass állomás fűtőházi szerelővágányán *a 375 936* számú vízszerelést végző álló mozdonyra „rájárt" *a 424 176* számú szénszerelést végző mozdony és erőteljesen megnyomta az álló mozdony útközője előtt *Tóth József* mozdonyfűtőt. Nevezett az elszenvedett sérülései következtében kórházba szállítás után életét vesztette. *A balesetet az okozta, hogy az egymáshoz 10 méternél közelebb álló járművek közé Tóth József egyenes testtartással belépett,* miközben a *424—176* pályaszámú mozdonnyal kiszerelési okból körültekintés és figyelj jelzés adás nélkül felzárkóztak az álló *375 936* psz. mozdonyra.

Április 14-én az 1052 számú vonat Simontornya állomásra történt behaladása közben elütötte Loe József salakost. Nevezett az elütés következtében súlyos sérüléseket szenvedett. A balesetet az okozta, hogy Loe József a vágányok között álló falicskáját későn tolta odébb. Megállapították, hogy nevezett enyhén ittas volt.

Április 18-án Mezőtúr állomás VII. vágányán fűtőházba történő bejárásra várakozó *411 282 és 376 644* pályaszámú mozdonyok ütközői között összenyomásból eredő súlyos üzemi balesetet szenvedett *Balla Sándor a 411 sorozatú mozdony vezetője.* A balesetet az okozta, hogy miközben Balla Sándor mozdonyvezető sínszálra állva mozdonya lámpáját kezelte, a *376* sorozatú mozdony váltóállítás elősegítése végett, jelzésadás nélkül a mögötte álló mozdony felé mozdult. *Balla Sándor állapota javul.*

Április 24-én Kőbánya-felső állomás VII. sz. vágányán álló 2157 számú vonat fékpróbája közben súlyos belső sérülésekkel és bordatörésekkel járó üzemi balesetet szenvedett Kollár János féklakatos. A balesetet az okozta, hogy a vonat utolsó kocsijának végütközőjénél tevékenykedő Kollár Jánost megnyomta egy meglökött és az egységes vonat végéig elgurult kocsi. Az elgurult kocsi egy ugyanezen a vágányon álló össze nem kapcsolt másik elegyhez tartozott, melynek összerázása éppen folyamatban volt.

HK.

Korszerűsítették a hatvani vontatási főnökség üzemi konyháját

Az utóbbi időben egyre nehezebbé vált a hatvani vontatási főnökség üzemi konyháján dolgozó személyzet munkája. Ezt elsősorban azok a körülmények is nehezítették, hogy az aránylag szűkre szabott üzemi konyhán folyamatos, egész napos étkeztetés folyt. A korszerűtlen üzemi konyha már nem felelt meg sem az egészségügyi, sem pedig a szociális követelményeknek. Éppen ezért örömmel üdvözölték a dolgozók, hogy — aránylag rövid idő alatt — az üzemi konyhát megnagyobbították, korszerűsítették.

Szűcs Ferenc

Felépítménycsere a Balaton déli oldalán

A Balaton déli oldalán folyó vasúti rekonstrukciós munka fontos szakaszához érkezett. A vonalat *Balatonboglárig* teljesen felújítják, és *jelenleg Balatonboglár és Fonyód között folyik felépítménycsere,* amely május 30-ig, a nyári forgalom kezdetéig elkészül.

Az állomások közül *Balatonszemes* és *Szántód—Kőröshegy* vágányhálózatát építtették át.

Balatonszemesen utasaluljárót is építettek, amely június 15-én nyílik meg.

A nyári forgalom idejére felfüggesztik az építkezést, és csak az utómunkákat folytatják — a Balaton déli oldalán. A pályamunkások azonban nem maradnak tétlenül: *Nagyrécse* és *Zalaszentjakab* közti nyílt vonalat építik át, valamint Nagyrécse állomást.

Összel a Balaton déli partján, Fonyód és Balatonfenyves között, a nyílt vonalon folyik tovább a munka. Átépítik *Balatonmária-fürdő* állomást is.

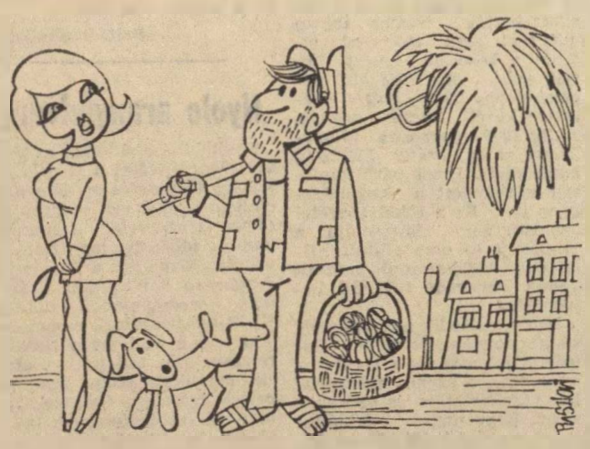
Jelentős magasépítményű munkákat is elvégeznek a rekonstrukcióval egyidőben:

Balatonszemesen 6 lakásos lakóépületet, minden állomáson üzemi épületeket emelnek.

A magyar tenger déli oldalán a nyílt vonalat 1970 végére építik át, egy évvel később pedig, 1971 decemberére átépítik *Balatonszentgyörgy—Murakeresztúr* között is a felépítményt.

AZ EGYENRUHA BECSÜLETE

AZ UTCÁN



— Nekem mindig tetszett az egyenruha, de téged még a kutya se tisztel.

A PIACON

— Magának nem hiszem el, hogy friss a tojás. Tegnap azt mondta rendes a vonat és mégis félórát késett.

A PÁLYAUDVARON

— A tisztelgés a kiskörösi kadarnak szól! Az intéző elvtárs nem érdemli meg.

(Pusztai Pál rajzai)

Izgalmas, színvonalas döntő

Befejeződött a járműjavító üzemek szocialista brigádjainak szellemi vetélkedője

Harmati Sándor vezérigazgató-helyettes, a zsüri elnöke, megnyitja a döntőt.

A Szolnoki Járműjavító Üzem vezetői a szakszervezeti bizottság, a KISZ-bizottság és a Művelődési Ház vezetője még az elmúlt év végén felhívással fordult valamennyi járműjavító üzem vezetőihez és szocialista brigádjaihoz, hogy csatlakozzanak a szolnoki szocialista brigádok által kezdeményezett — a jubileumi évforduló tiszteletére indított — szellemi vetélkedőhöz.

A felhívást a 8 járműjavító üzem szocialista brigádjai elfogadták és azon 466 brigád, 6047 versenyzője vett részt. A vetélkedő 10 fordulóból állt és üzemenként amolyan háziverseny formájában került megrendezésre. Az első 9 fordulóban csak írásbeli feladatok szerepeltek, a 10. forduló a nyilvános üzemi döntő volt. Ezen a döntőn első helyezést elért szocialista brigád vett részt az országos döntőn, amelyet a szolnoki kulturális napok egyik eseményeként Szolnokon tartottak. Az országos döntőbe a következő 8 szocialista brigád került: az Eszaki Béke, a Debreceni Kilián, a Székesfehérvári Dózsa, a Landler Seben, Szombathely Derkovits, Szolnok Landler, Miskolc Május 1. és Dunakeszi Bláthy brigádja.

Az üzemi vetélkedő és a döntő kérdései öt témakört öleltek jel, igy: történelmi — munkásmozgalmi, vasúttörténeti, művészeti, műszaki — balesetelhárítási, és a szocialista brigádokkal kapcsolatos kérdéseket. Minden brigád minden témakörből egy-egy kérdést kapott. A döntő zsürijében helyet foglalt: Harmati Sándor vezérigazgató-helyettes a zsüri elnöke, Becker Antal szakosztályvezető, Mackó István, a személyzeti és munkaügyi szakosztály helyettes vezetője, dr. Faragó Ferenc osztályvezető, Kajcsa József szakszervezetünk közgazdasági osztályának helyettes vezetője, Gadanecz Béla, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet tudományos főmunkatársa és dr. Udvarhelyi Béla, a Vasúti Főosztály műszaki könyvtárának munkatársa. A döntő játékvezetője Balogh Mária a Televízió riportere volt.

Az országos döntő tulajdonképpen már május 9-én, pénteken megkezdődött, azzal a kiállítással amelyen a jubileumi évforduló eseményeit megörökítő legszebb tablókat, illetve a brigádnaplókat mutatták be. Ezen a napon bírálták el a szakdolgozatokat is, ugyanis *az országos döntőn csak fizikai brigádok vehettek részt, a műszaki szocialista brigádok írásban, szakdolgozat formájában vetélkedtek.*

A döntőt két fordulóban bonyolították le. Szombaton, május 10-én reggel 9 órakor az elődöntőt, este 6 órakor pedig az elődöntőből bekerült 4 brigád részvételével a döntőt tartották meg. *A délelőtti elődöntőből az Északi Béke, a Szolnoki Landler, a Szombathelyi Derkovits és a Landler Seben szocialista brigádjai kerültek a döntőbe.* Az esti vetélkedő mindvégig izgalmas és színvonalas volt. Az első három fordulóban az Északi és a Szolnoki brigád azonos pontszámmal állt. A negyedik fordulót az Északi „vette" jobban, az ötödiket viszont Szolnok és 22 ponttal holtverseny alakult ki. Szombathely 18 ponttal és a Landler 15 ponttal ekkor már befejezte a versenyt.

Következett az „újra vívás". Mindkét csapat gyengélkedett és ismét holtversenyben végeztek. Az izgalom ekkor már a maximumot érte el. A több száz hallgatóság még pisszenni sem mert, amikor *Balogh Mária* riporter felolvasta a második pótkérdést. Az Északi „brillírozott", s válaszukra a maximális 5 pontot kapták. *Ezt az eredményt a szolnoki csapat már nem tudta „hozni" s igy a nagyon szoros és izgalmas küzdelemben az első helyet 30 ponttal az Északi Járműjavító Béke szocialista brigádja szerezte meg.*

Ezután Harmati Sándor vezérigazgató-helyettes átadta a vetélkedő győzteseinek a díjakat és tiszteletdíjakat.

A győztes brigád tagjai és Balogh Mária riporter, a játék vezetője.

(Deák Zoltán felvételei)

Az első helyezett brigád 5000 forintos pénzjutalmat és *Rödönyi Károly miniszterhelyettes*, a MÁV Vezérigazgatójának különdíját a 11 napos Szovjetunióbeli utazást kapott.

A második helyezett szolnoki brigád 3000 forintos jutalmat és a *Vasutas Szakszervezet Elnökségének* külön díját, a 14 napos hazai üdültetést — ahova egyébként a férjek elvihetik a feleségüket és a feleségek a férjüket is — nyerte meg.

A szombathelyi brigád 2000 forintos jutalomban és az *Utaselláto Vállalat* külön jutalmában egy-egy ajándékkosárban részesült. A szolnoki brigád ezen kívül megkapta Szolnok város különdíját az 100 forintos pénzjutalmat, amit *Csoma Kálmán*, a városi tanács elnöke adott át.

Az országos döntő további eredményei a következők voltak: *a kiállított tablók első díját a 2000 forintos pénzjutalmat a Debreceni Járműjavító Kilián brigádja, a brigádnapló első díját a vele járó 2000 forintos pénzjutalommal a Szolnoki Járműjavító facserejavító brigádja, a szakdolgozat első díját pedig a Dunakeszi Járműjavító Üzem Szárnyaskerék szocialista brigádja kapta meg az ezzel járó 5000 forintos jutalommal együtt.*

Szerényi József

Szerencsi gondok

A Tokaj „kapuja" Szerencs, rohamosan fejlődik és minden bizonnyal rövid időn belül a városok sorába lép. A táj természeti szépsége, történelmi rangja már hosszú idők óta kedvelt helye a turistáknak, a bel- és külföldi természetkedvelőknek.

Az egyre növekvő forgalom a szerencsi csomópont vasutasaira is nagy feladatot ró. *Jó munkájukat, igyekezetüket bizonyitja, hogy az elmúlt évi eredmények alapján elnyerték a kiváló vasúti csomópont cimet.* Anélkül azonban, hogy ünneprontók lennénk, néhány hiányosságra szeretnénk felhívni a miskolci igazgatóság vezetőinek figyelmét.

A felvételi épület cukorgyár felőli oldalán a tűzfal sarka romos, életveszélyes. A raktárhoz vezető út rossz, gödrös, s főleg esős időben a raktár nehezen közelithető meg. A Prügyre közlekedő GV. megközelitése is nehézséget jelent, mert az átszálló utasok a vágányok között balesetveszély miatt nem járhatnak, a kisvasúti kocsikat viszont nem tolják fel a raktárig. *Szerencs* felől a Taktaközbe épített közút nincs és így nem volt szerencsés a sínek felszedése.

Németh Pál

Százéves a Typographia

A múlt század második felében a hazai ipar fejlődése nyomán egyre szervezettebbé vált munkásosztályunk, létrejöttek különböző szervezetei, szakegyletei, s kialakult a haladó eszmékért küzdő, a munkásság törekvéseit, harcát segitő munkássajtó. A szakegyletek közül elsőként a pest-budai könyvnyomdászok önképző egyletének lapja, „a nyomdászat és rokonszakmák közlönye", a Typographia került ki a sajtó alól 1863. május 1-én. Ez az időpont egyben a magyar szakszervezeti sajtó születését is jelzi.

A munkásmozgalom sajtója — s közöttük a Typographia — a kezdeti időszakban is felismerte, hogy a proletariátus harcához, életkörülményeinek javításához, céljainak eléréséhez nem elegendő önmagában a szervezkedés, a politikai és gazdasági küzdelem, hanem elengedhetetlen a munkások eszmei öntudatának és műveltségének az emelése. Ezeknek a céloknak a jegyében alakitották ki a lap szellemi irányvonalát. Ha voltak is hibái, azok a munkásmozgalom kezdeti útkeresésében eredtek.

A Typographia fennállásának 50 esztendős jubileumát az első szabad májuson, a Tanácsköztársaság idején ünnepelte. A Horthy-rendszer alatt sokszor szenvedett üldöztetést a lap, számos esetben kirivó fehér foltokkal, üresen maradt hasábokkal jelent meg, jelezve a lap irányvonalának összeférhetetlen voltát a cenzúra által engedélyezett „hivatalos eszmékkel". A második világháború utolsó évében betiltották, s a felszabadulás után jelenhetett meg újból, most már szabadon a szakszervezet újságja. 1948-ban egyesült a nyomdászszakszervezet a könyvkötők és a litográfusok szakszervezeteivel, megszűntek a korábban különálló mozgalmi újságok, s ettől az időponttól kezdve Betű cimen jelent meg a szakszervezet hivatalos lapja. 1957 óta újból az eredeti lapfejjel, Typographia cimmel kerül az olvasók kezébe az újság.

A százesztendős jubileum alkalmából köszöntjük mi is társlapunkat, a Typographiát.

VASUTAS PORTRÉ

Az állomásfőnök

12 esztendeje már, hogy *Nagy Lajos Bicske állomás főnöke lett.*

A főnöki iroda munkaszobába. A falon egymás mellett sorakoznak a tizenegyszeres élüzemről bizonyságot hirdető elismerő oklevelek. A főnök íróasztalának fiókjaiban pedig a különböző szállító vállalatok, köztük az *Érc- és Ásványbánya elismerése* a vállalati munka vasúti segítéséért, a figyelmes, gyors szállításért.

A múlt évi szállítási teljesítmény az igazgatóság által tervezett *114 ezer tonna helyett 138 ezer tonna volt.* A szállíttató vállalatokkal való jó kapcsolat, a rendszeres érintkezés és fuvarszerző tevékenység eredménye ez. Már most a nyári fuvarkötésekről tárgyal, szállítófeleket keres, hogy ne üresen fussanak a vagonok, s hogy tervszerű legyen az állomás teherforgalma is. *Nem várja a fuvarozatókat, ő megy hozzájuk.*

A munkaerőhelyzettel elégedett. Bicskén évek óta nincs létszámhiány. *A múlt évi szabadságot is időben kiadták, sőt 603 nappal más állomásoknak is segitettek.*

A főnök 12—14 órát dolgozik naponta. Ellátja az üzemgazdasági munkát, anyagkezelő, közel félmillió forint értékű fogyóeszközt kezel, dicséretes módon végzi az egész ügyviteli munkát. *Sok időt fordit a beosztottak személyes ügyeinek intézésére.* Gyakran megtörtént, hogy családhoz kellett menni, vagy az állomásfőnöki irodába kéretni egy-egy családot. Volt. aki hosszabb ideig nem vehette fel fizetését, s mindezt diszkréten kellett megoldani.

Tanácstagként a válófélben levőkhöz vagyont ment osztani. S a vagyoni osztozkodás helyett békét teremtett, s a zátonyra futott házasságot helyreállította. Járási pártbizottsági tagként *nemcsak a vasutasok, de a járás lakosai boldogságáért is dolgozik.* Az állomáson a szocializmus elvei gyakorlati valóságot nyertek, amit mondanak, úgy értik és aszerint cselekszenek. *A szolgálat pontossága, a szabad időben végzett társadalmi munka közügye lett a bicskei vasutasoknak.* Rangja, becsülete van a munkának. Itt mindenki egész emberként áll helyt szakmai és társadalmi munkájában. Hárman tanácstagok, tizen önkéntes rendőrök az állomás dolgozói közül.

Nagy Lajos munkájának legtöbb jellemzője szakmunkájában és a pártszervezetben is *a példaadás.* Évente 2—3 pártonkívüli nyer felvételt az MSZMP tagjai sorába. A szakemberképzés is állandósult része munkájának. Érdemes a fiatalokkal kitartóan foglalkozni — vallja. Bátrak, tudni és cselekedni akarnak. Életüket érteni, igénvüket formálni, lendületüket hasznosítani felnőtt ember módjára kell és lehet.

Kovács János

Eredményesen dolgoznak Baja állomáson

Baja állomásnak tavaly nem sikerült a kiváló szolgálati helyek sorába lépnie.

— Ugy is mondhatnánk: majdnem, de mégsem... — jegyezte meg mosolyogva *Rapavi Endre* üzemgazdász, a szakszervezeti bizottság titkára. — A tonnaterven kívül ugyanis valamennyi versenyfeltételnek megfeleltünk.

— Mire mennénk azzal, ha most az értékelés módszerét hibáztatnánk? — tette fel a kérdést *Jávor Imre párttitkár, kereskedelmi állomásfőnökhelyettes.* — Pedig ezt is joggal tehetnénk, hiszen 1968-ban egyetlen kocsiigényt nem utasítottunk vissza. „Fuvarelvándorlásunk" nem volt, szállítópartnereinket sikerült megtartani, sőt, a bajai műkő- és cementipari üzem növelte is szállításait. Arról viszont igazán nem tehetünk, hogy állomásunkon nagyon sok fagyapot, bútor és gépi berendezés kerül feladásra.

Igaz, hogy sokat jelent a tonnaterv szempontjából a napi 40—45 vagon folyamkavics és a 10—15 vagon műtrágya, ami a Duna-parton uszályokból kerül átrakásra — csakhogy az előirányzat mindig nagyobb volt a tényleges áruszállítási igénynél.

— Érdemes megjegyezni — kapcsolódott a beszélgetésbe *Varga György* állomásfőnök —, hogy

tavaly havonta 15—20 irányvonatot inditottunk Pécs és Szeged térségébe, átlagosan ezertonnás terheléssel.

A kereskedelmi szemlélet erősödése jellemezte a múlt esztendőben Baja állomás munkáját. Soha nem volt olyan nagy becsületük a mellékteljesítményeknek, mint a múlt évben. Egyetlen mérlegelési, utánmérlegelési vagy darabszámlálási igényt sem utasítottak el. *Nem is csoda, hogy ez a tevékenységük terven felüli eredményt, 500 ezer forint bevételt hozott. Kocsirendezők, raktárnokok, s az állomás egész kollektivája összefogott, hogy a felek kiszolgálása kifogástalan legyen.*

Az új mechanizmust új vezetéssel is kezdték Baja állomáson. Tavaly januárban került a főnökség élére *Varga György*, aki nem kevesebb mint 37 esztendőt töltött már vasúti szolgálatban.

— Legfontosabb feladatnak a fegyelmi helyzet javítását tartottam, hiszen csak ennek nyomán érhetők el jobb minőségű munkaeredmények — mondotta. — A fegyelmezettebb munkával, az utasítások pontosabb betartásával sikerült elérnünk, hogy amíg 1967-ben 24 baleset és két vonatveszélyeztetés történt Baján, tavaly már csak hét kisebb. tolatás közbeni balesetünk volt.

— Dolgozóink fokozott megbecsülése is erősen közrehatott a jobb munkamorál megteremtésében — *vette át a szót Rapavi Endre.* — Javultak a kereseti lehetőségek, különösen a váltókezelőké, a kocsirendezőké és a tolatásvezetőké. Kifogástalan munka esetén a kocsirendezők 250—300 forint, a tolatásvezetők 300—350 forint prémiumot kapnak havonta. A közbeváltás általánossá vált, a darabáru raktárnokoknál, raktári munkásoknál pedig megszüntették az éjszakai szolgálatot. S ami a legfontosabb: a forgalom zavartalanabbul lebonyolódik, mint korábban! Dolgozóink napi tevékenységét jobban áthatja a munkaidő hasznosítására való törekvés, hogy megfelelően viszonozzák a részükre nyújtott kedvezményeket.

A vonatkisérőknél a meddő idő csökkentésére megvalósitották a menetközbeni és a lakóhelyen történő váltást.

Kiskunhalas, Dombóvár és különösen Bátaszék állomás vezetőivel szoros kapcsolatban állnak a bajai vezetők. Ennek köszönhető, hogy zökkenőmentesen megoldották a váltásokat. *Igy a múlt hónapban például a létszámhiány ellenére is csak 211 órát szolgáltak a bajai vonatkisérők.*

Érdekes megjegyzést hallottunk Jávor Imre párttitkártól:

— *Az autóközlekedés ma már hat gyorsjárattal kapcsolja Baját az országos forgalomba. Csak a vasút nem kezdeményez, pedig nagyon elkelne már ide egy reggeli gyorsvonat Budapestről.* Hétköznap a bajai vállalatok központjaitól, vasárnaponként pedig üdülőik, kirándulók jöhetnének ezzel Bajára.

— *Mi a tervük az idén?* — tettük fel a kérdést búcsúzáskor az állomásfőnöknek.

— Szeretnénk felzárkózni a kiváló szolgálati helyek sorába. Mindent megteszünk ezért — felelte bizakodással

Az első negyedévi most már minden tekintetben kifogástalan eredményeik alapján van is némi alapja erre Varga Györgynek.

Lőrincz János

Fegységes határozatok alapján...

A szegedi területen népszerűek az üzemi bajnokságok és a természetjáró túrák

A Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnöksége 1968. július 1-i határozata és a *SZOT*, valamint az *MTS* együttműködési irányelvei tisztázták a szakszervezetek szerepét, feladatát a testnevelés és sportmozgalomban. *Ennek alapján a vasutasszakszervezet elnöksége irányelvet adott ki a testnevelési és sportmozgalom továbbfejlesztésére.* Az irányelvek meghatározzák, hogy a szakszervezeti munka más területéhez hasonlóan, a testnevelési és sportmunkában is növekedni kell a szakszervezet társadalmi felelősségének, jogkörének.

Hogyan fogadták az egységes állásfoglalást, a szakszervezetek megnövekedett szerepét a területi bizottságokon? Milyen intézkedések követték a központi irányelveket az alapszervezeteknél? Ezekre a kérdésekre vártunk választ a szegedi területi bizottság sportbizottságának vezetőjétől, Hegedűs Jenőtől, aki immár 20 éve a vasutas sport lelkes társadalmi aktívája.

— A mi munkánk zavartalan folytatásának alapvető célja az üzemi tömegsport fellendítése, kiszélesítése, új utak keresése — mondotta. —

Az irányelvek az eddig vitás problémákat rendezték, ezért az egységes elveket, a konkrét feladatokat nagy megelégedéssel nyugtáztuk.

Az elmúlt években sem tétlenkedtünk, most azonban a nagyobb tömegek bevonásának semmi sem állja útját.

Elmondta, hogy *az 1968. július 1-i SZOT-határozatot és az abból adódó feladatokat a területi bizottság sportbizottsága a sportköri elnökökkel megtárgyalta.* Ismertették a határozatot az alapszervezeti titkárokkal és a sportfelelősökkel is.

Segítette a sportmunka egységesítését, hogy *az SZMT Bács-Kiskun és Békés megyei* sport-munkabizottságának vezetőjét a tömegsporttevékenység összehangolására és tapasztalatcserére hívta meg, ahol egyeztették a 3 megye tömegsport-tevékenységét. Az ott született tervek, intézkedések végrehajtásában a szegedi területi bizottsághoz tartozó alapszervezetek is jelentős munkát vállalnak. *A házi bajnokságokon kívül részt vesznek a csapatok a legkedveltebb sportágakban, a TS-ek részéről indított versenyeken. Mintegy 25 csapat nevezett labdarúgó-, teke-, asztalitenisz-, kézilabda- és sakkbajnokságokra.*

A helyi üzemi bajnokságokban, természetjáró túrákon mintegy 2000 fő aktívan vesz részt az igazgatóság területéről. Ez több, mint az összdolgozók 10 százaléka.

Szóba került az anyagi és a létesítményhelyzet is. *A területi bizottság 1969-ben 50 000 forinttal segíti a kevés forgóalappal rendelkező, de jelentős sporttevékenységet folytató szakszervezeti bizottságokat.* A lehetőségek és igények összeegyeztetését körültekintő munka előzi meg.

A szakszervezetek hatáskörének és jogkörének bővülése középszervi szinten is érezteti hatását. A sportkörök és alapszervezetek részére az igazgatói alap sportra tervezett hányadát a területi bizottság osztja szét. Ez szintén nagy szakértelmet, tárgyilagosságot és körültekintést igénylő munka. Erről a következőket mondta Hegedűs Jenő:

— A helyi üzemi bajnokságok, valamint a vasutasnapra tervezett ünnepi sportmegmozdulások lebonyolítása létesítmény szempontjából gondos koordináló munkát követel a vasutas sportköröktől és a területi bizottságtól, valamint a szakszervezeti bizottságoktól egyaránt.

Az évek óta kiépített jó kapcsolat, elvtársi, sportbaráti együttműködés és nem utolsósorban a kölcsönös segítség a legégetőbb létesítmény-problémát is megoldja. A szakszervezeti bizottságok ezen felül mindent megtesznek a saját létesítmények, főleg kispályák építése érdekében. Az alapszervezetek aktívahálózatukon keresztül segítik a sportkörök tagtoborzó munkáját, a területi bizottság pedig létesítményfelújítás és felszerelés támogatásban részesíti a rászoruló sportköröket. *Ilyen segítség mellett nem véletlen, hogy a Szegedi Vasutas Sport Egyesület, élén dr. Dáni Mihály sportköri elnökkel, hétfői napokon nemcsak a létesítményeket bocsátja a vasutas dolgozók rendelkezésére, hanem felszerelést is biztosít a tömegsportban részt vevőknek.* A sportkör elnöksége pedig az évi költségvetésben biztosította a hétfői szabadnapján is segítő szertáros túlóráját. De sorolhatnánk a sportkörök tömegsporthoz való jó hozzáállását *a Békéscsabai MÁV, a Szentesi Vasutas, a Kiskunhalasi VSK, a Kecskeméti MÁV és a Kiskunfélegyházi MÁV SK részéről is.* E helyeken *Szécsi József, Szabó László, Belényi Mihály, Tóth József* és *Bus Kálmán* elnökök vezéralakjai a vasutas sportnak.

Nem közömbös a szakszervezeti titkárok és sportfelelősök jó munkája a tömegsportversenyek szervezése és lebonyolítása tekintetében.

A Szentesi Építési Főnökségen Baranyi István szb-titkár nagy érdemeket szerzett abban, hogy a 400 dolgozó közül a munkásszállásokon mintegy 180-an sportolnak rendszeresen szabad idejükben. Szeged állomáson *Hőhn József* birkózó szervezi az üzemi labdarúgó-bajnokságot nagy lelkesedéssel és hozzáértéssel. De sorolhatnám tovább az áldozatkész társadalmi aktívák nevét.

A szerény, lelkes sportvezető a saját munkájáról nem szívesen beszél. Pedig ezt a nehéz és áldozatkész tevékenységet immár két évtizede társadalmi munkában, főleg szabad idejében végzi. Évek óta tagja az SZMT sportbizottságának, s a közelmúltban a kultúrnevelési és sportosztály mellett létrehozott sportbizottságba is beválasztották. *Nem említette meg, pedig köztudott dolog, hogy a területi bizottság vezetői nagyon szeretik a sportot, úgy tekintik a sportmunkát, mint feladatuk fontos részét.*

Ilyen körülmények között még a társadalmi munka is könnyebb. **Sz. Tóth András**

A segítség kölcsönös

Magyar—szovjet határforgalmi tárgyalás Debrecenben

Május második hetében szovjet és magyar vasúti szakemberek Debrecenben találkoztak, hogy megvitassák a két felet kölcsönösen érdeklő határforgalmi kérdéseket. A tárgyaláson szovjet részről *G. I. Bogdanovics, a lvovi vasútigazgatóság vezetője, J. F. Mironyuk, aligazgató, A. F. Andrejev, a Szovjetunió budapesti nagykövetségének kereskedelmi tanácsosa, és a Szovjetunió Közlekedési Minisztériumának képviselője vett részt.*

Magyar részről *Szegedi Nándor a debreceni igazgatóság vezetője*, a MÁV-vezérigazgatóság és a Külkereskedelmi Minisztérium képviselője, valamint Záhony körzeti állomásfőnöke volt jelen a megbeszélésen.

A több napig tartó tanácskozáson a két testvéri vasútigazgatóság eddigi együttműködésének tapasztalatait és a magyar—szovjet áruforgalom lebonyolításával kapcsolatos további feladatokat vitatták meg.

A tárgyalások során a szovjet küldöttség látogatást tett a Vasutasok Szakszervezete Területi Bizottságán. *A területi bizottság részéről Lovász Imre titkár köszöntötte a szovjet vendégeket. Kiilön kiemelte, hogy ez a látogatás egybeesik a fasizmus felett aratott győzelem 24. évfordulójával.* Üdvözlő beszédében méltatta a II. világháborúban harcoló szovjet katonák hősiességét, majd a Szovjetunió háború utáni és az 1956-ban nyújtott további segítségéért mondott elismerő szavakat.

A köszöntő után a területi bizottság titkára ajándékot adott át a küldöttség tagjainak.

G. I. Bogdanovics megköszönte a területi bizottság ajándékát és beszédében kifejtette, hogy a két igazgatóság elvtársi munkakapcsolata hagyományosnak tekinthető. Az elvtársiasság az élet minden területén megmutatkozik. A munkakapcsolatot az együttérzés, a kölcsönös segíteniakarás hatja át, majd így folytatta:

— Úgy érzem, mindenkor bátran építhetünk magyar barátaink segítőkészségére. Természetesen a segítség kölcsönös. Ez alapozta meg azt a nemes, szocialista versenyt is, amely egyrészt Csap és Záhony, másrészt pedig a két Igazgatóság között kialakult.

Ennek során és eredményeként mind a debreceni igazgatóság, mind pedig a mi szolgálati helyeink több magas kitüntetést nyertek el. Őszintén örülök a debreceniek munkasikereinek. Most újabb nagy feladatok előtt állunk. Növekszik, egyre szélesül a *Magyar Népköztársaság* és a *Szovjetunió* közötti áruforgalom. Ennek lebonyolítása elsősorban a mi igazgatóságaink dolgozóin múlik.

A más országokkal folytatott kereskedelmünk egy része is Záhonyon, tehát Magyarországon keresztül jut el hozzánk. A tranzitforgalom emelkedése tehát tovább növeli mind a lvovi, mind pedig a debreceni vasútigazgatóság tennivalóit. Nem tudom, hogy az idén a két igazgatóság közötti szocialista versenyt ki nyeri majd meg. Egy bizonyos: mindenképpen a két testvéri ország népe nyer rajta. Ez a törekvés vezet bennünket a megbeszéléseken — mondotta befejezésül G. I. Bogdanovics.

Ezt követően a baráti találkozó meleghangú, kölcsönös jókívánságokkal fejeződött be.

K. I.

Névadó ünnepség Debrecen állomáson

Debrecen állomáson az utóbbi időben rendszeressé váltak a családi összejövetelek, a névadóünnepségek. Az ünnepségeknek a szakszervezeti bizottság a szervezője, rendezője. Legutóbb nyolcas névadót rendeztek a szülők, hozzátartozók és mintegy 150 dolgozó jelenlétében.

Köszönet a gyógyításért

Ez év februárjában az *Egészségügyi Minisztérium* engedélyével és hozzájárulásával fiam gyógykezeltetése végett — aki súlyos vesebeteg volt — Szovjetunióba utaztunk. A Szovjet Szakszervezet Központja soron kívül beutalót szerzett Kaukázusba, sőt, Moszkvától Kaukázusig mindkettőnk részére az útiköltséget is fedezték. Az 1 hónapos ottlét alatt gyermekem meggyógyult és egészségesen térhettünk haza Magyarországra.

Az elvtársi segítségért ezúton mondok köszönetet *G. I. Davidov* elvtársnak, a Moszkvai Szakszervezeti Központ munkatársának, *O. Z. Vaszilovnak*, urológusnak és *J. L. Maskova* doktornőnek, a *Kaukázusi Szanatórium* orvosainak, akik beteg fiamat nagynagy szeretettel és hozzáértéssel gyógykezelték.

Frid Ibolya
Utasellátó ÜV dolgozója

FELHÍVÁS! Kérem azokat a kollégákat, akik a volt nyíregyházi *„Árpád Vezér" Vasutas Fúvószenekar* tagjai voltak, hogy a 30 éves találkozó megbeszélése céljából címüket és azokét is, akiket tudják, sürgősen közöljék: *Kovács László, Záhony, Ságvári Endre u. 16.*

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. Az üzemi demokrácia egyik fóruma. 13. Török méltóság. 14. Öblök a tengerparton. 15. Edesvízi állat. 16. Madagaszkáron élő félmajom. 18. Kőzetek repedéseit kitöltő érc. 19. . . . risatio, elgőzölés (latin). 20. Hollét igazolás. 21. Nyílna a közepén. 23. Festék. 24. Európai államfő. 26. Egy veszszővel Szabolcs megyei község. 28. Kimondott betű. 29. Alma- . . . 30. Turku finn város másik neve. 32. Neves norvég író (1828—1906). 34. Vége eleje! 35. Május 9-én, a győzelem napján. 37. . . . ika, rovat. 38. Társadalombiztosítási tanács. 39. A hét vezér egyike. 41. Dalmáciai város (ék. fel.) 42. Tetejére. 43. A modern Japán megteremtője (1841—1909). 44. Kettőzve gyermekjáték. 46. Japán szent hegye. 49. E. O. Z. 50. Rémes kezdet! 52. Görög sziget a Cikládok szigetcsoportban. 53. Orosz helyeslés. 54. Község Borsodban. 55. Cselekvés. 57. Adat szélei. 59. Többféle gyógyszer keveréke. 61. NB I-es futballkapus. 63. Mutatószó. 65. Zaj, kiabálás. 66. Átérez. 67. Shakespeare-nál Titánia férje. 69. Téli, keverve. 70. Betűpótlással női név.

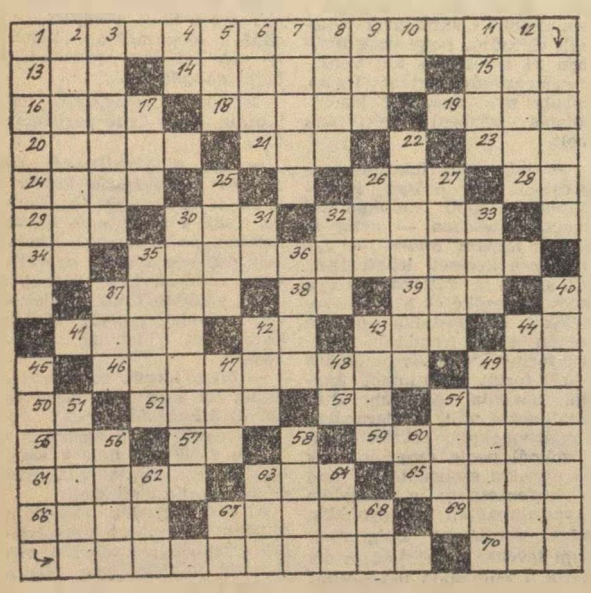
Függőleges: 1. Madagaszkár fő kereskedelmi városa. 2. Egyenlőség! 3. Válogatott szovjet kardvivó. 4. Igekötő. 5. Régi súlymérték. 6. A Földközi-tenger beltengere. 7. Római hadvezér és diktátor (I. e. 138—78). 8. Vissza: idős asszony. 9. Nyit. 10. Zakó közepe. 11. A vezetékben kering. 12. Tengeri ragadozó. 17. Egy nigériai törzs. 22. Egyeduralkodó, ismert idegen szóval. 25. A fizetség. 26. Ablakban van! 27. Kenyai olimpiai bajnok (fon.). 30. Egy Adriai-parti város lakója. 31. Okozat szülője. 32. Jelt ad. 33. Vízinövény. 35. Az arany latin neve. 36. Ez a vidék. 37. Kerékabroncs. 40. Föld alatti erődítés. 42. Spanyol folyó. 43. Arab elöljáró. 44. Bulgáriából a X. században elindult vallásfelekezet. 45. Az üzemi demokrácia másik fóruma. 47. Saláta hangtalanul. 48. Juttat. 49. Belépés, bejáró (francia). 51. Meggyújtá. 54. A sóskában előforduló sav. 56. Hozzájut. 58. Mutatószó. 60. 49 — római számmal. 62. Ivelt a végén. 63. Helyhatározó. 64. Szélhárfa. 67. Mint 31. függőleges. 68. Tiltószó.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 45.

Beküldési határidő: 1969. június 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Lenin születésének évfordulója.

Könyvet nyertek: Erdélyi Magdolna, Bp. XIV., Nyisztor u. 21. II. 10. Kovács Rezsőné, Bp. XI., Budafoki u. 17/a. IV. 3. Soós György, Tapolca, vasútállomás. Nagy Lajos, Szeged, Üthalom u. 13. Száraz János, Várpalota, vasútállomás.



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

- KITŰNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

HÍREK

— Arany plakettet kapott a Békéscsabai Pályafenntartási Főnökség tótkomlósi XI-es szakasz szocialista brigádja. A pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai között egyébként 10 oklevelet, 11 jelvényt, 11 bronz plakettet és 2 ezüst plakettet osztottak ki. A szocialista brigádokban 460 vasutas tevékenykedik.

— A KOMPLEX BRIGÁDOK MUNKÁJÁT értékelték azon a szállítási értekezleten, amelyet az elmúlt napokban tartottak Gyoma állomáson. A megbeszélésen az AKÖV és a MÁV komplex brigádjain kívül 23 vállalat képviselője is megjelent. A MÁV AKÖV komplex brigád a bázisidőszakhoz viszonyítva 112 százalékra teljesítette tervét.

— Jó eredményekkel zárták az 1968-as évet Keszthely állomás dolgozói. Az élüzem célkitűzést minden tényezőnél túlteljesítették és ennek alapján elnyerték az élüzem címet. Jó munkája elismeréseként kiváló dolgozó oklevelet és jelvényt kapott Rozsnyai László állomásfőnök.

— Antwerpen volt 1968-ban az egyik legforgalmasabb konténer kikötő. Több mint 57 000 konténer kezelését látták el, s mint a statisztikából kitűnik, a konténerek mintegy 600 000 tonna árut tartalmaztak.

— ÚJ KONTÉNERVONATOT állított forgalomba a brit vasútak Skócia és a kontinens között. Az „Euro-Scotch" elnevezésű új járat három nap alatt köti össze Skóciát Milánóval, 48 óra alatt Kölnnel és Brüsszellel.

— Élüzem címet kapott a Ceglédi Vontatási Főnökség. Ezt a kitüntetést 15 év után sikerült a Vontatási Főnökség dolgozóinak elérni, első ízben ugyanis 1954-ben kapták meg az élüzem címet. A jó eredmények elérését a jó kollektív munkának és az eredményes szocialista brigádmozgalomnak köszönhetik. A Vontatási Főnökségnél egyébként 15 szocialista brigád dolgozik.

A Hivatalos Lapból

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

A 18. számból: 106 401/1969. 3. A nyugellátás megállapítását követően kifizetett év végi részesedés és prémium bejelentésének szabályozása tárgyában kiadott utasítás végrehajtása során tapasztalt hiányosságok megszüntetése.

A 19. számból: 107 930/1969. 3. A. A Magyar Államvasutak területén foglalkoztatott nyugdíjasok mentesítése a folyósítást korlátozó rendelkezések alól.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szűcs Ferenc, Hatvan; Fábián Pál, Cegléd; Ugiyai Sándor, Nyékládháza; Tóth Tibor, Kiskunhalas; Sziládi Sándor, Szeged; Ceglédi Sándor, Debrecen; Káprai László, Keszthely; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Németh Pál, Szerencs; Volosinovszki János, Debrecen; Bánszegi József, Debrecen; Kiss Lajos, Alsóörs. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Záhonyban levő 3 szobás, kertes szolgálati lakásomat 3 szobásért Budapesten vagy más vasútigazgatóságnál, munkalehetőséggel. (Felsőfokú orosz nyelvvizsgám van!) Cím: özv. Varga Sándorné MÁV-intéző, Záhony, Szamuely u. 23. Üzemi tel.: 34—36.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Vidi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Bencúr utca 41.
Telefon, városi: 129—873
üzemi: 15—71
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat. Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton.
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—48.
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM Ára 40 fillér 1969. JÚNIUS 2.

Az akcióegység és szolidaritás jegyében

Berlinben tartotta 5. szakmai konferenciáját az UIS

Szabó Antal főtitkár ismét tagja az adminisztratív bizottságnak

A Szállítási-, Kikötői- és Halászati Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének 5. Szakmai Konferenciájára utazó magyar küldöttség május 11-én, vasárnap a MALÉV menetrend szerinti TU 134-es gépén, 1,15 perc alatt érkezett meg Berlinbe. A schönefeldi repülőtéren a vendéglátók és *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára — aki mint az adminisztratív bizottság tagja 3 nappal korábban érkezett az NDK fővárosába — fogadta a küldöttséget.

A konferencia, amelyen 43 ország 177 küldötte vett részt, május 12-én, hétfőn reggel kezdte meg munkáját a berlini *„Kongresszhalle"-ban. Jean Brun*, a nemzetközi szövetség francia elnökének megnyitója után a vendéglátók nevében elsőnek *Hubert Egemann*, a Német Szocialista Egységpárt Központi Bizottságának közlekedési osztályvezetője tolmácsolta a központi vezetőség üdvözletét, majd felolvasta *Walter Ulbrichtnak*, a Német Szocialista Egységpárt első titkárának, a konferenciához intézett levelét. Ezután *Herbert Wranke*, a Szabad Német Szakszervezetek, majd *Heino Weiprecht*, a közlekedési miniszter első helyettese köszöntötte a részvevőket.

A vendéglátók üdvözléseinek elhangzása után *Shatish Chatterjee*, a nemzetközi szövetség főtitkára tartotta meg beszámolóját a világ szállítási dolgozói élet- és munkakörülményeinek alakulásáról, a szövetség tevékenységéről és azokról a feladatokról, amelyek megfelelnek a közlekedési dolgozók akcióegysége új lehetőségeinek, a jobb élet- és munkafeltételekért, a szakszervezeti jogokért, a nemzeti függetlenségért és a békéért vívott harcnak.

A főtitkár az általános kérdések után részletesen ismertette azokat az eredményeket, amelyeket a szövetséghez tartozó szakmák a szófiai konferencia óta eltelt négy év alatt elértek. Különösen figyelemre méltó a szocialista országok fejlődése.

Az új, haladó technika bevezetésének üteme jelentősen megnövekedett valamennyi szállítási eszköznél. A villamos- és Diesel-mozdonyokkal fuvarozott áruk mennyisége 1968-ban 1960-hoz viszonyítva *Lengyelországban* 5,5, az *NDK-ban* 4,7, *Csehszlovákiában* 2,3, hazánkban 3,5-szörösére emelkedett. *Bulgáriában*, ahol a villamos- és Diesel-vontatás bevezetése 1962-ben kezdődött, 1968-ban az áruforgalom 56,7 százalékát továbbították villamos- és Diesel-mozdonyokkal. A román vasutaknál főként a dieselesítésben értek el figyelemre méltó eredményeket. *A legkiemelkedőbb eredményeket kétségtelen a szovjet vasutak érték el. A Szovjetunióban az áruforgalom mintegy 94 százalékát bonyolítják le korszerű vontatójárművekkel.*

Ezekben a szocialista országokban a technikai haladás növekedésével együtt javult a közlekedési és szállítási dolgozók élet- és munkakörülménye is. Bulgáriában a szállítási dolgozók bére az elmúlt két év alatt 15, Romániában 12,2, a Szovjetunióban 7,5, hazánkban pedig 16 százalékkal emelkedett.

Sokoldalúan elemezte a beszámoló a nemzetközi szövetséghez tartozó szakmák szakszervezeteinek az egység és szolidaritás jegyében folytatott harcát.

— Napjainkban a munkásosztály elégedetlensége és fokozott harca jellemző szinte valamennyi kapitalista országra — mondotta a főtitkár. — *Az objektív körülmények a munkásosztályt mindinkább szembe állítják a monopóliumokkal. Általános szabályként kimondhatjuk, hogy a harc módszerei és formái mennyiségileg és minőségileg egyaránt magasabb szintet értek el.* A szakszervezeti mozgalomban az utóbbi időben mindenek előtt a sztrájkmozgalmak kerültek előtérbe. A legnagyobb méretű sztrájkok Franciaországban és Olaszországban zajlottak le. Olaszországban például a tömeges munkabeszüntetések olyan szintet értek el, hogy nemegyszer megközelítették az általános sztrájkok színvonalát. *Megelégedéssel állapították meg, hogy a szállítási dolgozók hovatartozásuktól függetlenül minden küzdelemben tevékenyen részt vesznek.*

A beszámolót követő vitában a magyar küldöttség nevében *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára üdvözölte a konferencia részvevőit, majd így folytatta:

— A magyar közlekedési és vasutas dolgozók nemcsak feszült figyelemmel és nagy várakozással tekintenek a tanácskozás elé, hanem készek arra is, hogy megfelelő erőfeszítéseket tegyenek azoknak az elhatározásoknak végrehajtására, amelyeket a konferencia szakmánk részére szükségesnek tart. Összhangban szövetségünk előző, Szófiában elfogadott irányelveivel a magyar közlekedési és vasutasszakszervezet eredményesen tevékenykedett a dolgozók élet- és munkakörülményeinek fokozott javítása érdekében.

Ezután néhány jellemző adatot közölt arról a fejlődésről, amely az elmúlt négy évben hazánkban a közlekedés fejlődésében, a közlekedési és vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeiben végbement.

Szabó Antal, miután elismeréssel szólt a szövetség javuló tevékenységéről, néhány olyan körülményre is felhívta a figyelmet, amelyek visszafogják a munka hatékonyságát. Első helyen említette, hogy a különböző szakmák konzultációinak, szemináriumainak az elhatározástól a megvalósulásig sokkal rövidebb időnek kellene eltelnie. *Rámutatott arra is, hogy a szövetség titkárságának, s az adminisztratív bizottság irodájának javítani kellene saját tájékozottságát,* hogy a helyzet sokoldalú ismeretében gyorsan tudjanak dönteni abban, hogy mikor, hová és milyen támogatást célszerű vagy helyes nyújtani.

— Szövetségünk húszéves fennállása óta nagy utat tett meg — hangsúlyozta. — *Valamennyien büszkék lehetünk, hogy osztályharcos szervezetünk viszonylag rövid idő alatt felnőtt, megerősödött, s ma már egy-egy akciója, vagy állásfoglalása az egész világon érezteti hatását.* Bár a nemzetközi politikai és gazdasági élet az utóbbi években bonyolulttá vált, a vezető tőkésországok nyíltan és erőszakos eszközökkel törnek a dolgozók érdekeire, mégis megvan a remény arra, hogy ha szakmánk dolgozói egységesen lépnek fel, eredményesen harcolhatunk céljaink megvalósításáért a közlekedés dolgozóinak javára. *A magyar közlekedési és vasutas dolgozóknak szilárd elhatározása, hogy tevékenyen közreműködnek szövetségünk céljainak megvalósításában és tőlünk telhetően minden támogatást őszinte örömmel megadunk mindazoknak, akik azt tőlünk igénylik.*

A Szállítási-, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége adminisztratív bizottságába újból beválasztották *Szabó Antalt*, szakszervezetünk főtitkárát. A szövetség elnöke ismét *Jean Brun* (Franciaország) lett. Alelnök: *V. K. Konnov* (Szovjetunió) és *Maggioni Angelo* (Olaszország). Főtitkár: *Devkumar Ganguli* (India). Titkár: *Giuseppe Foko* (Olaszország), *G. I. Olechnovich* (Szovjetunió) és *Werner Junghanss* (NDK).

Visi Ferenc

Tanácskozik a nemzetközi konferencia. A ké pen jobb oldalt a magyar delegáció tagjai, bal oldalt az olasz delegáció látható

Napirenden:

a vasutasok élet- és munkakörülménye

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a szakszervezet vezetőinek tanácskozása

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete között 1967. márciusában kötött együttműködési megállapodás alapján a két szervezet vezetői május 27-én megbeszélést tartottak.

A megbeszélésen részt vett *dr. Csanádi György* miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, *Kiss Dezső* miniszterhelyettes, *Gyócsi Jenő* a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* titkár.

A két fél képviselői értékelték a vasút 1968. évi gazdasági eredményeit, az anyagi ösztönző rendszerek tapasztalatait, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulását.

A vasutas dolgozók helyzetét értékelve leszögezték, *hogy a vasút dolgozói megbecsült helyet foglalnak el társadalmunkban.* Ez azonban ez idő szerint nem jut kellő mértékben kifejezésre. A közlekedési dolgozók átlagbére a népgazdasági átlag alatt van. *A közlekedési ágazatok közül is a vasutasok átlagbére a legkisebb.* E hátrányos helyzet mellett figyelembe kell venni azokat a különleges körülményeket is, amelyek a népgazdaság más ágaival szemben nehezebbé és felelősségteljesebbé teszi a vasúti munkát.

A helyzet javítása érdekében

a minisztérium és a szakszervezet közös törekvése a bérszínvonal emelésének, a kedvezőtlen munkakörülmények jelenleginél magasabb díjazásának elérése

egyrészt a vasút saját erejéből, másrészt a kormányzat segítségére számítva.

A munkaerőhelyzetet és az utánpótlás kérdését értékelve arra a következtetésre jutottak, *hogy a bérrendszeren túl a munkahelyi légkör, a bánásmód, az erkölcsi megbecsülés, a szociális ellátottság* mind olyan tényezők, amelyek összefüggésben állnak a munkaerőhelyzet kedvezőtlen alakulásával. Éppen ezért

felül kell vizsgálni a juttatások rendszerét, az erkölcsi ösztönzők hatékonyságát, a kedvezmények körét, a szakoktatást, a vizsgáztatások módszerét.

A szociális létesítmények pótlásánál a létesítményjegyzék és nem a néhány évvel ezelőtt megállapított összeg a mérvadó.

A vasutas dolgozóknak jelenleg mintegy 40 százaléka dolgozik heti 44 órás munkaidőben. A munkaidőcsökkentés soron következő feladatai közül *mindenekelőtt az utazószolgálatot és a fordulószolgálatot teljesítők munkaidejének csökkentésével összefüggő feladatokat emelték ki.* Helyesnek tartják a forgalmi nem utazó személyzetnél rátérni szolgálati helyenként, munkakörönként, stb. az éves munkaidőkereten alapuló kötetlen munkaidőbeosztások rendszerére. Az intézkedések megtételénél

sokkal inkább támaszkodni kell a szolgálati főnökök önállóságára, a helyi kezdeményezésekre.

Fontos helyet kapott a tanácskozáson a vasutas dolgozók lakáshelyzetének problémája. A nehézségek enyhítésének módozata már megfogalmazást nyert a kollektív szerződés mellékleteként. Szükséges azonban a rendelkezés végrehajtását meggyorsítani, újabb lehetőségeket keresni a lakáshelyzet enyhítésére.

Mindkét fél egyetértett abban, hogy az előterjesztett és megbeszélt kérdések részletes kidolgozását azonnal meg kell kezdeni. *A jövőben a vasutas dolgozókat az eddiginél részletesebben tájékoztatni kell az élet- és munkakörülményeket közvetlenül érintő kérdésekben.*

A tanácskozáson elhangzottakat a miniszter foglalta össze. Elmondotta, hogy

a tárca és a szakszervezet nem tud megbírkózni minden nehézséggel, ezért a kormányzat támogatását kérik egyes problémák megoldására.

Mint mondotta — bizonyos abban, hogy ezt a támogatást a kormányzat meg is adja, ezzel is ismételten elismerve a vasutasok nehéz, felelősségteljes munkáját.

Végezetül megegyeztek abban, hogy meghatározott időben együttesen megvizsgálják a tanácskozáson elhatározottak végrehajtásának módozatát.

Szabó Antal főtitkár üdvözli a tanácskozás résztvevőit. (Laczkó Ildikó felvétele)

Az állami építéstervezés 20 éve

Az idén ünnepli létrejöttének 20 éves évfordulóját az állami építéstervezés. Ez alkalommal május 23-án a két évtized legszebb eredményeit bemutató reprezentatív kiállítás nyílt a *Budapesti Vár Történeti Múzeumában.*

A kiállításon szereplő 29 tervező vállalat sorában a *MÁV Tervező Intézet*, valamint az *Út-, Vasúttervező Vállalat* is bemutatja legszebb munkáit. Többek között látható *Debrecen* állomás új felvételi épülete, amelyet az UVATERV (*Kelemen László* építész irányításával) tervezett. A legszebb közlekedésépítési alkotások közé tartozik a *Déli pályaudvar* modernvonalú új épülete, amelynek tervei a MÁV Tervező Intézetben (*Kövári György* építész vezetésével) készültek. Ugyancsak a MÁVTI tervezte az Északi Járműjavító Diesel-mozdonyjavító csarnokát és több más létesítményt, melyek fényképe a kiállítás legszebb képei közé tartozik.

A kiállítás fényképei, köztük az utóbbi két évtized folyamán épült vasúti létesítményekről készült felvételek is, kitűnően dokumentálják az állami tervező intézetek dolgozóinak nagyszerű alkotókészségét, szakmai tudását, az építőművészet továbbfejlesztésében elért eredményeket.

Jubileumi jutalom 45 évi munka után

Az Ómiskolci Pályafenntartási Főnökség pályamestere *Mitterpach György* fiatal korában több éven keresztül a diósgyőri vasgyárban dolgozott, mint lakatos. A vasúthoz 1940-be került. Kassán végezte el a pályafenntartási tanfolyamot és azután több nagy építkezésnél dolgozott. Ő irányította Miskolc rendezőpályaudvar és Diósgyőr Vasgyár vágányhálózatának építését is.

A miskolci utasellátó különtermében megtartott ünnepségen *Tóth Zoltán*, a főnökség vezetője meleg szavakkal búcsúzott munkatársától, majd a *Kiváló Dolgozó* kitüntetést és a miskolci igazgatóság vezetőjének elismerő oklevele után átadta a 45 éves szolgálati idő után járó jubileumi jutalmat.

Fizikai dolgozók a bírói emelvényen

35 népi ülnököt jelöltek a debreceni járműjavítóban

Csaknem húsz év telt el azóta, hogy hazánkban először foglalták el helyüket a dolgozók képviselői, — a népi ülnökök — a bírói emelvényen. A szocialista igazságszolgáltatás népi ülnökök nélkül el sem képzelhető. *A debreceni járműjavítóban 3 éves időtartamra ismét népi ülnököket választottak.* Az ülnöknek jelölt 35 dolgozó közül 19-en már korábban is részt vettek az igazságszolgáltatásban. Közülük idős *Dihen József az ülnöki rendszer kialakulása óta 1950-től tölti be ezt a tisztséget. De Nagy III. László hegesztő, Gáll Márton gyalus, Nagy II. Ferenc fényező, Nagy I. Ferenc kertész, Olajos Imre lakatos, Molnár IV. Sándor lakatos, Faragó Lajos hegesztő, Erdei János faesztergályos és Zöld Bernát asztalos is tíz éve már népi ülnökök.*

Az újonnan választott népi ülnökök a napokban megbeszélést tartottak, amelyen megjelent *dr. Högye Gergely*, a Járási Ügyészség vezetője is.

Jelentősen bővült a középirányító és alapszervek munkaügyi hatásköre

A MÁV 1969—70. évre szóló kollektív szerződése az eddigiekhez képest jelentősen bővítette a középirányító szervek — igazgatóságok, területi bizottságok — valamint a szolgálati főnökségek és a szakszervezeti alapszervek munkaügyi hatáskörét. *Sok olyan kérdés rendezésére kapott lehetőséget az igazgatóság, illetve a szolgálati főnökség, amelyeket eddig felettes szervek szabályoztak.*

A hatáskörök decentralizálása nem csupán a jogok bővülését jelenti, hanem kifejezetten feladatuk, sőt kötelességük a hatáskörükbe utalt kérdések szabályozása, rendezése. Amennyiben a szabályozás hatáskörével felruházott szervek elmulasztják valamely kérdés rendezését, úgy az adott kérdés rendezetlenül marad, mert *a felettes szervek nem végzik el ezt a munkát.* A szabályozatlanság pedig jogbizonytalanságot eredményez, s veszélyezteti a szervek és a dolgozók munkaügyi biztonságérzetét. *Például a túlmunka korlátozásának lehetősége — egyes munkaköröknél — az utazóknál is — most az igazgatóság és a területi bizottság hatáskörébe tartozik.* De ha a hatáskörrel bíró középszervek nem állapítják meg a havonként végezhető túlmunka felső határát, mértéktelen túlóráztatásra adnak lehetőséget. Ez pedig a jelenlegi bérezés mellett hátrányosan érinti az utazókat.

Azért, hogy megkönnyítsük a decentralizált hatáskörökben való eligazodást, és hogy a szabályozást a hatáskörrel felruházott szerveknél mindezt igényelhessék is az érintett dolgozók, tájékoztatásul — a kollektív szerződés rendelkezéseire utalással — tételesen ismertetjük a középirányító és az alapszervek, főnökségek hatáskörébe utalt kérdésekről szóló összeállítást.

A kollektív szerződés rendelkezései szerint az igazgatóság és a területi bizottság közös hatáskörébe tartozik:

— a havi háromszori közbeváltás engedélyezése a 12/24 órás forduló szolgálatnál. (23. § 6. bek)

— heti 36, illetve 42 órás munkaidő megállapítása az egészségre ártalmas munkakörökben (23. § 8. bek)

— az utazó dolgozók távolléti óráinak havi 300 óra alatti maximálása (24. § 7. bek),

— osztott munkaidő bevezetésének engedélyezése (25. § 3/c. bek.),

— túlmunka korlátozás megállapítása az utazószemélyzet, gépkocsivezetők és kísérők, vgk. vezetők és kísérők, építőipari gépkezelők, darukezelők és segélykocsi személyzet túlórázására (27. § 7. bek),

— 8 órát meghaladó főnöki (helyettesi) ügyelet elrendelésének engedélyezése készenléti szolgálat esetenkénti felső határa és az egy dolgozó részére havonként elrendelhető készenlét maximális óraszámának megállapítása (30. §. 1/d.),

— jutalomszabadság szabadkeretének 50 főnél alacsonyabb létszámú főnökségekre való felosztása (36. §. 3. bek),

— norma megállapítása, ha az több főnökséget érint (51. § 1. bek.),

— a prémiumkeretek főnökségekre való elosztása (1. sz. m. VIII/12. pont).

— a prémium felhasználás rendszerének főnökségi szintig történő meghatározása (1. sz. melléklet IX/1. pont),

— az év végi részesedésből adható 10, illetve 20 százalékkal felemelt juttatás létszámkeretének főnökségenkénti megállapítása (2. sz. mell. II. fejezet 79—80 old.),

— a lakásépítés vállalati támogatással segített formájának meghatározása (6. sz. m. 4. pont),

— a lakásépítés vállalati támogatására vonatkozó kérelem elbírálása és a támogatás mértékéről való döntés (6. sz. mell. 5. pont).

A szolgálati főnök és a szakszervezeti bizottság közös hatáskörébe tartozik:

— a szombati munkaidő megrövidítésének engedélyezése (23. § 1. bek),

— a pft., építési és a tbk. szolgálat idénymunka rendjében a heti 40—43 órás, illetve a heti 45—48 órás munkaidő megállapítása (23. § 3. bek.),

— önálló elszámolási egységeknél az egészségre ártalmas munkakörökben heti 36, illetve 42 órás munkaidő megállapítása (23. § 8. bek.),

— az utazók munkaidejének havi 210 órától eltérő megállapítása (24. § 1. bek.),

— egyenlőtlen munkaidő bevezetése (25. § 2. bek.),

— osztott munkaidő elrendelése az önálló elszámolási egységeknél (25. § 3. bek. c pont),

— heti pihenőnapok két hétre való összevonása (32. § 4. bek.),

— a munkák és munkások besorolása (45. § 1. bek.),

— helyi norma megállapítása (51. § 1. bek.),

— munkásszállás kategóriába sorolása (64. §. 4. bek.),

— prémiumkeretek turokra, személyekre bontása (1. sz. m. VIII/12. pont),

— a prémium felhasználása főnökségen belüli rendszerének megállapítása (1. sz. mell. IX/1. pont).

A felsorolt kérdések szabályozása tehát az említett szervek hatáskörébe tartozik, éppen ezért azok rendezését e szervektől lehet igényelni.

Lemorzsolódás nem volt

Szeged állomás dolgozói az elmúlt napokban tartották az 1968/69-es szakszervezeti oktatási évad záró ünnepélyét. *Az ünnepséget Séner József az állomás pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd Dombóvári Ferenc számolt be az elmúlt év oktatási munkájáról.* Elmondotta többek között, hogy a különböző szemináriumokat 376 dolgozó látogatta, és az oktatási év folyamán lemorzsolódás nem volt. Ezt elsősorban a jó szervezésnek köszönhetik, mert a szemináriumokat általában a munkaidő kezdetekor tartották. *Jó volt a felkészülés, a hallgatók sok hasznos ismeretet gyűjtöttek.*

Az ünnepség alkalmával az oktatásban kitűnt hallgatóknak könyvjutalmakat adtak át.

Pedagógusnapra

A vasutas dolgozók nagy családja nevében a pedagógusnap alkalmából a hála, az elismerés és a köszönet hangjan emlékezünk meg valamennyi vasutas pedagógus áldozatos munkájáról.

Nehéz szavakban kifejezni azt, amit ilyenkor a diák, nagyszülő és szülő — aki napjainkban sokszor csínytevő kisdiákként ül az iskola padjában — tanáraik, nevelőik iránt érez.

Külön szeretnénk megemlékezni a vasutas technikumokban, középiskolákban, nevelőotthonokban hivatásukat teljesítő nevelőkről. Szeretettel gondolunk azokra a pedagógusokra is, akik az egyes vasúti szolgálati helyeken, vasutas művelődési intézményekben, kihelyezett osztályoknál sokszor nehéz körülmények között a megfelelő korszerű szemléltető eszközök nélkülözésével oktatják a vasutas dolgozókat.

A pedagógusnapon hálásak vagyunk. A hála és köszönet virágaiból kötött csokor azonban csak addig él, amíg fogadalmunk tettekben is megnyilvánul. Mi azt szeretnénk, ha az ünnepet követő hétköznapokon a virágcsokor nem hervadna el és ennek élethen tartásához minden szülő, minden diák, kiki a maga területén cselekedeteivel, tetteivel is hozzájárulna. A minden elismerést megillető pedagógusainknak ez volna talán a legkedvesebb ajándék, a legszebb köszöntés.

Elsődleges feladat: a dolgozók érdekvédelme

Beszélgetés Erki Bélával a Budapesti Építési Főnökség szakszervezeti bizottságának titkárával

A szakszervezeti bizottság újraválasztására két és fél hónappal ezelőtt, márciusban került sor. Ez nagyon kevés idő ahhoz, hogy a szakszervezeti munka minden területét elemezve véleményt alkothassunk a *Budapesti Építési Főnökség* szakszervezeti bizottságának eddigi tevékenységéről. Az azonban tény: *minden bizalmi, minden műhelybizottsági tag és a szakszervezeti bizottság tagjai nagy-nagy akarással és igyekezettel fogtak munkához.* Érzik azt a felelősséget, ami ezzel a megbízatással jár, s a dolgozók, a munkatársak érdekeiért önzetlenül fáradoznak. A választás óta eltelt két és fél hónap munkájáról, s terveikről *Erki Béla* szb-titkárral beszélgettünk.

— *Szakszervezeti bizottságunknak öt új munkatársa van* — mondotta. — *Személyi változásokra elsősorban azért került sor, mert a régi szbtagok közül hárman más vállalathoz kerültek, két veszprémtől — az információs felelőssel és a nemzetközi békefelelőssel pedig bővült a létszám.* Jelenleg 15 tagú szakszervezeti bizottság dolgozik a főnökségnél. Építésvezetőségenként 1—1, összesen 12 műhelybizottságunk, s a központban egy osztálybizottságunk van. A bizalmiak száma 34, ebből 67 bizalmit választottunk újra, a többi 17 először kapta ezt a megbízatást.

Nagyobb önállóságot kaptak

— Ennyit a szerkezeti változásokról. Ami pedig munkánkat illeti, arra elsősorban az önállóság növelése, a hatáskörök decentralizálása jellemző. Feladatunk és célunk önállóságra nevelni a bizalmiakat, műhelybizottsági tagokat, hiszen a szakszervezeti munka javát az emberek között a munkahelyen kell elvégezni. Ott kell rendezni az ügyeket, bajokat, ahol azt észlelik.

— *Őszintén megmondom* — folytatja tovább az szb-titkár —, *az önálló munkának örülnek a szakszervezeti tisztségviselők.* Akkor, amikor a műhelybizottsági titkár, az építésvezetővel, vagy a bizalmi a csoportvezetővel gazdasági és egyéb kérdésekről tárgyal, érzi a megbízatás jelentőségét, azt a felelősséget, amellyel a munkatársakat, a választókat kell képviselnie. *A szakszervezeti munka mélyebb és igazibb tartalmat kapott, mint régebben. S ez tetszik az embereknek is.*

Határozottan felléptek

Az szb-titkár elmondotta még, hogy a választás óta két olyan esetük is volt, amikor a dolgozók érdekében határozottan fel kellett lépni. *A szolnoki munkahelyen például nem gondoskodtak kellő időben az ágyneműk cseréjéről. Ezt a problémát a gazdasági vezetőkkel közösen rendezték.* A másik eset az érdi sínhegesztő építésvezetőség, hegesztőcsoportjával történt. A földalatti építkezéshez, pontosabban a Kerepesi úti próbavágány építéséhez irányították őket. *A munkát el kellett kezdeni, de a hegesztőcsoport legalapvetőbb tisztálkodási lehetőségéről sem gondoskodtak. Az embereknek nem volt hol öltözködniük, nem tudtak mosakodni s a szerszámeiknak sem volt tárolóhelye.* Egyszóval csak dolgozni lehetett, azonkívül semmi mást. A szakszervezeti bizottság a műhelybizottsági titkár észrevétele alapján egy nap múlva a helyszínen volt és igyekezett mindenki számára kedvezően rendezni az ügyet. Változás azonban még napok multán sem történt. Az szb ekkor a gazdasági vezetőkkel közölte álláspontját: *ha a Kerepesi úti munkahelyen dolgozó hegesztőbrigádnak rövid időn belül nem teremtenek elfogadható munkakörülményeket, ekkor — a dolgozók jogos igényeit figyelembe véve — nem engedik a munka tovább folytatását.*

A szakszervezeti bizottság tehát hatáskörének maximumáig ment el, mert érezték és tudták, *jogos ügyet, a dolgozók érdekei képviselik.* Az eredmény nem maradt el. A hegesztőbrigád ezután már jobb munkafeltételek között dolgozhatott.

Élnek törvény adta jogaikkal

A Budapesti Építési Főnökség szakszervezeti bizottsága él a törvény adta jogával és a dolgozók érdekeit a legmesszebbmenően védi. Ez így helyes. Hiszen a dolgozók bizalmából kerültek tisztségükbe, s azok joggal várják tőlük, hogy méltók legyenek a bizalomra.

— *Érdekvédelmi szerv vagyunk* — mondja Erki Béla — *s nem hagyhatjuk, hogy dolgozóink rossz munkakörülmények között dolgozzanak. A jövőben is felemeljük szavunkat az igazságtalanság, az emberi jogokat sértő jelenségek ellen. De hadd mondjam el még azt is, hogy nem vagyunk megelégedve a lakókocsik állapotával, az ott tapasztalt szociális körülményekkel.* Tudjuk, hogy a vasút anyagi ereje nem teszi lehetővé a kocsik teljes kicserélését, de azért valami úton-módon gondoskodni kellene a vonalakon dolgozó munkások kulturáltabb ellátottságáról. *Nagyon kevés a tv-készülék, pedig a szórakozást, kultúrát a vidéki munkahelyeken elsősorban a tv jelenti.* Sok a régi, elavult készülék. Egy-egy készülék javítási összege évente több, mint egy új televízió ára. Amivel elégedettek vagyunk: az a könyvállomány. Minden építésvezetőségen van letéti könyvtár, s az embereink olvasnak is. Ennél azonban többet szeretnénk adni.

Az építési főnökség dolgozói egyébként 17 munkahelyen dolgoznak. Legnagyobb munkájuk a *Budapest—Vác* közötti vonalszakasz átépítése, de megtalálhatók *Salgótarjánban, Szolnokon, Cegléden, Nagykátán, Székesfehérváron* és *Komáromban* is. A szakszervezeti bizottságnak nagyon sok és szerteágazó munkát kell végezni. **Szerényi József**

A bizalom kötelez

Kiskunfélegyháza állomáson a közelmúltban megtartott szakszervezeti vezetőségválasztó taggyűlésen a jelölő bizottság előterjesztése 100 százalékosan megegyezett a tagság véleményével. A régi vezetőség — újabb két évre — ismét bizalmat kapott. Valóban olyan jó munkát végeztek az elmúlt két év alatt?

— *Amikor megbíztak a titkári teendők ellátásával* — mondja *Hatvani Lajos* szb-titkár —, *a bizalom jóleső érzésén kívül bizonytalanságot is éreztem. Hogyan látom el az állomás dolgozóinak érdekképviseletét, hogyan tudok eleget tenni annak, hogy a szakszervezeti munka jelentősen segítse a termelés célkitűzéseit?*

Meggyőző munkával

Az állomás vágányhálózata, amelyet az 1930-as évek második felében lebonyolított forgalomhoz mértek, jelenleg több, mint 200%-kal nagyobb forgalmat bonyolít le. Nyilvánvaló, hogy ilyen körülmények között a munka napról-napra nehezebbé válik és állandóan kísért a baleseti veszély. A jelenlegi nehéz körülmények között *elsődleges feladatunk a fegyelem megszilárdítása. Elviink továbbra is az, hogy mindennapi meggyőző munkával, emberséggel, sokkal jobb eredményeket érhetünk el, mint adminisztratív eszközök alkalmazásával.* Meg akarjuk értetni dolgozóinkkal, hogy a balesetmentes, fegyelmezett munka mindannyiunk érdeke. Tudja, érezze mindenki, hogy a munkavédelmi előírások betartásával nem a szolgálati vezetőjének kedveskedik, hanem elsősorban saját életét, biztonságát védi. Nemcsak akkor szükséges az utasításszerű munka, amikor a felettesek látják, hanem ez állandó követelmény is.

Tudjuk azt is, hogy a vasúthoz belépők szakmai és politikai képzettsége nem minden esetben megfelelő. Szakszervezeti bizottságunk ezekkel az emberekkel a legnagyobb türelemmel foglalkozik és az a célunk, hogy minél többen szeressék meg a vasutat, maradjanak nálunk.

Rend és tisztaság mindenütt

Az szb titkár „vallomásának" középpontjában az ember áll. A szakszervezet nevelő munkájának megvan az eredménye. Az állomás dolgozói nemre, rangra és beosztásra való tekintet nélkül megbecsülik, tisztelik egymást. Előfordulnak ugyan kisebb surlódások, de az emberek egymás közötti kapcsolatára a kölcsönös megbecsülés a jellemző. Az állomáson — ezt már többször tapasztaltuk — példás a rend és a tisztaság. Az utazó közönség — a vasutasok fegyelmezett, példamutató magatartását látva —, kultúráltan viselkedik a vonatra várás alkalmával.

A szakszervezeti bizottság titkára elmondotta még, hogy *tovább szélesítik a szocialista brigádmozgalmat.* A munkafegyelem megszilárdítása érdekében is csatasorba állítják a szocialista brigádokat és a bizalmiakat. A kultúrotthont felhasználják arra is, hogy klubfoglalkozás keretében a dolgozók a munkán kívül is közel kerüljenek egymáshoz. Szorgalmazzák a tudományos előadásokat és az olyan rendezvényeket, amelyek alkalmasak arra, hogy a vasutas dolgozók rangkülönbség nélkül eszmecseréket folytathassanak.

A választási eredmény valóban nem véletlen volt. Jogosan bíznak a dolgozók továbbra is a szakszervezeti bizottságban.

Ők pedig tisztában vannak azzal, hogy a bizalom kötelez.

Sz. Tóth András

Házat épített a komplex brigád

A brigád tagjai az épülő ház előtt.

A külső rakodótéren találkoztunk *Szatmári Tiborral*, Debrecen állomás komplexbrigád-vezetőjével.

— Komplex brigádunk öt éve alakult — mondotta. — Kulcsfontossága abban rejlik, hogy a napnak bármely szakában a szertárból szükséges anyagot a brigádtagok kivételezhetik. Állomásunknak, olykor másoknak is gyors segítséget kell adni. Itt van például Záhony állomás. *A szovjet vagonok átrakásához 25 darab gabonacsúszda kellett. A határidő rövid volt, mi két nap alatt elkészítettük és el is szállítottuk.* Igaz, hogy közbeiktattunk egy vietnami műszakot is. Most éppen 50 darab gabonaöntő kanalat készítünk, mely speciális, a nagykereskedelem ilyenekkel nem rendelkezik.

Ezután a brigád életére terelődött a szó. *Szatmári Tibor* olyan cselekedettel ismertetett meg bennünket, amely még ma is gyakran beszédtéma a brigádtagok között.

— Volt kollégánk, *Szabó Gergely* már régóta tervezgette, hogy házat épít Hajdúhadházán. A meszet megvette, de többre már nem tellett, a halál erősebb volt nála. Az özvegy két kiskorú gyermekével nem maradt támasz nélkül.

Nem kellett felhívást tenni, jöttek a brigádtagok, a Debrecen Déli V-ös pályamesteri szakasz szocialista brigádtagjai és a mi komplexbrigádunk. Közösen felépítettük a kis családi házat. Harminc ember dolgozott egy nyáron át. A patronálás továbbra is tart, lassan kikerülnek az általános iskolából a gyerekek, és hozzánk jönnek ipari tanulónak. Özvegy *Szabó Gergelyné* az állomáson mint takarítónő dolgozik. A brigádtagok most is elutaznak Hajdúhadházára a nagyobb munkák elvégzésére.

A brigád életéhez szorosan hozzá tartozik a sport is. Valamennyien szeretnek futballozni. A nehéz fizikai munka után felüdülés a pályára lépni. *Rendszeres edzéseket tartanak, és minden évben részt vesznek az üzemi bajnokságon.*

A debreceni komplexbrigád az eltelt időszak alatt olyan eredményeket ért el, melyek a brigádnapló lapjaira büszkén s megelégedéssel kerülnek be.

Bereznai Márta

A kisvasút nagy eredménye

A *Várpalotai Gazdasági Vasutak* kollektívája évek óta eredményes munkát végez. 1966-ban igazgatói elismerést kaptak, az 1968. évi jó munkájuk alapján pedig elnyerték az Élüzem kitüntetést. Az éves áruszállítási tonnatervüket 104,5 százalékra, az összes bevételi tervüket pedig 108,1 százalékra teljesítették. A kocsikihasználásnál 102,8, az utazószemélyzet foglalkoztatásánál 114,7 százalékos eredményt értek el.

Eredményes munkát végeztek a műhelyi dolgozók is. Különösen kitűnt *Sági János* bronz kozorús szocialista brigádja. A forgalmi dolgozók közül *Szabó Sándor, Kiss Margit* és *Horváth Istvánné* forgalomirányítók érdemelnek dícséretet. **Erdélyi József**

Gyorsul a tempó az új szolnoki rendezőben

Jól beválnak a modern berendezések – Egykori váltókezelők az elektropneumatikus fékek mellett

Néhány éve már, hogy egy riport alkalmával Szolnok állomás régi gurítódombján találkoztunk *Bíró Ferenc* rendezői állomásfőnök-helyettessel. Mosolyogva üdvözölt.

— *Érdemes megnézni az új munkahelyünket* — mondta. — *Az emberek nálunk lassan már el is felejtik az egykori „héblizést", hiszen központi fűtéses, parkettás szobákból irányítják a kocsik futását. Jöjjön csak velem, mindjárt meglátható ja...*

Átmegyünk a régi rendező területén, ahonnan már felszedték a sínek javarészét, s ahol most szabadon burjánzik a gaz. A régi gurítódombot látva kinek ne jutna eszébe az egykori „héblizés" — vagyis a váltóállítás. *Egy-egy váltókezelő műszakjában legalább ezerszer emelte a mechanikus-készülék nehéz karját*, mintha mázsás súlyokat emelgetett volna. A kocsik szűnni nem akaró áradata izzasztó ütemet diktált nekik és a sarusoknak is.

— *Itt, a régi rendező helyén a gyorstehervonati rendezőnket alakítjuk majd ki* — mondta kísérőnk, miközben felkapaszkodtunk az új rendezőpályaudvarhoz vezető és rövidesen átadásra kerülő mozdonybejáró vágány meredek töltésén. Innen már láthattuk a hatalmas méretű új rendezőpályaudvart, amely a szolnoki rekonstrukció első „lépcsőjeként" 720 millió forintos beruházással létesült, s ahol tavaly decemberben kezdték az újszerű üzemet. Nagy ablakaival feltűnt a négyemelet magasságú vágányféktorony, a pályaudvar „agya", irányítóközpontja.

Kóliséges megoldás

Mire a vágányféktoronyhoz értünk egy teherautó fékezett előtte a salakos úton. Raktere üres volt.

— Mit szállít ez a teherautó?

— *Csak a számadásokat* — mondta Bíró Ferenc és magyarázatul hozzátette: — *mert itt nagyok a távolságok. A magasfogadói vágánycsoporttól ezzel a teherautóval juttatjuk el az okmányokat a keleti indítási körzetbe, a pályaudvar túlsó felére. Talán jobb lett volna csőpostát létesíteni erre a célra.*

A bérelt teherautó felhasználása ilyen célra mindenképpen költséges megoldás. Mint teherautónak ténylegesen csak naponta egyszer veszik hasznát. Ugyanis ezzel hozzák ki az ebédet a rendező dolgozóinak.

Fiatal forgalmi szolgálattevővel, *Csapó Józseffel* találkoztunk a vágányféktorony legfelső emeletén.

— *Tavaly szeptember óta dolgozom itt. Nagyon tetszik ez a munka* — mondta miközben megnyomott néhány gombot az előtte levő dominó rendszerű irányítótáblán. Újszász felé kijáró tehervonat vágányútját állította be. Ellenőrizte a biztosítóberendezés jelzéseit, s a toronyból láthattuk, hogy a szerelvény már halad is a gurítódombtól balra húzódó kijárati vágányon. — *A nyugati indító-vágánycsoport és a magasfogadói vágánycsoport tartozik hozzám. A toronymeg a modern biztosítóberendezés teljes áttekintést nyújt erre a területre. Amit elképzelek, azt magam végre is hajthatom. Nagy előnye pályaudvarunknak, hogy a bejáró szerelvények nem zavarják a rendezést.*

Jól láthattuk a toronyból a magasfogadói vágányok kettős líráját, ami lehetővé teszi, hogy gurítás közben is újabb szerelvényt fogadjanak.

A torony harmadik emeletét az állomásirányító irodája és a telex foglalja el. Látogatásunkkor éppen *Halasi Zoltán* főintéző teljesített szolgálatot ezen a fontos poszton. Panasszal kezdte.

— *Nagyon csodálkozunk* — mondta —, *hogy ebben a modern épületben elfelejtettek konnektort felszerelni...*

A mennyezeti lámpa csatlakozásától az asztali lámpájához vezető villanydrót jelezte, hogy ezen a problémán tudtak segíteni. Nagyobb gond, hogy telefonjához nincs külön mikrofon és erősítő hangszóró, s a berendezés nem alkalmas több állomással való egyidejű értekezésre, meg arra sem, hogy akiknek sürgősebb jelentenivalója van, beleszólhasson a folyamatban levő beszélgetésbe. Emiatt értékes perceket veszít az új rendezőpályaudvar irányítása.

Óriási az iram

A gurítódomb üzemét a második emeleti teremből vezérlik.

— *Egy rakott a 22-esre, két üres a 15-re...* — diktálja a mikrofonba *Cs. Molnár László* gurításvezető. Mellette ülő munkatársa a gurításra kerülő kocsik vágányútját beállító programvezérlő berendezését kezeli. Egyidejűleg hat vágányút állítható be előzetesen. Ha egy kocsi lefutott, a berendezés önműködően állítja be a következő vágányútat. Itt a legkisebb műszaki hiba komoly bonyodalmakat okozhat, mert a kocsi nem oda gurul, ahová várják.

— Előfordulnak ilyen esetek?

— *Most már egyre ritkábban* — mondta a gurításvezető. — *A próbaüzem során előfordult hibák miatt sokan „keverőüzemnek" csúfolták a berendezést, de ez már a múlté. Programvezérlő berendezésünk további fejlesztésével lehetővé válik majd az is, hogy teljesen automatizáljuk a vágányutak beállítását.*

Máris óriási iramban dolgoznak. Megfigyeltük, hogy alig 15 perc alatt lefut a meredek lejtőn egy 65—70 kocsiból álló szerelvény. *A gurításvezető mellől két ember — az egykori váltókezelő — kényelmesen ülve, kapcsolókkal szabályozzák az elektropneumatikus vágányfékeket.* Egyikük az egyrészes lejtőféket, a másik a kétrészes völgyfékeket szabályozza. A kocsik teljes megállítását az irányvágányok elejénél dolgozó sarúsok végzik a hagyományos módszerrel.

Elavult utasítás

Az elektropneumatikus vágányfékek acélsínei kétoldalról hatalmas erővel tapadnak az átfutó kerekek abroncsaira. A fékhatás megbízható, kifogástalan. Így lehetővé válik, hogy minden kocsi optimális sebességgel érkezzen a kijelölt irányvágányra.

— *Modern berendezésünk megfelelő kihasználását még korlátozza a számunkra elavult utasítás* — jegyezte meg kísérőnk, Bíró Ferenc. — A csak kézifékkel gurítható kocsikra gondolok. Ha ilyen kocsik kerülnek gurításra, a sarusoknak kell felmenniük a gurítódombra, hogy a kézifékhez álljanak. Ez nagy időveszteséget jelent. Pedig modern vágányfékeinkkel a csak kézifékkel gurítható kocsikat is teljes biztonsággal tudnánk a helyükre juttatni. *Nagyon várjuk már az F—5-ös utasítás számunkra megfelelő módosítását...*

A gurításvezető a kocsikat a gurítódombra toló mozdony vezetőjével rádiótelefon-összeköttetésben áll. Így a fényjelzésen kívül élőszóval is közvetlenül szabályozhatja a munka tempóját.

Sok fiatal vasutas dolgozik az új rendezőben. Egyikükkel, *Modla Sándorral*, a kompresszorházban találkoztunk. A vágányfékek működtetéséhez szükséges sűrített levegőt termelő modern gépeket kezeli.

— *Tavaly novemberben kerültem a vasúthoz és gépkezelői vizsgát tettem* — mondta. — *Nagyon jól érzem itt magam.*

— Azelőtt mivel foglalkozott?

— Kertészkedtem a rendezőpályaudvar helyén. Burgonyát, mákot, szőlőt termesztettem, ahol most a vasúti kocsik futnak. Eleinte szokatlan volt az új munkakör, de nem jártam rosszul.

Lőrincz János

Az első negyedévben:

1,9 MILLIÓ TONNÁVAL KEVESEBBET SZÁLLÍTOTTUNK AZ ELŐIRÁNYZOTTNÁL

A tervezett áruszállítási igények helyenkénti elmaradása, illetve eltolódása következtében *1969. I. negyedévében 1,9 millió tonnával szállítottunk kevesebbet az előirányzott mennyiségnél.* A személyszállítási előirányzott feladatainkat gyakorlatilag teljesítettük. Bár az utaslétszám nem érte el a tervezett mennyiséget — a 103,6 millió utassal szemben az elszállított utasító 100,4 millió volt —, a személyszállítás bevétele az előirányzathoz viszonyítva 100,4 százalék. Nőtt az utaskilométer-teljesítmény és ezzel egyidejűleg a bevétel is.

Az áruszállítási bevétel kedvezőtlen alakulása miatt a fuvarozási tevékenység bevételeinél

az előirányzott összeget 97,8 százalékra teljesítettük. Ez azt jelenti, hogy mintegy 54 millió forint bevételkiesésünk volt.

Az 1969. évi bevételeink növelésének határt szab a szállítási igények stagnálása, illetve csökkenése. *A pénzügyi eredménytervünk teljesítése tehát csak a helyes, céltudatos, a takarékosságot szem előtt tartó gazdálkodással valósítható meg.*

A vasútigazgatóságok versenyének rendszere a fentiek elősegítésére van felépítve és a megfelelő ösztönzést biztosítva a gazdaságosságra való törekvéseknek, a mennyiségi és minőségi mutatók kedvező alakulásának.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy

az igazgatóságok nem élnek az ösztönzési rendszer adta lehetőségekkel.

Többségük nem adott ki konkrét célkitűzéseket a szolgálati helyek részére a versenyben elnyerhető negyedévi szabad prémium terhére.

Az I. negyedévi, valamint az azóta eltelt idő tapasztalatai is azt bizonyítják, hogy a minőségi munkára jellemző célkitűzések eredményei sem kielégítőek. *A tehervonatok menetrendszerű közlekedése, a vonatközlekedési terv betartása a célkitűzés alatt volt.* Az előbbinél a 73 százalékos célkitűzést 70,94 százalékra, az utóbbi éveknél a 69 százalékkal szemben 65,03 százalékos eredményt értünk el hálózati szinten.

A vontatójárművek felhasználásánál sem mondhatók kielégítőnek az eredmények. *Az egy vontatójárműre eső fajlagos teljesítmény 99,8 százalékot ért el.* A miskolci, szegedi és a szombathelyi vasútigazgatóságoknál a fajlagos teljesítmény ennél alacsonyabb volt.

A vasút 1969. évi eredménytervе 1330 millió forint nyereség elérését tűzte ki célul. Az előirányzott bérpolitikai intézkedéseink, dolgozóink szociális-kulturális ellátottságának fejlesztése és egyéb, a dolgozók érdekében teendő intézkedések csak akkor valósíthatók meg, *ha a MÁV vállalati gazdálkodása a tervezett szinten alakul.*

Mindezek megvalósítása érdekében elsősorban

jobban kell felhasználni az erkölcsi és anyagi ösztönző rendszereinkben rejlő lehetőségeket.

A vasútigazgatóságok I. negyedévi eredményei egyébként az alábbiak szerint alakultak:

Vasútigazgatóságok	Összteljesítmény	Szabad prémium
Budapest	98,77%	395 000 Ft
Debrecen	98,50%	134 000 Ft
Miskolc	98,08%	134 000 Ft
Pécs	98,09%	137 000 Ft
Szeged	100,72%	197 000 Ft
Szombathely	95,67%	—
Hálózat:	98,17%	997 000 Ft

A vasútüzem gazdálkodására jellemző mutatók eddigi eredményein feltétlenül javítani kell. *Az áruszállítási igények kielégítése, az üzemvitel gazdaságosságának fokozása a vasútüzem egészének érdeke.* Tapasztalható olyan irányzat, hogy egyes vasútigazgatóságok a gyengébb eredményeket a célkitűzések, a munkaverseny, ösztönző rendszerek nem reális voltával próbálják magyarázni.

— Remélem a néni örül a Göcsej-expressnek?
— Már miért örülnék, amikor én Paksra utazom.
(Pusztai Pál rajza)

Az útkeresésen már túljutottak

Egy női szocialista brigádvezető vallomása

PARÁNYI IRODA. Az asztalon egy betelt 100 oldalas napló és egy megkezdett új. Lapozgatva átvilláglik több mint egy tucatnyi asszony munkája, szelleme.

A brigádot *Bella Lajosné* főintéző alakította. Áthelyezésével sem szűnt meg a többet akarás. *Kaptai Antalné* kereskedelmi hivatalnok lett a brigád vezetője. Komolyan beszél a brigádról. Vallomás ez. A mozgalom hite és hitele csendül ki szavaiból.

Egy asszony a több millióból, két családdal. Férje vasutas, intéző. A gyermekek napközisek. Ők alkotják élete egyik felét. A másikat betölti a munka.

— *Az alakulás kezdetén öten dolgoztunk együtt* — kezdte a beszélgetést. — *A munkánk volt az, amelyen keresztül közel kerültünk egymáshoz. A közös gond és a közös siker is sugallták, hogy barátságunkat formába öntsük. Így alakultunk brigáddá.*

Veszprém állomás 15 esetben nyerte el az élüzem címet. Ebben jelentős szerep jutott a kereskedelmi szolgálatnak, ezen belül a női dolgozóknak is. A brigád kibővült. A fizikai dolgozókat is bevonták. Leomlott egy válaszfal. *A tisztviselő egy brigádban dolgozik a takarítóval, raktárnokkal.* Megtalálták azt a közös hangnemet, mely sikereik alapja.

A differenciált beosztások, egyéni vállalásokat kívántak elsősorban. A brigádvezető vállalta, hogy *Vass Piroskát* előkészíti a győri segédtiszti tanfolyamra. Munkaidőn kívül oktatta, tanította. A dicséretesen sikerült felvételi után ma már Piroska Győrben tanul. Egy lány, aki elkötelezte magát a vasúttal, a brigáddal megtartotta kapcsolatát. Leveleikkel felkeresik egymást. Megőrizve egy kapcsolatot, mely szilárddá vált.

NEMCSAK A HOZZÁÉRTŐKNEK mond sokat *Antal Károlyné* visszakereső és fuvarszerző munkája. Gondjai, hogy a kocsik jól legyenek kihasználva. Az áruszállítási tonnaterv teljesítve legyen. Bár mindkettő kollektív munka, de a 102,72 százalékos kocsikihasználás mögött ennek a szerény asszonynak szervezőkészsége is kimutatható.

Kiderül, hogy életük másik meghatározójánál a családnál — ők tartják kezükben a gazdasági egyensúlyt. A bevételhez igazítják a kiadásokat. Örök asszonyi cél, hogy az első növekedjen, az utóbbi csökkenjen.

A brigád tagjai nemcsak otthon érzik a gazdaságosság erejét. *Munkaidőn kívül vállalták, hogy az első negyedévben 28 kocsit utánszámlálnak, 78 kocsi után mérlegelnek! A teljesítés megtörtént.* A MÁV bevételét mintegy 3000 forinttal növelték. Jelentős-e ez az összeg? Feltétlenül, mert ez csak egy állomás. Mi lenne, ha a követők is így gondolkodnának? Járulékként nem kevesebb, mint a fuvaroztatók jó kiszolgálása és a balesetmegelőzés társul. *Így hat a közgazdasági szemlélet a családban és a munkahelyen.*

Nagy Katalin árupénztáros előbb kitűnő érettségit tett munkája mellett, aztán jelentkezett a tisztképzőre, Első vizsgái megkezdődtek. A Munka Érdemrend ezüst fokozatával ismerték el szakvonali munkáját.

Horváth Józsefné raktárnok özvegyen neveli és tanítja két gyermekét. Mintaszerűen. Miközben ő maga a VIII. általánost végzi. Tanul *Répási Lászlóné* bárcázó is. Hatan a politikai iskola hallgatói. Nem divatból, érdeklődésből.

EZEK UTÁN FEL LEHETNE tenni a kérdést: ez az amiért a magas megtiszteltetés érte a brigádot? Oly sok brigád végez ehhez hasonló munkát. Ettől lesz egy brigád brigáddá?

— Nem! Nemcsak ettől... Kerestünk valakit, akiért tehetünk valamit. Valami felemelőt. Emberit. Ami megközelítése az anyai gondoskodásnak.

Hívság nélkül mondják el: hogyan jutottak el *Csomai Máriához*, aki 75 évével már tehetetlen. Jelentéktelen nyugdíj, betegség, gond és az öregség sivársága; mind múlt. Fénylőbb napok, szeretet, anyagi támogatás, melyet nyújtott a 15 női dolgozó, a jelen.

— *Kezdetben idegenkedett tőlünk. Ajándékunkat sem akarta elfogadni. Ma már természetesnek veszi, hogy havonta meglátogatjuk.* A látogatás elégedett izgalmát az öregség ráncai sem tudják eltakarni. Amikor lakását kimeszeltettük, festettük és takaríttattuk, csak állt, nem jutott szóhoz. A szombathelyi kórházban van most, de gondoskodásunk oda is elért. Csomagot küldtünk és meglátogattuk.

Igen, valahol itt vannak azok a mélységek és magasságok, amelyek a brigádot éltetik és megbecsültté teszik. *Amikor Meidingerné brigádtag kórházban volt, a beteg nyugalma érdekében, gondoskodtak három kiskorú gyermekéről. Féltőn, szeretettel, sértő szándék nélkül. Pótolni igyekeztek a mamát!*

VOLT GONDJUK, hogy a szolidaritás hetében tiltakozzanak a vietnami agresszió ellen. Mert az anya itt is és ott is félti az övéit. Már tervezik vállalásukat a felszabadulás 25. évfordulójára. Nem vállalás ez, ünnepre készülés.

„Nem elég jóra vágyni... a jót akarni kell" — írta *Váci Mihály* és ők akarnak. Egyenként és mindannyian.

Fényképek a naplóból. Siófok és Alsóörs. Aranyló nyár és fürdőruhás asszonyok. A közös kirándulás emlékei...

Megbecsülik-e munkájukat? Él-e az egyenjogúság? Válaszuk egyértelmű. A legteljesebb mértékben. Többnyire valamennyien kiváló dolgozók. *Jutalom és prémium fedi munkájukat.* Nemcsak anyagilag, erkölcsileg is elismerést kapnak. Az elsőt fontosnak tartják, de az utóbbi jobban melegíti szívüket.

A munka önmagára hívja fel a figyelmet. *Munkásságukra felfigyeltek.* Jogosan és idejében. Az útkeresésen már túljutottak. A maguk megtalált útján baladnak előre.

— *Bizunk a jövőben* — mondta a brigádvezető, aki nőfelelőse is az állomásnak. — *Mi nők szubjektív hajlamunknál fogva előbb fogjuk fel az alakuló új élet szépségét, mint a férjiak.*

Nem éreznek létbizonytalanságot a vonal megszüntetése miatt. Talán csak az újba, a megszokottól való eltérésbe illeszkednek be lassabban a gondolatok. *Az új mindig változással jár.* A család — a saját életének struktúrájára is hat. S ezt nem lehet figyelmen kívül hagyni. *Meg kell érteni. Türelemmel.*

A párt és szakszervezet segíti munkájukat. Figyelemmel kíséri törekvésüket a szolgálati főnök is. Erről vallanak a bejegyzések a brigádnaplóban. — *Így tovább...* — fogalmazta meg véleményét sommás tömörséggel *Poócza Géza* kereskedelmi főnök. Alátámasztotta, mindazt ami egyórai beszélgetésbe belefért.

ÉL VESZPRÉM ÁLLOMÁSON — az utasok által ismert felszín alatt — egy mozgalom. Ereje a szeretet. Kívülről ezt az utazók nem láthatják. De nem is a látványosság a fontos. Bent a mélyben, ahol a gondolatok és a szándékok megszületnek, egységesek.

Család, munka, szeretet. Jellemző mindannyiukra.

Szabó Béla

Új rendelkezések a nyugdíjak folyósításáról, illetve korlátozásáról

A NYUGDÍJASOK KÖRÉBEN sok kérdés merül fel az ellátások folyósítására, illetve korlátozására vonatkozó új szabályozással kapcsolatban. Az alábbiakban ismertetjük az 1969. január 1-től hatályba lépett rendeletek néhány főbb rendelkezését.

E naptól kezdve egységes folyósítási, illetve korlátozó szabályok érvényesek a munkaviszony alapján megállapított öregségi és rokkantsági nyugdíjakra, függetlenül attól, hogy a nyugdíjakat mikor és milyen jogszabály alapján állapították meg. A korlátozás eltérő attól függően, hogy a nyugdíjas munkaviszonyban áll-e, vagy keresőfoglalkozást folytat.

A munkaviszonyban álló nyugdíjasokra az a szabály vonatkozik, hogy a nyugdíjat minden naptári év első napjától korlátozás nélkül kell folyósítani addig, amíg munkabérük a naptári év folyamán a 6000 forintot nem haladja meg. *A 6000 forintos keretösszeg csak azokra a nyugdíjasokra vonatkozik, akiknek egész évre nyugdíj járna, ha munkaviszonyban nem állnának vagy kereső foglalkozást nem folytatnának.* A keretösszeg minden teljes naptári hónap után, amelyre bármely okból nyugdíj nem járt, 500—500 forinttal csökken. A 6000 forintos keretösszeg annál a nyugdíjasnál, akinek nyugdíja a naptári évben lett megállapítva, vagy kereső foglalkozást folytat annyiszor 500 forinttal csökken, ahány hónapra az év folyamán kereső foglalkozás miatt vagy egyéb okból nem jár nyugdíj. Például, ha a nyugdíjas nyugdíját 1969. március 25-től állapították meg a keretösszeg kétszer 500 forinttal csökken, tehát 5000 forint lesz. Vagy ha iparengedélyét február hónapban adta le: március 1-től jár nyugdíj a keretösszeg ilyen esetben is 5000 forint.

AZ ÖREGSÉGI NYUGDÍJ folyósítást teljes összegében szüneteltetni, a rokkantsági nyugdíj folyósítását korlátozni kell, ha a nyugdíjas munkabére a naptári év folyamán a személyére irányadó 6000 forint vagy kisebb keretösszeget meghaladja. *A keretösszegbe mind a munkabér, mind az esetleg egyéb tevékenység alapján kifizetett díjazás összegét be kell számítani.* (Például, ha szakértői díjat kap.) A nyugdíjat a keretösszeg-túllépés hónapjára, és minden ezt követő hónapra, amelyben a naptári év folyamán munkabér (díjazás) kerül kifizetésre, szüneteltetni, illetve korlátozni kell. A rokkantsági nyugdíj korlátozása esetén a III. csoport szerinti rokkantsági nyugdíj egyharmadát üzemi baleset vagy foglalkozási betegség következtében megrokkantaknál a III. csoport szerinti baleseti rokkantsági nyugdíj felét kell folyósítani.

Munkaviszonyban álló rokkantsági nyugdíjas nyugdíját beszüntetni csak akkor lehet, ha a rokkantsági nyugdíj folyósításához szükséges feltételek közül valamelyik is hiányzik (orvosilag nem rokkant vagy a nyugdíjazás előtti kereseténél kb. 20—25 százalékkal nem keres kevesebbet). Ez a korlátozás csak 1954. október elsejét követő időtől érvényes nyugdíjszabályok alapján megállapított rokkantsági nyugdíjakra vonatkozik.

Ha az előző bekezdésben foglaltak alapján a baleseti, rokkantsági nyugdíjat kell beszüntetni, helyette a szüneteltetés idejére 50—66 százalékos baleseti munkaképesség-csökkenés alapján a nyugdíj alapját képező bér 30 százalékának megfelelő összegű baleseti járadékot kell folyósítani.

KERESŐ FOGLALKOZÁS ESETÉN változatlanul érvényben van az a rendelkezés, hogy mind az öregségi mind a rokkantsági nyugdíj folyósítása szünetel arra a naptári hónapra, amelyben a nyugdíjas kereső foglalkozást folytat. 1969. január 1-től nem számít kereső foglalkozásnak a földingatlanon folytatott mezőgazdasági tevékenység, illetve a föld haszonbérbe adása.

Lényeges a különbség a nyugdíj korlátozásánál munkaviszony, illetve kereső foglalkozás esetén. Az elmondottakból kitűnik, hogy munkaviszony esetén a nyugdíjat csak a keretösszeg meghaladásakor kell szüneteltetni, illetve korlátozni. Kereső foglalkozás viszont iparjogosítvány, hasznothajtó jogosítvány, orvosi, ügyvédi, mérnöki magángyakorlat, munkaközösségi tagság esetén a nyugdíjat azonnal szüneteltetni kell, az elért jövedelemre tekintet nélkül. Egyéb kereső foglalkozásnál — nyugdíjas, vasutas tsz-tagként nem fizikai munkát végez, vagy megbízásos jogviszony alapján kap díjazást —, jön csak számításba a nyugdíj korlátozása szempontjából az évi munkaidő, illetve az évi díjazás keretében.

EMLÍTÉSRE ÉRDEMES az a rendelkezés is, amelynek értelmében szigorúbb korlátozási szabály kerül alkalmazásra, ha a munkaviszonyon kívül végzett egyéb tevékenység (megbízás stb.) alapján keretösszeg kimerítése után díjazást fizetnek ki a nyugdíjasnak.

A rendeletek nyugdíjasnyilvántartó-lapok vezetését rendszeresítik. *Ennek kiállítása nélkül nyugdíjast foglalkoztatni. 1969. január 1-től nem lehet.* Bejelentési kötelezettsége azonban nem csupán a nyugdíjasokat foglalkoztató munkáltatóknak van, hanem a kereső foglalkozást folytató nyugdíjasoknak is, akik ezen tényt a kereső foglalkozás megkezdésétől számított 8 napon belül a *MÁV Nyugdíj Hivatalnak* bejelenteni tartoznak. Tartozik a nyugdíjas a naptári év folyamán létesített második vagy további munkaviszonyai esetén e munkáltatóknak bejelenteni az első munkaviszony alapján nyugdíjasnyilvántartólapot vezető munkáltató nevét és címét.

Ha a nyugdíjas nem tesz eleget bejelentési kötelezettségének, anyagi és büntetőjogi felelőssége áll fenn.

Több nyugdíjas fordult a *MÁV Nyugdíj Hivatalhoz* olyan kérelemmel, hogy részére az új rendeletek alapján állapítsanak meg nyugdíjpótlékot. Nyugdíjpótlék az 1954. október elseje előtt érvényben volt jogszabályok alapján megállapított nyugellátásban részesülő nyugdíjas részére állapítható csak meg, ha eddig annak megállapítására még nem került sor. és a feltételek fennállnak.

AZ 1954. OKTÓBER 1-TŐL, illetve 1959. január 1-től érvényes nyugdíjtörvények alapján megállapított nyugellátásban részesülő nyugdíjas részére nyugdíjpótlék nem jár. E törvények értelmében a szolgálati idő alapján nyugdíjkiegészítés illeti meg a nyugdíjasokat.

Külön hangsúlyozni kell, hogy az özvegyi nyugdíjat a munkaviszony vagy kereső foglalkozás tartama alatt is változatlanul korlátozás nélkül kell folyósítani. A vasutas özvegyek számára fontos tudnivaló az is, hogy olyan özvegyek, akik a korhatár el nem érése vagy rokkantság hiánya miatt nem részesülnek özvegyi nyugdíjban, az előírt életkor betöltésekor vagy ha megrokkannak kérjék a *MÁV Nyugdíj Hivatalnál* ellátásuk folyósítását. Ugyancsak kérjék ellátásuk emelését azok az özvegyek, akik a jogszabályokban előírt, megillető emelést eddig nem kapták meg. Az új rendeletekkel kapcsolatban részletes tájékoztatással szolgál *a MÁV Nyugdíj Hivatal II. osztálya, (Budapest, VI., Népköztársaság útja 66.)*

Dr. Gál György

„Édesebb, nyugodtabb álmot gyerekek!"

Ötvennégy takarót készítettek a Vasúti Főosztály dolgozói — Vietnamnak

A terem dekorációja derűs. A színpad mellett és körben a falak menti asztalokon virágok és a virágok színével vetélkedő sokszínű anyagok. Aki betéved a *Vasúti Főosztály* kultúrtermébe, első látásra bizonyára azt hiszi, hogy valamilyen kézimunka szakkör kiállítására csöppent. Ám akiket meghívtak a műsoros ünnepségre — s ők vannak többségben — tudják az okot. Tudják és mégis, szinte alig hiszik, hogy pontosan két hónappal ezelőtt itt hangzott el az, hogy a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságához tartozó alapszervek csatlakoznak az Országos Nőtanács felhívásához és résztvesznek a *Takarót Vietnamnak* akcióban.

Tóth Györgyné, a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságának titkára jelképesen átadja a takarókat a vietnami küldöttség egyik tagjának.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Akkor talán senki sem gondolta volna, hogy ez az akció ilyen szép sikert hoz. Érthető, mert úgy indult mintha csak a főosztályon dolgozó nők társadalmi munkája lenne csupán, azután a szakosztályok dolgozói mellett besegítettek a különböző társszolgálati helyek. *A férfiak is résztvállaltak, úgy, ahogy tudtak, fonal vásárlásra pénzt gyűjtöttek.* Sőt néhányan még feleségüket és iskolás lánygyermeküket is „beszervezték".

Nők, férfiak, még gyerekszámba menő lányok, idős nyugdíjas dolgozók két hónappal ezelőtt összefogtak.

S két hónap után az összefogásuk gyümölcseként kerülhetett sor az ünnepségre.

★

Pontosan 7290 tízszer-tíz centiméteres kockát kellett meghorgolni, hogy elkészüljön az az ötvennégy takaró. (Egy takaróhoz 135 kocka kell.)

Vietnamban, ötvennégy apró, törékeny termetű kisgyereket véd majd a széltől, óv a hidegtől az 54 takaró. *Édesanyák, jövendő anyukák és nagymamák, az otthoni sok-sok munka mellett is időt szakítottak arra, hogy minél több kockát horgoljanak meg. Volt olyan asszony is, aki most és ezért tanult meg horgolni.* Amíg a horgolótű szaporán járt kezükben, nem tudtak másra gondolni, csak Vietnamra. Arra az országra, ahol háború dúl, ahol az emberek nem hajthatják nyugodtan álomra fejüket, ahol minden nap szembe találkozhatnak a halállal...

A nagymamák, akik két háborút éltek át, s akik tudják mit jelent elveszteni valakit is a családból, s akik épp ezért, mert sokat éltek-láttak, az apró kis kockák horgolásánál erőltették szemüket, hogy az a törékeny testalkatú, ám a szabadságért mégis oly kitartóan, szívósan küzdő nép kicsinyeinek meleg takarójuk legyen. Ezek a sokszínű kockák mesélnek majd a szeretetről. Elmesélik egy távoli ország, Magyarország asszonyainak, lányainak, férfiainak üzenetét: *Melletted vagyunk Vietnam!*

★

A 7290 kockából sok-sok szervező és aktív munka után takaró lett. Volt, aki egy egész takarót meghorgolt, volt aki száz kockát, volt aki csak ötvenet. Mások összeállították a kis kockákat, külön három tagú asszony-brigád vállalta, hogy kibéleli az ötvennégy takarót. S azon a kis ünnepségen, amikor a takarót jelképesen átadták a hazánkban tartózkodó vietnami küldötteknek, egy kis zenét is hallgattak. Szép népi muzsikát mindazok, akik résztvettek, akik közreműködtek e nemes akcióban. Szeretetért, szeretetet.

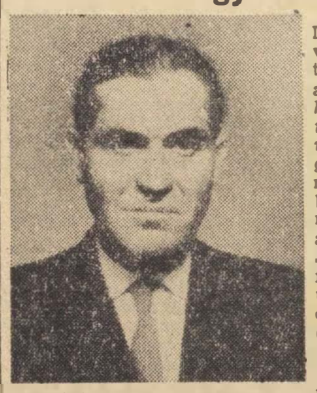
Kálmán György

Szem előtt

— Szabályosan végezze a váltóellenőrzést, mert az ördög nem alszik!
— És a főnök lánya sem...

(Pusztai Pál rajza)

Fuldokló kisfiút mentett meg egy váltókezelő



Stróbl József az életmentő

A móri vasútállomás és a helyi Kossuth Termelőszövetkezet halastava közel van egymáshoz. Május 13-án a kora délutáni órákban a halastó felől az 1-es számú váltóőrhely felé rohanó fiatalasszony jajveszékelése törte meg a vasútállomás megszokott csendjét.

Az őrhelyen *Stróbl József* váltókezelő a 2925-ös számú vonat tolatásához készülődött, s már az őrhely erkélyén állt. Látva a rohanó, síró asszonyt, veszélyt sejtett. A vasút és a tópart közötti búzatáblákon át a vízhez rohant, *ledobta ruháit és az ott tartózkodók által mutatott ponton a közel öt méter mély vízbe vetette magát, majd alámerült.* Néhány másodperc múlva a vízből felbukkant feje és a kezében megjelenő test láttán enyhült a drámai hangulat. *Rezsuta János* timárpusztai 9 éves kisfiúval Stróbl József a partra úszott. Földre tette a már eszméletét vesztett gyermeket és hozzálátott a mesterséges lélegeztetéshez.

Az állomásfőnök közben mentőkért telefonált. *Mire a mentők megérkeztek, Rezsuta Jancsika magához tért.* Megmentője pedig dideregve magára kapkodta ruháit, s visszarohant őrhelyére. Kezébe vette a zászlót és késve ugyan, de jelt adott a tolató vonat mozdonyának.

Stróbl József 1937 óta dolgozik Mór állomáson. Kétévi pályamunkásság után került a forgalomhoz. Azóta hűséges, példaadó dolgozó. Két évvel ezelőtt megkapta a Kiváló dolgozó kitüntetést is.

K. J.

Az ember nem gép

Valamelyik reggel, *Rákosrendező*-állomás utastájékoztatóján a következőket hallottam: *„a háromszázhuszonnégyes géprész jöjjön az irodába".*

Enyhén szólva kicsit meglepődtem! Mi az, hogy géprész!

Aztán eszembe jutott a legutóbb olvasott fantasztikus regény, amelyben a robotember, a tudós, a tervező utasításától eltérően önállósítja magát és a laboratórium világából kiszökik a virágos rétre, hogy ott kökörcsint szedjen az alkotó szép feleségének. Mit lehet tudni? Teljes izgalommal vártam a pillanatot, amikor egy tolattyú, vagy esetleg a kazán leválik és határozott lépésekkel elindul a forgalmi irodába.

De nem ez történt! a 324-es mozdonyról egy olajosképű mozdonyvezető szállt le és ő indult el az iroda felé.

Ő lenne a „háromszázhuszonnégyes" géprész?

A forgalmi szolgálattevő nem a háromszázhuszonnégyes gépresszel, hanem a 324-es gép mozdonyvezetőjével akart beszélni.

Micsoda különbség!

— gergely —

Életrevaló kezdeményezés

A budapesti területi bizottság nagy gondot fordít a család- és ifjúságvédelemre

A dolgozó nők közötti rétegmunka mindig fontos része volt a szakszervezeti munkának. Jelentőségét, szerepét a budapesti területi bizottságnál fokozza még az a körülmény is, hogy a vasúton alkalmazott nők több mint fele az igazgatóság területén dolgozik. *Ennek alapján már az elmúlt évközepén előtérbe került e munka tartalmi, szervezeti, módszertani és személyi kérdéseinek javítása.* Szükségesnek látszott a nőbizottság szervezeti erősítése, személyi összetételének megváltoztatása.

A korábbinál tervszerűbb, módszeresebb tevékenység bontakozik ki a család- és ifjúságvédelemben. A megalakult munkacsoport alapvető feladatának tartja a szolgálati helyek család- és ifjúságvédelmi bizottság tevékenységének rendszeres segítését. *Figyelemre méltó vállalkozás, hogy a nevelőotthonokban levő árvák részére, gyermektelen és gyermekszerető szülők köréből nevelőszülőket keresnek. Már az elmúlt évben létrejött és még tovább élénkül a fóti gyermekváros és a területi nőbizottság közötti kapcsolat.*

A gyermekváros lakói részére rendszeres vasúti ismeretterjesztő filmek, előadások tartását tervezik, azonkívül a vasúti csomópontokra, vontatási telepekre kirándulást is szerveznek, hogy a legfiatalabbakkal így szerettessék meg a vasutat. A gyermekváros felnőtt lakóinak a főváros területén vasúti munkahelyeket ajánlanak. *Nagyszerű, nemes vállalkozás ez, s a munka indulása már azt jelzi, hogy a nőbizottság tagjai nagy akarással, anyai szívvel dolgoznak a sikerért.*

Kísérletképpen *Budapesten a Keleti, a Nyugati, a Déli és a ferencvárosi csomópontokon a szakszervezeti bizottságok a KISZ-szervezetekkel közösen az általános iskolából kikerülő vasutas szülők gyermekeinek pályaválasztási tanácsadást és családvédelmi ankétot szerveznek.*

Nem csekély gondot jelent a nők szociális és életkörülményeinek vizsgálata. A szolgálati helyeken szerzett tapasztalatok során a nőbizottság tagjai arra figyeltek fel, hogy túl sok a magányos, illetve a nagycsaládos dolgozó nő. Életkörülményeikről csak általános ismeretek állnak rendelkezésre. Sok ellentmondó vélemény tapasztalható a férfiakkal azonos szakképzettségű, munkabírású nők anyagi, erkölcsi megbecsülésében. *Több helyen arra is felfigyeltek, hogy a nők számára nincs a férfi munkaerőkkel azonos színvonalú szociális ellátottság.*

Gondosabb vizsgálat alapján kell a nők általános és középfokú állami és szakoktatásával, valamint politikai és világnézeti oktatásával foglalkozni —, adottságaik, elfoglaltságuk, szociális körülményeik ismerete alapján —, valamennyi üzemben, intézményben és szolgálati helyen. *A területi bizottság szervezési és nevelési bizottsága, valamint a nőalbizottság ezekre a problémákra is nagyobb figyelmet fordít.*

Ezek és még több tucatra tehető kérdés pontos ismeretének hiánya indokolttá teszi azt is, hogy a területi bizottság szociológiai jellegű vizsgálatai alapján az érdekvédelmi munka konkrét alapjait teremtse meg.

Kovács János

„Megérte a gondos felkészülés"

Beszélgetés a járműjavító szocialista brigád vetélkedő győzteseivel

— Nem volt könnyű mérkőzés...

— Érdemes volt gondosan felkészülni a döntőre.

— Sokan gratuláltak az értékes győzelemhez.

Az *Északi Járműjavító* X. osztályán a műszerészműhelyben beszélgettünk a *Béke* szocialista brigád tagjaival. Azokkal, akik — számszerint öten — a 21 tagú kollektívát a szocialista brigádok szellemi vetélkedőjének döntőjében a Szolnoki Járműjavítóban olyan szép sikerrel képviselték. Lelkesen, szinte egymás szavába vágva idézték a döntő izgalmas perceit.

Holtverseny után...

— Akkor már nagyon drukkoltunk, amikor a döntőben holtversenybe kerültünk a szolnoki Landler brigáddal — mondta *Németh Júlia*, az Északi „ötösfogatának" egyetlen nőtagja. — Szerencsére *Balogh Lajos* sokat tudott közlekedéspolitikánk új koncepciójáról és a bíráló bizottság öt ponttal jutalmazta válaszát.

Ez az öt pont kellett a brigád győzelméhez. Vagy talán ennél sokkal több?

— A vetélkedőn résztvevő csapatunk felkészülése nem volt könnyű — mondta *Balatoni Ferenc*, az ezüstkoszorús plakettel kitüntetett szocialista brigád vezetője, aki tulajdonképpen az edző szerepében vett részt kezdettől fogva a nagyszabású jubileumi vetélkedőn. — *Csapatunk minden tagja egy-egy szakterületre specializálta magát. Fikó Ferenc, a csapatkapitány a politikai kérdésekre, Balogh Lajos a közlekedéstörténetre, Németh Júlia az irodalommal, a művészetekkel kapcsolatos kérdésekre készült elsősorban.* Szerencsére minden versenyző kellő formában vett részt az üzemi, majd az országos döntőn. Elmondhatom, hogy megérdemelten nyerték az első díjat.

— *Örülünk a szovjetunióbeli társasutazásnak, amelyre augusztusban kerülhet sor* — mondta társai nevében is Fikó Ferenc. — *Nagyon szeretnénk, ha brigádvezetőnk és egyben tanítómesterünk, Balatoni elvtárs is velünk jöhetne.*

A munkában is helytállnak

A Béke brigád tagjai a hétköznapok küzdelmeiben, a nagy hozzáértést igénylő munkában is megállják a helyüket. Jól tükrözi ezt az áprilisban elért 106 százalékos eredményük, amit csökkentett munkaidő mellett mondhatnak sajátjuknak. A brigádtagok szellemi erőpróbája nem ért véget a szolnoki döntővel. *Kiss Sándor* most készül arra, hogy érettségizzen a József Attila általános gépipari technikumban. *A fiatal Németh Júlia és Balogh Lajos elektroműszerész szakmunkásvizsga előtt állnak.* Balogh Lajos egyetemi felvételi vizsgára is készül, s az köztudomású, hogy nem könnyű megszerezni a „belépőt" a Budapesti Műszaki Egyetemre.

Még a versenyzők fülében cseng a lelkes biztatás szava: *„Hajrá Északi!"* De május 10. óta be is pótolták azt a kis munkakiesést, amely a szolnoki szereplés miatt állt elő a műhelyi munkában. Három éve, hogy önátvevő joggal ruházták fel a Béke szocialista brigádot.

— *Ezután is ügyelünk arra, hogy munkánkkal újabb elismeréseket szerezzünk brigádunknak, üzemünknek* — mondta meggyőződéssel a Béke brigád versenycsapatának kapitánya.

A Technika brigád tanulmánya

Amíg az Északi lelkes elektroműszerészei személyesen harcolták ki a győzelmet a járműjavító szocialista brigádok szolnoki döntőjében, a dunakeszi járműjavító *Technika* brigádját csak egy tanulmány és a hozzá mellékelt két műszaki rajz képviselhette. Az általuk elért eredmény sem kisebb értékű. Csakhát a versenyszabályok hozták így: *a műszaki szocialista brigádok tanulmányaikkal mérték össze tudásukat.*

— Csak a szolnoki döntőben volt ez így — jegyezte meg *Gács Lászlóné* szerkesztő, akl a brigád tagjaként közvetlenül vett részt a tanulmány kidolgozásában. — Házi versenyeinken mi is ugyanolyan feltételekkel szerepelhettünk, mint bármelyik üzemi szocialista brigád. A jubileumi vetélkedő minden fordulójában a maximális 50 pontot szereztük meg.

Gyakorlatilag a Technika brigád három tagja; *Gács Lászlóné, Birksteiner Alfrédné* és *Dósa József* technikusok vettek részt a versenymunka kidolgozásában *Mogyorósi József* osztályvezető-helyettes, vezető tervező irányításával.

— *A tanulmányunk ötletét, sőt szükségszerűségét az élet, a gyakorlat adta* — mondta munkájáról Mogyorósi József. — Ugyanis rengeteg problémánk van a személykocsi ajtókkal és az azokhoz csatlakozó padlópótlékokkal. Olyan ajtó- és padlópótlékok kialakítása a célunk, amelyek üzembiztosabbak a korábban kialakított típuskonál. Amit létrehoztunk, sajátos eredmény: *befelé nyíló ajtó, felcsapódó padlópótlékkal.* Tanulmányunkban részletes elemzését adtuk a korábban alkalmazott hasonló berendezéseknek és erőtani vizsgálataink alapján bizonyítottuk azok fogyatékosságait.

— *Nagyon örülünk annak* — mondják a brigád tagjai —, *hogy pályamunkánkkal elnyertük a szakdolgozatok versenyének első díját, az 5 ezer forintos jutalmat.*

Csak azt nem tudják, kitől és mikor fogják megkapni ezt a szép elismerést...

(Lőrincz)

Megkezdődött a „Vasutas operabérletezés"

Az elmúlt években kiemelkedő eredményeket értünk el a zenei ismeretterjesztés terén. A *„Vasutas operabérlet"* már hagyományossá vált a dolgozók és családtagjaik között. Sikerült újabb rétegekkel megismertetni és megszerettetni az operát. Azok a dolgozók, akik operabérlettel rendelkeznek, elismeréssel nyilatkoztak élményeikről, amelyet egy-egy mű megtekintése jelentett számukra.

Az 1969/70-es évadban a *Magyar Állami Operaház* Igazgatóságával történt megállapodás alapján kilencedik alkalommal kerül kibocsátásra a „Vasutas operabérlet". Műsorán a legismertebb, népszerű operák kerülnek bemutatásra:

Csajkovszkij: *A hattyúk tava*, Rimszkij—Korszakov: *Az aranykakas*, J. Strauss: *Denevér*, Verdi: *Don Carlos*, Verdi: *Rigoletto.*

A bérleti előadásokat 1969. október, november, 1970. március, április és május hónapokban mindenkor a hónap harmadik vasárnapján délelőtt 11 órakor tartják.

Horváth Ferenc

Megháromszorozza automata-büfé-forgalmát az Utasellátó

A hazai kereskedelmi és vendéglátó vállalatok különös módon nehezen szánják rá magukat az értékesítő automaták alkalmazására. Amelyek ezt mégis megtették, a kezdeti nehézségek miatt hamar elvesztették a kedvüket és azzal a kijelentéssel, hogy „nem üzlet", igyekeznek szabadulni meglevő értékesítő automatáiktól. *Nem így az Utasellátó Vállalat, ahol már 251 értékesítő automatát üzemeltetnek*, s amely a dániai Wittenborg-gyár közreműködésével a *Budapesti Nemzetközi Vásáron* is bemutatta automata-büfé-szolgálatának fejlesztési terveit.

— *Örömmel mondhatom* — hallottuk a BNV-n tartott sajtótájékoztatón *Szabó József* üzemgazdasági igazgatótól —, *hogy nagyközönségünk megbarátkozott büfé automatáinkkal és a nagy állomásokon, a pályaudvarokon szívesen veszik igénybe a hűtött italokat, presszókávét, különféle ételeket, cigarettát és más árufélességeket szolgáltató automatáinkat. Ezekkel a múlt esztendőben 5 millió forint értékű különféle árut hoztunk forgalomba. Ebben az évben 15 millió forint értékű forgalmat várunk az automatáktól. Ennek keretében 5,5 vagonnyi mennyiségű kakaót és legalább 8 millió pohár üdítő italt hozunk forgalomba a legkorszerűbb értékesítő automaták segítségével.*

Szabó József az Utasellátó üzemgazdasági igazgatója ismerteti a vállalat automata hálózatának fejlesztési tervét. (Laczkó Ildikó felvétele)

A nagyszabású fejlesztési program érdekében az idén mintegy 50 ezer dollár értékben szerez be az Utasellátó különféle értékesítő automatákat megbízható gyártó partnerétől, a dán Wittenborg-cégtől. *Néhány hét múlva 65 új gép leszállítására kerül sor.* Ezek többségét a Balaton-parti üdülő centrumokban és a budapesti pályaudvarokon helyezik üzembe. *Így automata büfésor létesül az új földalatti vasút Baross téri aluljárónál, a Keleti pályaudvar alsó pénztárcsarnokában.* Az Utasellátó automata gépparkja azzal is gyarapszik, hogy az Édességbolt Vállalattól most vesznek át 20 automatát, amelyek annál a vállalatnál ráfizetésesek voltak. A Csemege Élelmiszerkereskedelmi Vállalattól a közelmúltban vettek át négy ugyancsak „ráfizetéses" automatát.

— Nem túlságosan kockázatos vállalkozás ez?

— *Egyáltalán nem az* — mondta Szabó József —, *mert kellő tapasztalatokkal rendelkezünk az automaták üzemeltetéséhez.* Mi ugyanis rájöttünk arra, hogy a szétszórtan, egyedileg üzemeltetett automaták felhasználása nem kifizetődő. Ezeket csoportosan kell elhelyezni. Például úgy, hogy a kakaót kiszolgáltató automata mellett ott legyen az a pénzbedobós ételszekrény is, ahonnan a kakaóhoz szükséges briót is kivehesse a vásárló...

— *Az automata sorok kezelése, mindig friss áruval való feltöltése és karbantartása sokkal egyszerűbb* — tette hozzá *Héni Imre*, az Utasellátó Vállalat automata szervizszolgálatának vezetője. — *Vállalatunknál már 10 fős szervizszolgálat működik.* Szakembereink a Wittenborg-gyárban sajátították el az érzékeny automaták karbantartásának, javításának módszereit. Ma már arra is jut az erőnkből, hogy más vállalatok részére is nyújtsunk automata szervizszolgáltatást.

Érdekes bemutatóval fejeződött be az Utasellátó vásári sajtótájékoztatója. Felnyitották az automaták ajtaját és közvetlenül megfigyelhettük az érzékeny, programvezérlésű gépek működését. Láthattuk például, hogy a presszókávé automata a pénzbedobás indító jelzése után hogyan darálja szemes kávéból az adag lefőzéséhez szükséges mennyiséget, lehelyezi a töltőhelyre a poharat és magasnyomású forróvízzel főzi a kávét. Kívánságra cukrot és tejszínt is adagol hozzá, de kanalat csak akkor ad, ha a vásárló cukorral kérte a kávéját.

L. J.

Könyvszemle

A TÁNCSICS KÖNYVKIADÓ KIADVÁNYAI

TIMMER JÓZSEF: BESZÉLŐ MÚLT

A magyar munkásmozgalom régi harcosai közül *most közel félszázan adják közre a gyűjteményes könyvben élményeiket, tapasztalataikat, kincsüket*, amelyek a múlt század végétől, a századfordulótól, az őszirózsás forradalomtól, a megalakulásának éppen 50. évfordulóját ünneplő Kommunisták Magyarországi Pártjának tevékenységétől kezdődően összegyűltek.

A féltetten őrzött emlékek sokaságán drámaian vonul végig a múlt, az elmúlás kegyetlensége, bosszúja, félelme, és fényesen ragyog az a sok-sok hősies tett, amely harcolt egy új világ, a szocializmus győzelméért. Valamennyien úgy, mint még sok százan és ezren, akikről a krónika már megemlékezett, vagy akikről az utókor még nem hallott eddig, szerény, de meg nem alkuvó katonái voltak a nép, a szegény nép jobb sorsáért küzdő munkásmozgalomnak. Az akkori rend urainak szemében mégis félelmetesnek tűntek, mert féltek az igazságtól és bátor kiállásuktól, rettegtek annak terjedésétől. Ezért sújtottak le kegyetlenül mindazokra, akik szót emeltek a nagyobb darab kenyérért, a munkás erejének kiszipolyozásáért a politikai elnyomás, a hasztalan véráldozatok a háború ellen, akik harcoltak a békéért, a társadalmi haladásért, a nép szabadságáért.

MÁTÉ GYÖRGY: VÖRÖS JELEK A HADAK ÚTJÁN

A riportkönyv kortársak visszaemlékezései, újságcikkek, emlékiratok alapján mutatja be az őszirózsás forradalom kialakulásától, az 1918. március 21-ig terjedő időszakot.

A kötet ismerteti: *Magyarország helyzetét a Nagy Októberi Szocialista Forradalom időszakában.* Az első világháború utolsó esztendejét. Az Osztrák—Magyar Monarchia katonai vereségét, a Habsburg-állam és hadseregének felbomlását. Tisza és a király tevékenységét a hatalom megtartására. A munkásosztály forradalmi harcát. A parasztság helyzetét és a földkérdést, A Kommunisták Magyarországi Pártjának megalakulásának körülményeit és harcát a munkáshatalomért.

PETRÁK KATALIN: AZ ELSŐ MAGYAR MUNKÁSHATALOM SZOCIÁLPOLITIKÁJA

Számos könyvben örökítették meg a *Tanácsköztársaság* dicsőséges napjait. Leírták az eseményeket, ismertették a Forradalmi Kormányzótanács különböző intézkedéseit és emléket állítottak azoknak, akik a munkáshatalom fennmaradásáért küzdöttek. Mégsem állíthatjuk, hogy a történetírók már mindent elmondtak a Tanácsköztársaságról az utókornak. Így vélekedett e kötet szerzője, *Petrák Katalin* is, aki — mintegy kiegészítve korábbi könyvét, részletekbe menő elemzést ad az első magyar munkáshatalom szociálpolitikai intézkedéseiről.

Első könyvében, amelyet *Milei Györggyel* rendezett sajtó alá, a munkáshatalom legfontosabb szociálpolitikai rendelkezéseit, intézkedéseit és a korabeli sajtó érdekesebb cikkeit tárta az olvasó elé. Ebben a munkájában részletekbe menően, gazdagabb, teljesebb tényanyagra támaszkodva ismerteti a Tanácsköztársaság szociálpolitikáját.

Vasutas portré

A pályamunkás

Huszonhét évet töltött eddig a vasút szolgálatában. Most ötvenkilenc éves. Közeledik a nyugdíjba vonulás, a pihenés ideje. *Ledolgozta már, amivel a közösségnek tartozott.* Hamarosan új állomáshoz érkezik, amivel nemcsak végződik, hanem kezdődik is valami más; talán egy meghittebb, kiegyensúlyozottabb békesség. Kezdődik majd egy csendesebb összhang, egy becsületes munkával eltöltött életút megérlelt gyümölcseinek élvezete. Egyre több emlék jár majd vissza, elmélyülnek a munka „frontján" kötött barátságok és immár végérvényesen leköti, „megfogja" a család igézete. Unokákban kezd majd gyönyörködni, kiknek boldogabb jövőjét még ő kovácsolta. Haja már ritkuló, deresedő; a múló idő nyomot hagy testben és lélekben egyaránt. Barázdált arcáról mégis a megérett, harmónikus élet derüje sugárzik. Küzdelmes, tapasztalatokban gazdag múltját megérlelte, kiforralta a munka.

Tudta, hogy mit vállal

Takács János — jelenleg a hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség XI-es pályamesteri szakaszánál dolgozik Gyöngyösön — 1942-ben került a vasúthoz. *Fizikai munkás volt egész életében.* Más beosztásba, fényesebb karrierre sohasem vágyott. Nem azért, mintha képességei, vagy akarata gátolták volna ebben, de a két kézzel végzett fizikai munkában megtalálta azt az örömet, amit az építő, alkotó munka nyújthat egy ember számára.

Huszonhét év telt el a pályakezdés, 1942 októbere óta. A sátoraljaújhelyi szertárfőnökségnél akkor egy újfelvételes, mosolygós arcú fiatalember kezébe vette a súlyos szívlapátot.

Tudta már, hogy mit vállal, tudta hová tartozik, mert lobogó hite és a kudarcokon is felülkerekedő optimizmusa megóvta őt a fiatalos, szertelen csapongás, a hamis illúziók ábrándjaitól. Pedig az eltelt idő alatt lett volna alkalma bőven állást, szakmát, más életet választani. Mégsem tette: *a vasúthoz, az elveihez akart hű maradni.*

1950-ben családi és szociális körülményei *Gyöngyösre* szólították. A szertári munka ekkor már nagyon a szívéhez nőtt. A gyöngyösi szertárvezetőség dolgozói között igazi, meleg „otthonra", egy kollektív szellemű brigádra talált.

Hittel, szeretettel

Raktári munkás lett. Folytatta tovább, amit elkezdett — hittel, szeretettel. *Szegelte a ládákat, vigyázott a közös vagyonra, lapátolta a szenet, ha kellett.* És közben elmélyült, megerősödött benne a munkásszolidaritás régi hagyományait tovább éltető szocialista brigádszellem. Belépett a párttagok sorába. Önfeláldozó, közösséget kedvelő egyénisége miatt munkatársai szeretik, becsülik.

— *Olyan ember* — mondják —, *akinek megfontolt, szerény bölcsessége pozitívan befolyásolja egy brigád munkáját.*

Ezért választották meg szakszervezeti bizalminak is. Háromszoros kiváló dolgozó. 1968-ban a szertár munkaerő-átcsoportosítása miatt a helyi XI-es pályamesteri szakaszhoz kérte magát. Az új munkakört is gyorsan megszokja. Nem ismer lehetetlent.

A baráti kapcsolatok nem múlnak el

A huszonöt éves szertári munka emlékei természetesen nem múltak el nyomtalanul. Az élmények, a szerzett tapasztalatok és a munka során szövődött elvtársi, baráti kapcsolatok tovább élnek a valóságban és a lélekben egyaránt.

— *A pályamunkát sem volt nehéz megszokni* — mondja Jani bácsi —, *hiszen szeretem a természetet, a végtelenbe futó sínek párhuzamát. A sínek mindig elgondolkoztatnak; az élet folytonosságát juttatják eszünkbe nekünk, a vasúti pálya egyszerű „orvosainak".*

Takács János decemberben nyugdíjba megy. Leteszi a lapátot, csákányt és a többi szerszámot, amivel a kenyerét kereste, amivel egy életre szövetséget, hűséget kötött. Otthon várja a család, az unokák — egy biztató, csendes harmónia...

Kaszala Sándor

Öt bronzérem a vasutas birkózó EB-n

Május 16—18 között a bulgáriai *Haskovóban* tizenkét nemzet részvételével rendezték meg az USIC V. Vasutas Birkózó Európa-bajnokságát. A versenyen 96 birkózó vett részt.

Csapatunkat, amely meleg fogadtatásban részesült, a helyi *„Magyar—Bolgár Barátság Tsz"* és a *„Béke" Fehérneműgyár* patronálta. A csapat látogatást tett a tsz-ben és a fehérneműgyárban, ahol rögtönzött röpgyűlésen üdvözöltek bennünket és kölcsönös jókívánságok, a két nép közötti barátság jutott kifejezésre.

A versenyen a következő magyar sportolók szerepeltek: *Ölveti László* DVSC, *Turba László* BVSC, *Fodor Imre* DVSC, *Vass Sándor* BVSC, *Hornyák József* BVSC, *Kovács Sándor* SZVSE, *Pintér István* BVSC, *Kovács János* DVSC, *dr. Darabánt Iván* BVSC.

Versenyzőink minden súlycsoportban bejutottak az első hat közé, s ez az eredmény annál is inkább figyelemre méltó, mert valamennyi súlycsoportban rangos, rutinos birkózó szerepelt. Elindult az EB-n a bolgár olimpiai bajnok *Petrov*, az olimpián szerepelt *Apontolov*, *Dinev*. Megjárta Mexikót a jugoszláv *Mavinkó*, az NDK-beli *Klinge* és eljött az indiai szabadfogású *Sinh* is, aki egyébként a harmadik helyet szerezte meg.

A legtöbb aranyérmet, összesen hatot a bolgár birkózók szerezték. A Szovjetunió versenyzői négyszer léptek a dobogó legfelső fokára. Az NDK birkozói is hazavittek egy aranyérmet. (57 kg-ban ugyanis két első helyezett volt.) A magyar versenyzők öt bronzérmet *(Laták, Turba, Kovács S., Pintér, Kovács J.)*, három negyedik *(Ölveti, Hornyák, Darabánt dr.)* és két ötödik helyezést *(Fodor, Vass)* szereztek. A magyar együttes a csapatversenyben az erős mezőnyben is a harmadik helyen végzett. A verseny végeredménye: *1. Bulgária csapata 53,5, 2. Szovjetunió 49,5, 3. Magyarország 33 ponttal.*

K. I.

Most kellene befejezni a bajnokságot?

Három vasutas csapat a labdarúgó NB II. három csoportjának élén

Hétfőn, május 26-án, reggel hallottuk az *Erzsébet királyné* és a *Mexikói út* sarkán, az újságos „stand" előtt ezt a megjegyzést (vagy kívánságot) egy, a 67-es villamosra váró, a sportújságot böngésző embertől.

— *Most kellene az NB II-ben a bajnokságot befejezni.*

Semmi kétség: vasutasszurkoló lehetett az illető. Az NB II. három csoportjában ugyanis — a május 24—25-i forduló után így alakult a helyzet:

Keleti csoport

1. DVSC	11	7	3	1	18: 3	17
2. Jászberény	11	7	1	3	10: 8	15
3. Szolnoki MÁV	11	5	4	2	15: 8	14

Északi csoport

1. BVSC	11	6	4	1	20: 6	16
2. Volán SC	11	7	1	3	22: 7	15
3. Kisterenye	11	6	2	3	16:12	14

Nyugati csoport

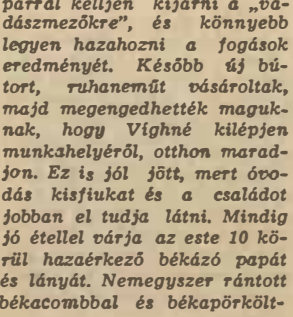
1. MÁV DAC	11	6	4	1	17: 5	16
2. Dorog	11	4	6	1	17: 8	14
3. Pápa	11	5	4	2	18: 9	14

Igen, május utolsó vasárnapja „virágvasárnapot" jelentett az NB II-es vasutas labdarúgócsapatok számára. A bajnoki címért harcban álló DVSC, BVSC és MÁV DAC igen fontos mérkőzéseken szerezte meg mindkét bajnoki pontot és a Szolnoki MÁV is „győzelemmel felérő döntetlennel" tért haza Debrecenből, az MGM elleni mérkőzéséről.

És ha mindehhez hozzávesszük, hogy az NB I/B-ben az eddig mérsékelten szereplő *Miskolci VSC-nek* is sikerült legyőznie a jóképességű BKV Előrét — és ezzel a kiesési zónától kissé eltávolodtak a miskolciak — akkor igazán érthető, hogy a vasutas labdarúgócsapatoknak szurkolók — az ország minden részében — elégedettek voltak a májusi hajrával.

De — a naptárra pillantva — az is megállapítható, hogy május utolsó vasárnapja pünkösd vasárnapja volt. A következtetés és a kívánság kézenfekvő: *a jó szereplés, a három első helyezés ne legyen csapataink számára pünkösdi királyság...*

— dres



Vizsga hangverseny

Szakszervezetünk Központi Zeneiskolájának növendékei május 16-án a Vasúti Főosztály kultúrtermében ünnepi műsor keretében adtak számot az 1968/69-es tanévben végzett munkájukról. A gazdag és színes műsor hallatán nemcsak a hallgatók tehetségéről alkothatott képet a mintegy 300 néző, hanem az oktatómunka áldozatos munkájáról, eredményéről is.

Kollár Endre bevezetője után a Zeneiskola 17 tagú Afró zenekara élvezetes és színes produkciót mutatott be, majd egymást követték a vetélkedőnek is beillő műsorszámok. *Vörös Gabriella*, a különösen tehetséges és jó előadó, *Szabó Mária, Majsai Mária, Pál László, Kesztheli Éta, Pál Györgyi, Ferkovics Katalin, Zsákai Ilona* és a többiek változatos, igényes műsorban adtak számot tehetségükről.

Mindenki figyelmét és elismerését magával ragadta a műsorban páratlan tehetségű 10 éves *Hajek Ferenc* dobszóló produkciója, aki a *„Premier Band"* dob trió — a salgótarjáni jazz-fesztivál aranydíjas együttese — kimagasló színvonalú műsorából adott ízelítőt.

Az év végi bemutatkozás jól sikerült. Elismerésre érdemes az a művészi munka, amely a Központi Zeneiskolán folyik.

(kovács)

A szerkesztőség üzeni

Czeglédi Sándor, Volosinovszki János, Marosán Pál Debrecen; dr. Bánkfalvy Gyula Szeged; Antal József Miskolc; Erdélyi József Várpalota; Dancs József Tapolca; Kiss Lajos Alsóőrs; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Járányi Antal Kaposvár; Szűcs Ferenc Hatvan; dr. Kiss Lajos Bp.; Hoffmann József Veszprémvarsány: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Gál István Szalonna. Áder Mihály Eger, Katona József Zalaegerszeg: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Miklós elbúcsúzott

Ott ismertem meg az Amerikai úton, a hajdani Testvériség pálya homoktengerében. A labdarúgó felszerelésünket apja tartotta rendben, az edzéseken viszont a vékonyka, szőke fiúcska, Miki rugdalta vissza az eltévedt, kapu fölé és mellé szállt labdákat. Néha egy-egy erősebb lövésnél, szinte féltünk, hogy a kisfiút elviszi a lövés ereje. Édesapja azonban mosolyogva nyugtatott meg bennünket:

— Ne féljetek, szívós ez a gyerek, mint a macska...

Aztán kiderült — évek múlva —, hogy nemcsak szívós, hanem nagyon erős is. Akkor már a „Tesi" pályáról átköltöztünk a nem kevésbé homokos BVSC-re. Miklós oda is gyakran elkísérte apját. De bizony, amikor kezet szorítottunk vele, érezni kellett, hogy ez már nem a régi Miklóska. Amikor a labdarúgók edzése véget ért, ő még ott maradt a Szőnyi úton. A BVSC birkózókkal. Mert birkózó lett az egykori vékonyka, szőke Szilvássy Mikiből. Régi énjéből szinte csak a szőkesége maradt meg. Csupa erő, keménység, harcosság jellemezte már.

A londoni olimpián — 1948-ban — már az egész ország neki szurkolt. Kötöttfogásban, váltósúlyban, egészen a döntőig jutott el, az akkor már világhírű Gösta Andersson volt az ellenfele. Hatalmas küzdelemben a rutinosabb svéd győzött, de Szilvássy Miklós élete első világversenyéről ezüstéremmel jött haza. Miklós, a mérkőzés után, csak ennyit mondott: „Most megérdemelten győzött Andersson. De ha még egyszer találkozunk, akkor már én leszek a győztes!"

És készült, hihetetlen szorgalommal, kitartással erre az újabb találkozóra, amely négy év múlva be is következett. A helsinki olimpia kötöttfogású birkózóversenyének váltósúlyú csoportjában ismét Anderssonnal került össze — a döntőben. És Szilvássy Miklós állta a négy évvel előbb adott szavát: győzött. A londoni olimpiai ezüstérmet Helsinkiben aranyra cserélte be.

Még jött néhány sikerekben gazdag esztendő, hazai és nemzetközi versenyeken aratott győzelem — az Újpesti Dózsa színeiben — azután megkezdődött számára is a nagy versenyzők életének második szakasza, amikor — edzői minőségben — a győzelmes évek tapasztalatait, tudását kell a fiatalokba átplántálni. Edzősködött a válogatottnál, az FTC-nél, életútja azonban szinte törvényszerűen kanyarodott vissza az anyaegyesületéhez, a BVSC-hez. Még szép tervei voltak. Szerette volna egy-egy híres, nemzetközi szakkörökben megcsodált fogására megtanítani a vasutas birkózókat. Szerette volna, ha segítőkezet tud nyújtani a BVSC birkózók I. osztályba visszakerüléséhez.

Mindez azonban már csak terv maradt. A betegség, az alattomos kor erősebbnek bizonyult az olimpiai arany- és ezüstérmes birkózónál. Fiatalon, 43 éves korában elbúcsúzott a családtól, a barátoktól, a birkózószőnyegtől — az élettől. A vasutas sport is szegényebb lett egy nagy egyéniséggel, Szilvássy Miklós fájdalmasan korai távozásával.

Vedres József

BVSC-versenyzők a SZOT kerékpáros válogatottban

A birkózók és a vízilabdázók után a szakszervezeti egyesületek legjobbjai országúti kerékpáros versenyben is nagy nemzetközi eseményre indultak május végén. A SZOT kerékpáros válogatottja az FSGT, a nagy francia szakszervezet meghívására a *l'Humanité* kerékpáros nagydíján vettek részt *Herbert István* vezetésével. A magyar csapatban *Juhász Béla és Jezernicki László* (Bp. Építők), valamint *Machó László* (Csepel) mellett két BVSC kerékpáros, *Juszkó János és ifj. Pataki József* is helyet kapott. A csapat szakmai vezetője *id. Pataki József*.

A l'Humanité kerékpáros nagydíjáért folyó verseny mellett néhány vidéki városban is rajthoz állt a magyar szakszervezeti kerékpáros válogatott.

Első helyen az Északi Járműjavító

A *Jubileumi Kupa* kispályás labdarúgó-bajnokság „D" csoportjának mérkőzéseit a Törekvés Bihari utcai sporttelepén játsszák. A negyedik fordulóval befejezése után első helyen az Északi Járműjavító áll. Őket követi a Gépjavító és a Rákos Motorüzem csapata.

Az eddig lejátszott 16 mérkőzés jó játékot, sportszerű küzdelmet hozott. A csapatok dicséretére válik, hogy ezidáig kiállításra nem került sor.

Dr. Kiss Lajos

Ifjú gárda alakult a dunakeszi járműjavítóban

A dunakeszi járműjavító KISZ-fiataljaiból 30 tagú ifjú gárda alakult. Az önálló szakasz parancsnoka *Molnár János* KISZ-fiatal, aki egyébként munkásőr is.

Az üzem ifjú gárdistái május 21-én tartották alakuló ülésüket, s ezen *felvették Ságvári Endre nevét*. A fiatalok három rajba szerveződtek és feladatuknak tartják elsősorban az ifjúsági és a családvédelmi munkát. Vállalták továbbá azt is, hogy szükség esetén szervezetten segítenek a tűzoltóságnak is.

A járműjavító vezetősége és a KISZ Központi Bizottsága összesen 36 000 forinttal járult hozzá az ifjú gárda megalakulásához. Ebből a pénzből az egyenruhákat vásárolták meg.

Szőnyi Lajos

A Hivatalos Lapból

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

20. számból: 108 900/1968. 3.A. Az államvasúti dolgozók részére segélyek engedélyezése és folyósítása tárgyában kiadott utasítás kiegészítése.

104 909/1969. 3.A. Egyenruhaellátásban részesülő dolgozók nyugdíjáruléka.

105 490/1969. 3. A. Egyenruhaellátási és ruhatérítési adatok feltüntetése a nyugellátás megállapításához szükséges kereseti kimutatáson.

21. számból: 109 573/1969. 8.C. Az 1969—70. évi menetrend életbeléptetése.

A békahalász

A Szolnok környéki természetes vizek, halastavak, csatornák és a rizskalászokat érlelő vízkockák nemcsak halat és rizst „teremnek" bőven, hanem kecskebékát is. Néhány évvel ezelőtt felfigyelt a MAVAD is erre és arra biztatta a halászati termelőszövetkezeteket és minden vállalkozót, hogy fogják, gyűjtsék a derék brekegőket, mert combjuk a franciáknak, svájciaknak jó falatot, az államnak, a halásznak pedig jó pénzt jelent.

Így lett békahalász Vígh József, a szolnoki vasútállomás kocsirendezője is. Néhány év alatt alaposan megismerte már a béka szokásait, ezért hacsak a vegyszeres gyomirtás meg nem tizedeli a békasereget, évről évre bő zsákmányt ejt. A békák tulajdonságait ugyanis éppúgy ismerni kell — mesélte —, mint például a halakét. Holdtöltekor kár elindulni halászni, mert ilyenkor a béka ideges, meglátja a vészt hozó halászt és elbújik. Szeles, hűvös időben pedig, amikor hidegebb a víz és a légáramlás elsodorja a bogarakat kimegy a legelőkre és ott keres táplálékot. Érdekes megfigyelése Vígh Józsefnek, hogyha például a zöld kecskebéka néhány napig vízen kívül tartózkodik, színt változtat, vagyis felveszi „legelője" sárga vagy barna tónusú színét.

A békák vízen kívüli kirándulása sok esetben kellemetlen meglepetést hoz a békahálásznak, mert ha gyomirtóval lepermetezett bogarakkal jóllakik a béka, visszajutva a vízbe, hamarosan elpusztul. Márpedig a zsákmányt élve kell átadni a felvásárlónak.

Még egy érdekes tulajdonsága a vízi békának, hogy téli szállást keres. A nyári kellemes, langyos vízből ősszel a nagyobb biztonságot nyújtó mély vizekbe igyekszik. Estétől hajnalig libasorban ügetnek a nagy tavak felé. Egy ilyen vonulósor felfedezése valóságos lottónyeremény a békahálásznak, mert egy ponton állva, egy éjszaka 40—50 kilót is beletömhet a zsákjába.

Vígh József egy alkalommal 70 kiló békát fogott, amiért 1400 forint ütötte a markát. De volt olyan napja is, amikor „csak" 100 forintot keresett. Az átvételi árat egyébként a külföldi piac kereslete szabja meg. Általában 20—25 forintot fizet az átvevő 1 kiló élő békáért. Megéri tehát, csak vállalkozni kell a békázásra. A feleség, Vighné, nem meri megfogni, csak locsolgatja a ház udvarán ládákba gyűjtött nyüzsgő hadat, de kislányuk, a nyolcadikos Gizike, kézzel szedi össze az elcsatangoló nyugtalanokat. Amikor pedig a csatornákon hálót húznak, tartja a zsák száját, hogy apuka beletölthesse a zsákmányt. Természetesen, ő is részesül a bevételből. Jut neki ruhára, cipőre, sőt a legújabb tánclemezek megvásárlására is. A szülők pedig először motort vettek a békapénzből, hogy ne kerékpárral kelljen kijárni a „vadászmezőkre", és könnyebb legyen hazahozni a fogások eredményét. Később új bútort, ruhaneműt vásároltak, majd megengedhették maguknak, hogy Vighné kilépjen munkahelyéről, otthon maradjon. Ez is jól jött, mert óvodás kisfiukat és a családot jobban el tudja látni. Mindig jó étellel várja az este 10 körül hazaérkező békázó papát és lányát. Nemegyszer rántott békacombbal és békapörkölttel és galuskával, mert a békahúst valamennyien ellsőrendű csemegének tartják. Sőt, még az Újszászról átrándult, először szörnyülködő nagymama is kitörölte a lábast a jó békapaprikás után. Hasonlóan járt Vígh József szolnoki vasutaskollégáival is amikor egy alkalommal jó csomó rántott combot vitt ebédre. Először nézték, szagolgatták, majd megkóstolták és végül olyan lendülettel és étvággyalették, hogy neki már nem maradt belőle semmi.

Fantáziámat annyira felcsigázták az inycsiklandozó történetek, hogy már majdnem rántott békáért kiáltottam. Békacomb azonban — most már úgy érzem, szerencsémre — nem volt kéznél, mert amikor Vighéknél jártam, a békázó szezon még nem kezdődött. meg. A készülődés viszont annál inkább. Folyik már a háló, zsákok, ládák javítása, mert ha alaposabban felmelegednek a vizek, és megszólalnak a kecskebékák, Vígh József és kislánya újra útra kelnek, hogy a nyugati tónyencek tányérjába alföldi békacombok kerüljenek, a család kasszájába pedig különleges módon, de szorgalmas munkával megkeresett forintok guruljanak.

Zámbó István

HÍREK

— *VESZPRÉMVARSÁNY állomás nődolgozói is csatlakoztak a Takarót Vietnamnak akcióhoz és munkájuk eredményeként 200 Ft értékű takarót horgoltak a hős vietnami népnek. A takarókat az elmúlt napokban adták át a szombathelyi területi bizottságnak.*

— **Sikeresen fejeződött be az 1968/69. évi politikai oktatás Hatvan állomáson.** A felkészülésben és a látogatottságban a szocialista brigádok jártak az élen. A zárófoglalkozásokon a megjelenés 100 százalékos volt. A napokban megtartott propagandista tanácskozáson több vasutas propagandista kapott emlékplakettet, illetve könyvjutalmat.

— **Példamutató az együttműködés** a debreceni vasutasok és a szepesi Győzelem Tsz dolgozóit között. A szövetkezet dolgozói, irodaszemélyzete és az éjjeli őrök mindenkor készségesen segítenek a debreceni vontatási főnökség vezetőinek, ha a Szepes községben lakó vasutasok közül valakit értesíteni kell, hogy szolgálatba jöjjön.

— **Bizalmiválasztó taggyűlést tartott** a tapolcai csomópont nyugdíjas csoportja. A taggyűlésen megjelent Koller József a tapolcai városi tanács elnökhelyettese is, aki elismerő szavakkal méltatta a nyugdíjas csoport lelkes és odaadó munkáját. Az elmúlt évi munka értékelése után ismét a régi bizalmiakat választották meg.

— *ÍRÓ—OLVASÓ TALÁLKOZÓT rendeztek Kaposvár állomáson, amelyen megjelent Berkesi András író is. Az állomáson ez volt a második író—olvasó találkozó.*

— **40 évi szolgálat** után nyugdíjba vonult Mideczki Mihály Kéthalom állomás dolgozója. Több oklevél és kiváló dolgozó jelvény tanúskodik szorgalmáról, odaadó munkájáról. A gazdasági vezetők, a szakszervezet vezetői és a munkatársak meleg szeretettel búcsúztatták az idős vasutast.

— **Korszerű szigetperonokat építettek** Alsóőrs állomáson. A munkálatokat a Balatonalmádi II-es pályamesteri szakasz dolgozói végezték. Hasonló szigetperonokat építenek Balatonalmádi állomáson is.

— **A nemzetközi békehónap alkalmából** a debreceni városi tanács felkérésére térzenét adott a debreceni és a nyíregyházi vasutasok fúvószenekara. A vasutas zenekarok az Aranybika előtt, az Űrhajósok terén, a Liszt Ferenc téren és a Déry téren játszottak.

— *„LÉPCSŐHURUT" címmel nagysikerű munkavédelmi műsort rendeztek az elmúlt héten a Szolnoki Járműjavító Üzem művelődési házában. A műsorban fellépett Feleky Kamill, Csákányi László, Szemes Mari és Kállai Ilona. A műsoros est keretében az üzem két dolgozójának részvételével munkavédelmi vetélkedőt is tartottak.*

— **Véradókat köszöntöttek** a debreceni járműjavítóban. Az elmúlt napokban megtartott ünnepségen Simon Gyuláné, az üzemi Vöröskereszt titkára 47 véradónak aranyjelvény kitüntetést adott át.

— KETTŐS ÜNNEPSÉG HATVAN ÁLLOMÁSON. Hatvan-állomás nődolgozói az 1968/69-es oktatási évben a szakszervezeti bizottság által szervezett Társadalmunk időszerű kérdései politikai oktatáson vettek részt. A zárófoglalkozást összekötötték az anyák napi ünnepséggel. A kettős ünnepségen részt vettek az állomás gazdasági, párt- és szakszervezeti vezetői is.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztősége:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—873
üzemi: 10—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

XIII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM Ára 40 fillér 1969. JÚNIUS 16.

A közlekedéspolitikai koncepció kérdései a központi vezetőség napirendjén

A szakszervezet központi vezetősége május 30-án ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt Somoskői Gábor a SZOT titkára, Gyócsi Jenő a szakszervezet elnöke, Pánti Béla alelnök, Szabó Antal főtitkár, Bajusz Rezső, a KPM Közlekedéspolitikai főosztályának vezetője, Szűcs Zoltán MÁV vezérigazgató-helyettes.

Gyócsi Jenő megnyitója után Bajusz Rezső tartott beszámolót a közlekedéspolitikai koncepció vasúti végrehajtásával kapcsolatos feladatokról.

Bevezetőben utalt arra, hogy az országgyűlés által a múlt évben elfogadott koncepció az ország gazdaságpolitikájának a közlekedésre alkalmazott vetülete, amely figyelembe veszi az új gazdasági mechanizmus hatását is. Az utóbbi évek teljesítményeinek összevetéséből azt a következtetést vonta le, hogy egyrészt a vasút a közlekedési versenyben lemaradt, másrészt az üzemi munka szervezésében is előre kell lépni. *A megváltozott körülmények parancsolóan írják elő, hogy a vasút a vállalati mechanizmusát vegye revízió alá* — mondotta.

A következőkben a gazdaságpolitika és a mechanizmus vállalati kérdéseivel foglalkozott az előadó. Az általános elveken belül szólt arról, hogy a túlzottan operatív vezetés helyére a koncepciót alkalmazó vezetésnek kell kerülnie.

Meg kell erősíteni a közép- és alsó szintű vezetési, csökkentve a vezetési lépcsők számát. A vállalati tervezés középpontjába a műszaki fejlesztés és a nyereség optimalizálását kell tenni.

Szólt arról, hogy az egyéni érdekeltség és az ösztönzés fejlesztése terén figyelembe kell venni, hogy a közlekedés keretében végzett munka felelősségteljes, nehéz, éppen ezért nagyobb társadalmi megbecsülést kíván a jelenleginél. *Erőteljesebben biztosítani kell, hogy a végrehajtó szolgálatban dolgozók is érdekeltebbé legyenek téve a vállalati eredményekben.*

A gazdasági szabályozók módosításával kapcsolatos feladatok után a munkaidő-csökkentés tapasztalatairól beszélt *Bajusz elvtárs.* Mint mondotta, a népgazdaságban eddig megvalósult munkaidő-csökkentés negatív hatással van a vasút munkájára és gazdálkodására: *például a szállítatók már a pénteki napokra sem rendelnek a heti átlagosnak megfelelő számban teherkocsit és ez a szám szombatra, vasárnapra tovább esik. Ezen a nehézségén a vasútnak a fuvarpiacon folytatott céltudatos tevékenységével kell enyhíteni.* Hozzátette viszont, hogy a munkaidő-csökkentés helyes szervezéssel realizálható alapot nyújt a vasutasok tervbe vett munkaidő-csökkentésére is.

A kisforgalmú vonalak megszüntetése és a körzetesítés volt az előadás következő témaköre.

A negyedik ötéves terv időszakában mintegy 180 állomás kocsirakományú forgalma szűnik meg.

Évi átlagban a kis forgalmú vonalak megszűnése miatt elmaradó szállítási teljesítmények *a MÁV 1968. évi utaskilométer teljesítményének 0,5, árutonnakilométer teljesítményének pedig 0,1 százalékát sem érik el.*

Munkaerő szempontjából a fent jelzett intézkedés létszám-megtakarító hatású. A vasút jelenlegi és jövőbeni munkaerőhelyzete viszont lehetőséget ad a felszabaduló munkaerő elhelyezésére.

Közérdeklődésre tart számot mindaz, amit az előadó a negyedik ötéves terv célkitűzéseiről mondott. Adott időszakban a vasút árutonnában kifejezett szállítási feladata a jelenlegi szint körül mozog. A gyorsabb, gazdaságosabb szállítás azonban jelentős műszaki fejlesztést követel. *A vasúti pályakorszerűsítés és -felújítás keretében mintegy 1400 kilométer vonali és 400 kilométer állomási vágány korszerűsítése irányozható elő. Mintegy 230 kilométer hosszban folytatódik a villamosítás. Mértéke 1975-ben várhatóan eléri az 1100 kilométert.* Több vonalon, mintegy 80 kilométer hosszúságban második vágány épül. Folytatódik *Záhony* átrakókörzet, *Szolnok* átmenő-pályaudvar, *Debrecen* és *Veszprém-külső* rekonstrukciója. Megkezdődik *Hatvan* és *Dombóvár* csomópont korszerűsítése.

A számításba vett modern vontató járművek beszerzésével mintegy *700* gőzmozdony és *100* motorkocsi selejtezése válik lehetővé. A fejlesztés révén a korszerű vontatási nemek részaránya a vonattovábbításnál *1975* végére várhatóan a *90*, a tolatásnál pedig a *75* százalékot közelíti meg. *1300 személykocsi beállítása módot ad az elavult, javázas kocsik forgalomból való kivonására. Lehetővé válik 15—16 000 elöregedett teherkocsi leselejtezése is.* A terv a közlekedés biztonságának növelése érdekében minimálisan *800* kilométer vonali és *100* állomási biztosítóberendezés létesítésével számol.

A munkaerőhelyzetről szólva többek között elmondotta, hogy a vasút minden szakszolgálatánál az élőmunka termelékenységének további növelését irányozzuk elő.

A vasút munkaerőhelyzete ma még nem kiegyensúlyozott. Egyes területeken súlyos utánpótlási gondjaink vannak.

1968-ban 2800 fővel csökkent a létszám, főleg a legnehezebb feltételekkel járó munkahelyeken.

A munkaerőhiányt a közlekedéspolitikai koncepció által előirányzott intézkedések munkaerő-felszabadító hatása mellett is csak úgy tudjuk áthidalni — emelte ki az előadó —, ha az eddiginél is többet törődünk a munkafeltételek javításával, a túlmunkáltatás csökkentésével, az általános munkaidő-csökkentéssel. Hozzátette, hogy *a forgalmi állományú vasutas dolgozók munkaidejének hossza a negyedik ötéves terv végén meg kell, hogy egyezzen az ipari dolgozók munkaidejével.*

A szociális ellátottság kérdésére rátérve szólott azokról a lehetőségekről, amelyek abban rejlenek, hogy a vasút és az autóközlekedés dolgozói a körzeti állomások rendszerében szorosan együttműködve dolgoznak. A két közlekedési ág anyagi eszközeinek koncentrálása nagy lehetőséget nyit közös szociális létesítmények építésére.

A vasutas dolgozók helyzetének javítására teendő intézkedések között a jövőben még fokozottabban törekednünk kell *a munkavédelem színvonalának emelésére, a balesetveszély csökkenésére* — mondotta. Nyilvánvaló, hogy a vasúti üzem balesetveszélyes jellegét az elkövetkező években a járművek és a biztosítóberendezések rohamos korszerűsítésével sem tudjuk teljesen megszüntetni. *A balesetek számának csökkentése érdekében azonban minden lehetőséget meg kell ragadnunk.*

A népgazdaság részéről a vasúttal szemben felmerülő szállítási feladatok,

a közlekedéspolitikai koncepció által meghatározott tennivalók a vasutas dolgozók áldozatkész munkájára alapozódnak.

A tárca vezetése továbbra is számít azokra a bevált munkaverseny-mozgalmakra, amelyek szervezésével már eddig is sok nehézséget sikerült áthidalni.

A szakmai vezetés erőfeszítésein túlmenően számítunk arra, hogy a dolgozók mozgósítása, ugyanakkor érdekeik védelme terén a szakszervezetek a jövőben is nagy feladatokat vállalnak magukra. *A közlekedéspolitikai koncepció által megjelölt feladatok végrehajtása érdekében munkánk minden területén szeretnénk szorosan együttműködni a vasutas dolgozók hatalmas táborát képviselő vasutas-szakszervezettel.* Csakis így biztosítható legfontosabb célkitűzésünk elérése: a személy- és áruszállítási szükségletek hatékony kielégítése — fejezte be előadását *Bajusz Rezső* elvtárs.

(Folytatás a 2. oldalon)

A Magyar Vasutasok Szakszervezete és az Egyesült Arab Köztársaság Vasutas Szakszervezete vezetőinek közös nyilatkozata

A Magyar Vasutasok Szakszervezete meghívására Magyarországra látogatott az *Egyesült Arab Köztársaság Vasutas Dolgozói Országos Szakszervezetének* küldöttsége. A delegáció tagjai a következők voltak: *Mahmoud Goma Nazmi alelnök* (a küldöttség vezetője), *Abbas Mohamed Hashim és Ahmed Metwalli Wahdán* vezetőségi tagok.

Az egyiptomi vendégek 10 napot töltöttek hazánkban. A megérkezésüket követő napon szakszervezetünk Benczur utcai székházában tettek látogatást, ahol *Szabó Antal főtitkár* ismertette a *Magyar Államvasutak szervezeti felépítését*, munkáját, a vasutas-szakszervezet tevékenységét, s a vasutasok élet- és munkakörülményeit. Ezzel kezdetét vette a tíznapos program. A *vendégek ugyanis magyarországi tartózkodásuk során meglátogattak több budapesti és vidéki vasuti szolgálati helyet, egészségügyi és szociális létesítményt.* Elutazásuk előtt ismét találkoztak szakszervezetünk vezetőivel, beszámoltak tapasztalataikról, élményeikről, majd közös nyilatkozatot írtak alá, amelynek teljes szövegét az alábbiakban közöljük:

A látogatás során a vendégek véleményt cseréltek a szakszervezeteiket érintő általános kérdésekről, s megismerkedtek a baráti Magyar Népköztársaság szakszervezeti rendszerével. Az arab küldöttség nagy figyelmet szentelt a magyar szakszervezeti mozgalomban bekövetkezett sikeres és hatékony fejlődésnek. Az arab delegáció ezen kívül megtekintett számos műszaki, ipari, egészségügyi és kulturális létesítményt, amelyeket a magyar vasutas-szakszervezet létesített, vagy résztvesz az irányításukban.

Az arab és magyar fél kicserélte nézeteit a két országot, valamint a két szakszervezetet érintő valamennyi kérdést illetően. Az arab küldöttség megvilágította a jelenlegi politikai helyzetet és az amerikai támogatással végrehajtott arab nemzet elleni bűnös izraeli agressziót.

A Magyar Vasutasok Szakszervezete az Egyesült Arab Köztársaság Vasutas Szakszervezetével és egész népével együtt elítéli az arab nemzet ellen végrehajtott cionista agressziót. Elítéli ezen kívül azt a támogatást, melyet az imperializmus nyújt a cionistáknak, s szükségesnek tartja a Biztonsági Tanács 1967. november 22-én elfogadott határozatának végrehajtását, az izraeli csapatok azonnali kivonását az elfoglalt arab területekről és a palesztinai nép törvényes jogainak visszaállítását.

A két szakszervezet elítéli a hős vietnami nép elleni amerikai agressziót, s támogatja a szabad népek harcát az imperializmus minden formája ellen.

Mindkét szakszervezet nagy erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy a Magyar Népköztársaság és az Egyesült Arab Köztársaság népei között meglevő régi keletű barátság és sokoldalú együttműködés tovább erősödjék, s mint egy magas hegycsúcs dacoljon századok múlásával.

Az arab küldöttség meghívta a Magyar Vasutasok Szakszervezetének küldöttségét, hogy tegyen látogatást az Egyesült Arab Köztársaságban, s ismerkedjenek meg mindazzal, amit az EAK-népe dicsőséges forradalma óta a fejlődés valamennyi terén elért.

A Magyar Vasutasok Szakszervezetének főtitkára elvben elfogadta a meghívást. A látogatásra a később megállapított, megfelelő időpontban kerül majd sor.

Budapest, 1969. június 5.

Mahmoud Goma Nazmi s. k.
alelnök

Szabó Antal s. k.
főtitkár

Az IFEF XXI. kongresszusa Franciaországban

Tizenkilenc ország több mint 500 képviselőjének részvételével tartották meg a dél-franciaországi Avignonban *a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség XXI. kongresszusát.* A város kiállítási palotájának dísztermében a megnyitó ünnepségen *a Francia Államvasutak vezetői is megjelentek.* A hivatalos személyiségek rövid üdvözlő beszédei után az IFEF tagországainak küldöttei szólaltak fel. *A magyar vasutas eszperantisták jókívánságait a kongresszus résztvevőinek dr. Bácskai István tolmácsolta.*

A kongresszus szakmai előadásai igen érdekesek voltak. Az egyik előadás témája *„A francia vasutak és a nagy gyorsaság"* volt. *Blondeaux* francia előadó vetített képes előadásban ismertette a francia vasutak fejlődését. Elmondotta, hogy a „Capitole" nevű expresszvonat, mely *Párizs* és *Toulouse* között közlekedik, a több mint hétszáz kilométeres távolságot 6 óra alatt teszi meg.

A vasutas eszperantisták XXI. kongresszusa gazdag eredményekről adott számot. A részvevők elhatározták, hogy tovább munkálkodnak a béke és barátság, a szakmai együttműködés érdekében. *Jövőre az olaszországi Riminiben, 1971-ben pedig a jugoszláviai Ljubljanába rendezik meg a soron következő IFEF-kongresszust.*

Dr. Ferenczy Imre

Belga vasutas szakszervezeti vezetők látogatása

A szakszervezet elnökségének meghívására Magyarországra látogatott a belga vasutas szakszervezet szocialista szektorának háromtagú delegációja. *A küldöttség vezetője Georges Cuvelier alelnök, tagjai Pierre Herin és Louis Buelens országos titkárok voltak.*

Ötnapos itt-tartózkodásuk idején a küldöttség több ízben is megbeszélést folytatott *Szabó Antallal*, szakszervezetünk főtitkárával. A tárgyalásokon kölcsönösen kicserélték véleményüket a nemzetközi helyzet időszerű kérdéseiről, a két ország vasutas dolgozóinak élet- és munkakörülményeiről.

Fogadom...

Úttörővasutasokat avattak Hűvösvölgyben

Június első vasárnapján a Hűvösvölgyben sok száz torokból szállt az ének. Lelkes gyerekhangok fújták a nótát igyekvő gyerekzenészek kíséretével. A felnőttek, úttörővezető tanárok, vasutasok, szülők és alkalmi nézők (mert ilyenek is voltak szép számmal), ki hogy tudta, halkan velük énekelte, zümmögte a dallamot. S amikor az úttörővasutas egyenruhába öltözött csapat ünnepélyes rendben felvonult, amikor dobpergés közepette hozták a zászlót, mindenki meghatódott.

A zászlót azok tiszteletére vonták fel, akik többé nem akasztják nyakukba a kalauztáskát, akik nem fogják kézbe (eleinte bizony kétkézre) a lyukasztót, a forgalmi tárcsát, a jelzőzászlót. Felvonták a lobogót azok köszöntésére is, akik a vasutastanfolyam elvégzése után sikeres vizsgát tettek.

Az elköszönők — azok, akik most végzik el a VIII. általánost, s így „kiöregedtek" az úttörővasutasok csapatából — míg a zászló magasba kúszott, talán egy pillanatra elszomorodtak. A búcsúra gondoltak. A búcsúra a szeretett társaktól, a vasúttól, és egy kicsit a gyerekkortól is. S a búcsú sohasem könnyű. De aztán legyőzték ezt az érzést, hiszen nekik fontos feladatuk volt: *köszönteni azokat a kis pajtásokat, akik ünnepélyes fogadalmat tettek, hogy „megőrzik az Úttörővasút jó hírét".*

Szabó Antal főtitkár az egyiptomi delegáció tagjaival beszélget.
(Kovács Tamás felvétele)

A közlekedéspolitikai koncepció kérdései a központi vezetőség napirendjén

(Folytatás az 1. oldalról)

A referátum után *Szabó Antal* főtitkár a szakszervezetre vonatkozó feladatokról beszélt. A közlekedéspolitikai koncepció jelentőségének méltatása után a következőkre hívta fel a figyelmet: A vasút egyszerre kettős feladatot hajt végre, s ebben bizonyos közgazdasági sajátosság van. Részben a termelésben, részben a szolgáltatásban játszunk szerepet. S ezt a kettőt egyszerre végzi. Nálunk mást jelent a ráfordítás, a gazdaságosság, az önköltségcsökkentés, mint az iparban.

Beszélt arról, hogy a

vasút és az autóközlekedés érdekeit közelebb kell hozni egymáshoz.

Elemezte a munkaerőproblémákat, hozzátette, hogy a munkakörülmények javításán túl, vizsgálni kell a munkahelyi légkört, azt, hogyan érzik magukat az emberek munkahelyükön.

A kis forgalmú vonalak megszüntetésével és a körzetesítéssel kapcsolatban szóvá tette. *hogy ezek szükségszerűségét feltétlenül meg kell értetnünk a dolgozókkal. Ezek az intézkedések nem valakik ellen, hanem valakik mellett valók.* Végrehajtásuk közgazdasági érdek és további haladásunk egyik kulcskérdése.

A központi vezetőség szakbizottságainak feladata a szakmai kérdések közlekedéspolitikai szemszögből való vizsgálata. A területi bizottságoknak elsősorban az igazgatósági szintű fejlesztések koordinálásában kell tevékenyen közreműködniük. Nagy súlyt kell helyezni a fuvaroztatókkal való együttműködésre.

A munkaidő-csökkentés iráma gyorsabb lesz a tervezettnél — mondotta. — Ezt számításba kell vennünk a munkaerő foglalkoztatásánál, alkalmazkodva a társadalmi problémákhoz. *Éberen kell őrködni afelett, hogy a régi munkahelyen felszabaduló dolgozók megfelelő munkahelyre kerüljenek.*

Végezetül arról beszélt, hogy vannak olyan kérdések, amelyek nem a koncepcióval kapcsolatosak, de nem tűrnek halasztást. Ezeknek tükröződniük kell az elnökség munkaprogramjában.

A két beszámoló feletti vitában részt vett *Szücs István (Salgótarján), Szabári Bertalan (Hámán Kató vontatási főnökség), dr. Hähn Elemér (Pécs), Katkó Elemér (Záhony), Meggyes István (Keleti vontatási főnökség), Lovász Imre (Debrecen) és Somoskői Gábor, a SZOT titkára.*

Somoskői elvtárs úgy értékelte a beszámolókat, mint amelyek teljes képet adtak a közlekedéspolitikai irányelvekről. Az egészből viszont helyes kiemelni a legfontosabbakat, s az energia nagyrészét ezek megvalósítására koncentrálni.

Az érvényben levő kollektív szerződés jórészt kijelöli a tennivalókat, hiszen igen sok megoldásra váró problémát tartalmaz.

Ilyen például a munkaidő-csökkentés, a bérpolitikai intézkedések, a szociális ellátás javítása.

Kiemelten kell kezelni azokat a kérdéseket, amelyeket legkésőbb a negyedik ötéves terv során realizálni kell. A szakszervezet központi vezetősége már korábban állást foglalt a közlekedési koncepció mellett. Az elkövetkezendő időben főbb tényezőkre kell bontani a tennivalókat, megszabva ebben a gazdasági és a szakszervezeti szervek teendőit. Az előrehaladás feltétele a vezetés korszerűsítése, a hatáskörök, döntések decentralizálása.

Részletesen szólt a dolgozók munkakörülményeinek javítása érdekében teendő intézkedésekről, hangsúlyozva a részletezés, pontosítás halaszthatatlanságát. Különösen a munkaerő-problémával és a bérezés elveivel foglalkozott behatóan.

A központi vezetőség szerepét olyan szempontból is taglalta, hogy az *eddiginél jobban szem előtt kell tartania az egyetemes szakszervezeti érdekeket.* A közlekedéspolitikának a lakosság egészére gyakorolt hatása, az érdekek egyesítése sem kerülheti el a szakszervezeti szervek figyelmét — fejezte be hozzászólását *Somoskői elvtárs.*

A vitát *Bajusz Rezső* és *Szabó Antal* foglalta össze.

A továbbiak során a központi vezetőség elfogadta a szakszervezet, az *Önkéntes Támogatási Alap* és a társadalombiztosítási osztály 1968. évi gazdálkodásáról, az alapszervezetek újraválasztásáról és a két központi vezetőségi ülés között végzett munkáról szóló jelentést.

A gyermek 3 éves koráig lehet igénybevenni a gyermekgondozási segélyt

A GYERMEKGONDOZÁSI SEGÉLYT 1967. január 1-én vezették be és azok a dolgozó anyák részesülhetnek ebben a juttatásban, akiknek gyermeke 1967. január 1-én vagy azt követő időszakban született. A gyermekgondozási segély bevezetése óta számos anya élt a lehetőséggel, mert mind az anyának, mind a gyermeknek előnyös, ha gondozása, nevelése, a családon belül történik.

A gyermekgondozási segélyre vonatkozó rendelet a munkakörre megállapított teljes munkaidővel dolgozott — 12 hónapos munkaviszonyhoz kötötte a jogosultságot, s így kizárta azokat a dolgozó anyákat, akik fiatalkoruk vagy egyéb okok miatt a munkakörükre megállapított teljes munkaidőnél általában napi 3 óránál — rövidebb munkaidőben dolgoztak. *A segély folyósítását a szülési szabadság idejével együtt 30 hónapban, de legfeljebb a gyermek 2 és fél éves koráig állapították meg.* Mivel azonban az anyák nagy része a szülés előtt már igénybe vette a szülési szabadságot, a gyermekgondozási segélyt a gyermek 2 és fél éves kora előtt be kellett szüntetni.

AZOK A FIATAL ANYÁK, akik iskolai tanulmányuk befejezése után léptek munkaviszonyba, de a szülés napjáig 12 hónapos munkaviszonyt nem szereztek, gyermekgondozási segélyben nem részesülhettek. *Azoknak az anyáknak pedig, akiknek a próbaidővel vagy határozott ideig történt szerződéssel munkaviszonyuk a szülést követően megszűnt, részükre gyermekgondozási segélyt megállapítani nem lehetett, vagy ha már folyósítottak segélyt, a munkaviszony megszűnése napjával be kellett azt szüntetni.*

A módosító rendelet alapján gyermekgondozási segélyre jogosult az a dolgozó anya, aki a szülést közvetlenül megelőző másfél éven belül 12 hónapig — akár folyamatosan, akár megszakításokkal — munkaviszonyban állt és legalább napi 6 órai munkaidővel dolgozott, továbbá a gyermeke gondozása céljából fizetés nélküli szabadságot kért és kapott. A gyermekgondozási segély folyósításának időtartamát csak a gyermek életkora határozza meg, tehát a szülési szabadság időtartama nem befolyásolja azt, mert az a gyermek 3 éves korának betöltéséig jár.

A gyermekgondozási segély megállapításához szükséges 12 hónapi munkaviszonyba be kell számítani bármely iskola nappali tagozatán végzett tanulmányi időt, ha a dolgozó nő a tanulmányait befejezte és a befejezést követő 90 napon belül legalább napi 6 órás munkaviszonyt létesített. *Ez vonatkozik a szakmunkás tanviszonyra is, mert ez ebből a szempontból középiskolai tanulmánynak számít.* Nem lehet viszont a tanulmányi időt a szükséges 12 hónapi munkaviszonyba beszámítani azoknál a dolgozó nőknél, akik iskolai tanulmányukat félbeszakították, például a gimnázium II. vagy III. osztályának befejezése után léptek munkaviszonyba, vagy egyetemi tanulmányuk I. évfolyamának befejezése után helyezkedtek el.

AZ ÚJ RENDELET SZERINT gyermekgondozási segélyre jogosult az a próbaidővel, vagy meghatározott időre alkalmazott dolgozó nő is, akinek munkaviszonya *a szülést követő szülési szabadság ideje alatt vagy a gyermekgondozás céljából igénybe vett fizetés nélküli szabadság ideje alatt szűnt meg.*

A kormány módosító rendelete *1969. április 1-gyel lépett hatályba.* A rendeletnek megfelelően az az anya, akinek gyermeke 1967. január 1-én vagy ez után született és gyermekgondozási segélyt azért nem kapott, mert nem teljes hanem csak 6—7 órás munkaidőben foglalkoztatták, kérheti a szolgálati főnöksége útján 1969. április 1-től a gyermekgondozási segély folyósítását.

AZ A PRÓBAIDŐRE vagy meghatározott időre alkalmazott anya, akinek a szülés napján fennállott a munkaviszonya és a gyermekgondozási segélyhez szükséges egyéb feltétellel rendelkezett — azonban a szülési szabadság ideje alatt, vagy a gyermekgondozási segély folyósításának ideje alatt szűnt meg a munkaviszonya és ezért a segély folyósítását beszüntették — 1969. április 1-től a jelenlegi munkáltatójától (szolgálati főnökségétől) kérheti a segélyre jogosultság megállapítását. *Ha pedig nem áll munkaviszonyban, a volt szolgálati főnökségétől kell a gyermekgondozási segélyre jogosultság megállapítását kérnie.* Ezekben az esetekben 1969. április 1-től a gyermek 3 éves életkorának betöltéséig engedélyezhető gyermekgondozási segély.

Azok az anyák pedig, akiknek a gyermek 2 és fél éves koráig engedélyezték a gyermekgondozási segély folyósítását, a lejárat előtt írásban kérjék a szolgálati főnökségüktől a gyermek 3 éves koráig a gyermekgondozási szabadság és segély folyósítását.

Társadalombiztosítási Osztály

Mit végeztek a küldöttértekezlet óta

LÁTOGATÁS A MÁV MAGASÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉGNÉL

Március 12-én tartották a vezetőségválasztó küldöttértekezletet a MÁV Magasépítési Főnökségnél. A küldöttértekezlet 11 pontból álló határozatban jelölte meg az alapszervezet legfontosabb feladatait.

— Mit végeztek a küldöttértekezlet óta? Hogyan kezdték meg a határozatok végrehajtását? — erről beszélgettünk a főnökség központjában a szakszervezeti bizottság néhány tagjával.

A küldöttértekezlet óta három alkalommal tartottak szbülést. Első dolguk volt a választások tapasztalatainak értékelése, az újjáválasztott tisztségviselők, reszortfelelősök, bizalmiak oktatásának megszervezése.

Oktatás műhelybizottságonként

— Nyolc műhelybizottságot és egy osztálybizottságot választottunk. Kiterjedt munkaterületünk miatt nehéz lett volna központilag lebonyolítani a bizalmiak, aktivisták oktatását — *mondta Papp Ernő műszaki főcsoportvezető, a szakszervezeti bizottság elnöke.* — Ezért határoztunk úgy, hogy az oktatást műhelybizottságonként szervezzük. Így csak a tanfolyamokat vezető műhelybizottsági titkárokat kellett központilag felkészíteni.

— Az újjáválasztott aktivisták oktatásában mi volt a legfőbb követelmény?

— *Elsősorban arra törekedtünk, hogy műhelybizottságaink, a bizalmiak a maguk vonalán ismerjék tennivalóikat, hatáskörüket és megfelelő partnerei legyenek a helyi gazdasági vezetésnek.* A bizalmiak azóta is tapasztalhatják például, hogy a dolgozókat érintő kérdésekben meghallgatjuk, a véleményüket mielőtt állástfoglalnának. Jutalmazás, bérrendezés csak a bizalmiak javaslata alapján történhet — *mondta Takó Zoltán, a szakszervezeti bizottság megbízott titkára.*

A tervszerű felkészítés eredményeként ma már megfelelő a kapcsolat a bizalmiak és a csoportvezetők, művezetők között. *Több csoportvezető közvetlenül is segíti a bizalmit feladatának ellátásában, azzal, hogy a csoport távolabb dolgozó tagjaihoz elviszi a tagsági bélyeget.* Mert bizony annál a főnökségnél, ahol pillanatnyilag is több mint *100* „élő" munkahellyel számolnak, nem könnyű a bizalmiak dolga.

A sok munkahely, a szétszórtság kihat a dolgozók munkakörülményeire, szociális ellátottságára is. A küldöttértekezlet határozata alapján fokozott gondot fordítanak a dolgozók elhelyezésére, ellátására. A lehetőségek persze korlátozottak. Az áprilisban tartott szakszervezeti bizottság ülésen mégis jó eredményekről számolhatott be Pődör Sándor főmérnök.

Javultak a szociális körülmények

Az állandó jellegű laktanyáik fejlesztése megvalósult. A hidegpadlós szobákat PVC-vel burkolták. Három ERDÉRT barakot és 10 alumínium garázst szereztek be. *A szállások berendezési tárgyait felújították és gondoskodtak arról, hogy rádió és televízió mindenütt rendelkezésre álljon, s az újságok se hiányozzanak a klubszobából. A letéti könyvtárak valamennyi állandó szálláshelyen népszerűek.* Legjobb olvasóik a szocialista brigádok tagjai. A telepített munkahelyeken, ahol a főnökség nagyobb létszámmal dolgozik, az üzemi étkeztetést biztosítják a dolgozók számára. A vonali munkahelyeken — ami meglehetősen sok van — sajnos nincs mód az üzemi étkeztetésre.

Újra és újra visszatérő probléma a *MÁV Magasépítési Főnökségnél* a fluktuáció, vagyis a munkásvándorlás. A múlt esztendő folyamán 540 új dolgozót kellett felvenniök ahhoz, hogy 75 fővel emelkedjék a létszámuk... A főnökség kollektív érdeke, hogy a munkásvándorlás mielőbb megszűnjön — vagy legalábbis a minimumra csökkenjen. — Csak stabil munkásgárdával lehet a tavalyinál nagyobb feladatokat jelentő tervet, felújítási programot teljesíteni. A szakszervezeti bizottság ezért határozott úgy, hogy *a szakvonali vezetők mellett a szakszervezeti aktivisták is segítsék a munkásvándorlás lefékezését.* Minden kilépni szándékozóval elbeszélgetnek, hogy megtudják, milyen okból készül munkahelyváltoztatásra. A jogos panaszok orvoslása nyomán az utóbbi hetekben már megfékezték a kilépési hullámot.

— Közös érdekünk, hogy semmi ne zavarja a főnökség munkáját — mondotta *Bánkuti László, a termelési bizottság vezetője.* — Egymillió forint értékű többlettermelést vállaltunk erre az évre. Alapvető követelmény ez a gazdaságosság szempontjából. *Az 552 taggal működő 47 szocialista brigádon kívül az idén 12 újabb brigádunk kapcsolódott be a szocialista címért folyó versenybe.*

A jó munkát jutalmazzák

A verseny eredményességének fokozására a jó munkát végzők erkölcsi elismerésén túlmenően reális anyagi érdekeltségű rendszert valósítottak meg a főnökségen. *Az eredményeket negyedévenként értékelik és az első három helyezett építésvezetőség 5 ezer forinton, az első 10 helyezett brigád 10 ezer forinton „osztozik".* Így azután érthető, hogy különös érdeklődéssel várják minden munkahelyen a főnökség versenyhíradóját, amelyben a termelési bizottság által készített értékelést teszik közzé minden negyedévben.

Számolnak azzal, hogy a főnökség más építő vállalatok „elszívó" hatásának csak úgy állhat ellen, ha dolgozóik számára megfelelő bérszínvonalat, kereseti lehetőséget biztosítanak.

— Az idei első negyedévben sikerült javítanunk az alkalmazottak bérét — mondotta Rapi István gazdasági felelős, a személyzeti és munkaügyi csoport vezetője. — Fizikai dolgozóinknál nincs különösebb gond a bérekkel, amióta egy összegű utalványozás alapján végzik munkájukat. A szorgalmas, *jól dolgozó brigádok* átlagkeresete ma már *meghaladja a havi 3 ezer forintot.*

Emelkedtek a balesetek

Jelentőségének megfelelően foglalkozik a szakszervezeti bizottság a munkavédelemmel. Van is tennivaló bőven, mert az *idén már több baleset fordult elő, mint a múlt év azonos időszakában.* A május 29-én tartott szb-ülésen a munkavédelem problémáival foglalkoztak. A helyzet alapos elemzése után úgy határoztak, hogy a brigádvezetőknél szorgalmazzák a biztonságtechnikai vizsga letételét. *Megerősítik a munkavédelmi őrhálózatot és gondoskodnak arról, hogy fokozottan ellenőrizzék a biztonsági szabályok betartását.* A jól dolgozó munkavédelmi őröket külön jutalomban részesítik. Azt is elhatározták, hogy a második félévben tanácskozásra hívják össze a munkavédelmi őröket.

— Rendkívül fontos követelménynek tekintjük a munkavédelem javítását — mondta Takó Zoltán —, hiszen tavaly éppen a kedvezőtlen baleseti statisztikánk ütötte el főnökségünket a szocialista címtől. Az idén a „Kiváló főnökség" kitüntetés elnyerését határoztuk el. A balesetmentes munka ehhez is nélkülözhetetlen követelmény.

Minden eszközzel küzdenek a sok figyelmetlenség, szabálytalan munkavégzés ellen. A balesetek tanulságaira baleseti híradó hívja fel a dolgozók figyelmét. Fokozott elővigyázatosságra nevelik dolgozóikat a filmvetítéssel egybekötött baleseteihárítási oktatások alkalmával. A munkavédelmi ismeretek elmélyítésére szellemi vetélkedőt rendeznek. A szakszervezeti bizottság kezdeményezésére a főnökség vezetése úgy határozott, hogy a főépítésvezetők rendszeresen ellenőrizzék a munkavédelmi őrök naplóit, az építésvezetők pedig fokozottan igényeljék a munkavédelmi őrök és a szakszervezeti bizalmiak segítségét a baleseti források felszámolásához.

L. J.

Berlini jegyzetek

A Szállítási, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei 5. szakmai konferenciájának első napján a főtitkári beszámoló után került sor a különböző bizottságok megválasztására. A magyar delegáció két bizottságban is érdekelt volt. *Szabó Antal, szakszervezetünk főtitkára* a jelölő bizottság, *Szilágyi Sándor, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete közgazdasági osztályának vezetője* a mandátumvizsgáló bizottság elnöki tisztét töltötte be.

A mandátumvizsgáló bizottság a megválasztás után nyomban munkához látott és másnap délelőtt már pontos statisztikával szolgált a konferenciának. Eszerint a *berlini konferencián 68 szervezet képviseltette magát. Ebből 43 szervezet az UIS tagja. A küldöttek száma 172 volt.* A szakmánkénti megoszlás a következő: *vasutas 89, autó- és városi közlekedés 48, tengerész, dokkmunkás és halász 23, polgári légiforgalom 12 fő.* A küldöttek által képviselt szakszervezetek taglétszáma: 11 650 000.

A konferencián részt vett 39 megfigyelő és 9 vendég.

★

Ilyen nagyjelentőségű és a létszámot illetően is népes konferencia megrendezése nem könnyű feladat. A vendéglátók, az NDK közlekedési és hírközlési szakszervezete mindent megtett annak érdekében, hogy a konferencia zavartalanul végezhesse munkáját. Erre legfőbb bizonyíték a színhely: az *Alexander Platzon épült új Kongresshalle, amely a legkényesebb igényeket is kielégíti.* A teremben a francia abc szerinti sorrendben, kényelmes helye volt minden delegációnak. S a szimultán-tolmácsok segítségével ugyszólván mindenki saját anyanyelvén hallgathatta a konferencián elhangzottakat. A magyar delegáció munkáját három szimultán tolmács segítette.

★

A konferencia harmadik napján délután 16 órai kezdettel ünnepi ülésen emlékeztek meg a *Szakmai Szövetség megalakulásának 20. évfordulójáról. Jean Brun, az UIS elnöke* volt az ünnepi ülés szónoka. Meleg szavakkal szólt azokról, akik 20 évvel ezelőtt részt vettek a nemzetközi szövetség megalakításában, és hosszú éveken át egyengették munkáját.

— Büszkén elmondhatjuk, hogy a mi erőfeszítéseink jól szolgálják a szállítási dolgozók ügyét. Harcunk, az egységért vívott harc eredményes — hangsúlyozta.

Jean Brun ünnepi beszéde után *Satish Chatterjee,* — volt főtitkár átadta az UIS jubileumi emlékplakettjét az alapítótagoknak és azoknak a függetlenített funkcionáriusoknak, akik hosszú évekig dolgoztak a titkárságon, s most a berlini konferencia után visszatértek hazájukba. Az alapítótagok közül jelen volt az a görög szakszervezeti vezető is, akit 20 évvel ezelőtt halálra ítélt a görög fasiszta rezsim. Hogy a halálbüntetés végrehajtására nem került sor, az a nemzetközi összefogásnak is köszönhető. Az alapítótagok közé tartozik *Földvári Aladár, a SZOT alelnöke, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének elnöke* is, aki másirányú elfoglaltsága miatt nem lehetett jelen az ünnepségen. A neki járó emlékplakettet *Szabó Antal* főtitkár, a delegáció vezetője vette át, és a közlekedési szakszervezet május 28-i elnökségi ülésén adta át *Földvári elvtársnak.*

Visi Ferenc

A műszer tárgyilagos bíró

EGY FŐNÖKSÉG TIZEDIK SZÜLETÉSNAPJÁRA

A pályaépítők és fenntartók az utóbbi évtizedben megtanulták, hogy sok mindenen vitatkozhatnak, de amit a mérőkocsik műszerei megállapítanak, afölött nincs helye a vitának...

A műszeres mérés pontos képet ad a pálya állapotáról. Vita helyett inkább tanulmányozni, értékelni tanácsos, mert a mérési eredményekből kitűnően megállapítható hol és mit kell tenni azért, hogy jobb minőségű pályán futhassanak a vonatok.

— A külszolgálati főnökségek eleinte tartottak tőlünk — *mondja Gyenge Károly mérnök tanácsos, a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főnökség vezetője.* — Csak az ellenőrzést látták a területükön feltűnt mérőkocsiban. Működésünk tíz esztendeje alatt azonban sok tekintetben módosult a külszolgálat szemlélete. *Örülünk annak, hogy a legtöbb helyen már segítőkész jóbarátot is látnak bennünk. Ennek jele, hogy mind több szakelőadást kérnek. Jobban kívánják hasznosítani a tőlünk kapott mérési eredményeket.*

Talán szükségtelen hangsúlyozni, de azért megjegyezzük hogy a műszeres mérés a legtárgyilagosabb értékelése az építési és a pályafenntartási főnökségek munkájának. E főnökségek versenyének értékelésében ezért perdöntőek a mérőkocsikról származó eredmények és ezek alapján kerül kifizetésre a pályafenntartási dolgozók minőségi munkáspréміuma is. *Ez nem csekélység, hiszen évente 15—20 millió forint igazságos elosztása a tét! Csak azok járhatnak jól, akik jobban dolgoztak.* Így ösztönöz az intenzív pályafenntartásra a műszeres mérés.

Július 1-én tölti be tizedik esztendejét az 1959-ben 26 dolgozóval alakult főnökség. Akkor a gépi vágánymáshoz csupán egy jármű, a 150-es felépítményi mérőkocsi állt rendelkezésükre. *Létszámuk a tíz év alatt 150 főre növekedett. Többségük, szám szerint 83 műszaki dolgozó, akik közül 15 a mérnök.* A főnökségnél felhalmozódott szellemi kapacitás mellett sikeresen fejlődött technikai bázisuk is. Mielőtt ezt részletesebben ismertetnénk, idézzük a főnökség munkájának hatásáról *Kleman Vilmos* párttitkár, értékelő csoportvezető szavait.

— *Amikor az üzemszerű méréseket megkezdtük, 1960 tavaszán 139 volt az 1 kilométerre eső süppedési hibapontok száma. 1968 tavaszán 40-re csökkent ez a szám.*

Ez a két adat természetesen ugyanúgy, mint a felépítményvizsgálat több más javuló tendenciát mutató eredménye is, nem a főnökséget, hanem a pályaépítési és a fenntartási dolgozókat dicséri. Kifejeződnek benne a vasút fejlesztésére fordított hatalmas erőfeszítések.

A MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főnökség munkájának fejlődése a vizsgálatok intenzitásában, rendszerességében és a nyert adatok mind korszerűbb feldolgozásában jut kifejezésre. Továbbá abban, hogy olyan új anyagvizsgáló és főként sínvizsgáló módszereket honosítottak meg, amelyekkel a maguk sajátos módszereivel megbízhatóan segítik a vasútüzem fejlesztését és hozzájárulnak a balesetek megelőzéséhez.

Nehéz dolga van annak, aki értékelni szeretné, menynyit ér évente az, hogy a főnökség mérőkocsijai két alkalommal végig mennek az ország összes vasútvonalain. Vagy, hogy mennyit ér az a munka, amit a főnökség szakemberei 18 nagyüzemben évente mintegy 1,5—2 milliárd forint értékű anyag és alkatrész műszaki átvételével végeznek. *Vasutas szakembereknek nem kell magyarázni mit jelent a műszaki biztonság, de azt sem kell különösebben ecsetelni, mi történne, ha egy 100 kilométeres sebességgel robogó gyorsvonat alatt eltörne a sín.*

Érthető, hogy a vasút vezetése és közvetlenül a felügyeleti szervük, a 6. szakosztály szorgalmazta a főnökség fejlesztését és a jövőben is gondot fordít erre.

Ennek köszönhető, hogy ma már három felépítményi mérőkocsival rendelkeznek. A már említett 150-es számú mérőkocsi mellett 1963-ban üzembe lépett a 950-es vágánymérő sínautó, amellyel az újonnan épített vágányokat minősítik. *Jelenleg kísérleti méréseket végez a 163-as számú korszerű, öttengelyes kocsi, amely jövőre üzemszerűen méri hálózatunk vonalait.* Ez a

Ultrahangos sínvizsgáló berendezés

kocsi már a dolgozók szempontjából is megfelel minden követelménynek. A dunakeszi járműjavítóban épült mérőkocsiban öt kényelmes hálófülke van. Konyháját gázrezsóval és hűtőszekrénnyel szerelték fel, de a kocsiban mosdó és zuhanyozó is található. A munkaterem egyben társalgó is, ahol a hosszú út során a pihenés óráiban a felépítményvizsgálók rádiót hallgathatnak, televíziót nézhetnek.

A főnökség munkájának másik fontos területe az ultrahangos sínvizsgálat. Ez a korszerű módszer teszi lehetővé, hogy roncsolásmentesen kutassák fel a sínekben rejlő belső hibákat. 1959-ben egy ultrahangos készülékük volt, ma pedig 18 berendezéssel dolgoznak az ország egész területén. Tervszerűen évenként egyszer az egész törzshálózatot átvizsgálják. A hézag nélküli pályákban beépítésre kerülő 120 méteres sínek hegesztéseit is a főnökség ultrahangos berendezéseivel vizsgálják Gyöngyösön a Kitérőgyártó hegesztőtelepén. 1960 óta mintegy 200 ezer hegesztést vizsgáltak meg és a jónak talált hegesztések közül azóta mindössze három „hibásodott" meg.

Az ultrahangos sínvizsgáló készülékek legfontosabb része az oszcilloszkóp csak nyugatról, dollárért szerezhető be. *A főnökség okosan gazdálkodott a rendelkezésére bocsátott valutával, mert csak az oszcilloszkópokat szerezték be import útján és a berendezések többi részét maguk tervezték és házi műhelyükben maguk készítették el.* Így kétszer annyi értékes műszerhez jutottak, mintha az ultrahangos berendezéseket készen vásárolták volna. Nem feledkeztek meg laboratóriumuk fejlesztéséről sem. *Ma már korszerű berendezések segítségével végzik a sínek minőségének, élettartamának megállapítására szolgáló rendkívüli fontos vizsgálataikat.* A statikus síntörő vizsgálat alkalmával 80—100 tonnás nyomásnak teszik ki a gépbe helyezett síndarabot. A sín fárasztó vizsgálata alkalmával percenkint ötszázszor változik a sínt terhelő 4—26 tonna súlynak megfelelő nyomás. S ha az anyag nem törik el a legalább kétmilliószor ismételt erőpróba hatására — akkor megfelelő minősítést kap.

A MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főnökség ma már számos tudományos kutatásban, kísérletben is részt vesz. A VATUKI-val és a Ganz-MÁVAG-gal együttműködve végzik vasúti felépítmények és hidak feszültségmérését. *A Miskolci Műszaki Egyetemmel* karöltve az OSZZSD keretében a sínek gyártása során keletkező belső feszültségek hatását vizsgálták. *A keréklaposodás műszeres felderítésére a 9. szakosztállyal közösen Adács állomáson folytatnak kísérletet egy korszerű és a vasútbiztonság szempontjából rendkívül jelentős berendezés létrehozására.* Ennek a berendezésnek az lesz a feladata, hogy a szerelvényen menetközben határozza meg, melyik kereken van a megtűrtnél — 60 mm-nél — nagyobb laposodás és tengelyszámlálást végezve megállapítja azt is, hogy a hibás kerék a szerelvény hányadik tengelyén található. A keréklaposodás felderítése a síntörések megelőzésének egyik leghatékonyabb eszköze.

Bár 10 év nem nagy idő, a főnökség mégis jelentős eredményekkel járult hozzá a vasútüzem fejlesztéséhez. Amikor gratulálunk eddigi munkájukhoz, kívánjuk, hogy tartsák meg fiatalos lendületüket és a következő években is fejlesszék tovább a korszerű vasúti közlekedés számára nélkülözhetetlen műszaki tevékenységüket.

L. J.

A szocialista brigádok összefogtak

V—4-es nagyjavítás terven felül

Egy baleset során keletkezett súlyos rongálódásokkal került az elmúlt évben az *Északi Járműjavító Üzem* tároló vágányára a *V 43-as* sorozatú *1055-ös* pályaszámú villamosmozdony. A javítási tervben beütemezett gépek mennyisége már nem tette lehetővé a mozdony gyors megjavítását.

A villamosmozdony osztály brigádtagjai számot vetettek erejükkel, tervkötelezettségükkel és a *Ságvári*, a *Tyereskova* ezüst plakettes szocialista brigád, *Bodzai János 24 fős lemezlakatos brigádja együttműködve a villamos próbaterem Kandó Kálmán szocialista brigádjával, vállalták, hogy a Kommunisták Magyarországi Pártja és a Magyar Tanácsköztársaság 50 éves jubileuma tiszteletére 1969. május 1-ig a balesetes javításokat és az említett V 4-es nagyjavítást terven felül elvégzik.*

A nemes vállalkozás még a múlt év augusztusában kezdődött. Sűrűbb lett a brigádok közötti érintkezés, lendületesebb a munka. Mindennap, minden hét sokat számított. *Kecskés Sándor és 14 fős bronz plakettes brigádja,* akik 1964 óta vesznek részt a szocialista brigádmozgalomban, a sérült forgóvázat még a múlt év novemberében elkészítették. Minőségre, gyorsaságra törekedtek. Jól tudták, hogy szavukat tettekre kell váltani. A súlyosan sérült főkeret és a szekrény sok munkát adott Bodzaiék brigádjának. Soha nem voltak „laza" órák a munkájukban, de ezekben a hetekben különösen igyekeztek. A szorgos munka december végére meghozta gyümölcsét. A brigád teljesítette adott szavát. Ez egyben új fordulópontot is jelentett. *A vállalkozás végrehajtása során erősödött meg elhatározásuk és mind a 24-en úgy döntöttek, hogy belépnek a szocialista címért versenyző brigádok soraiba,* s 1969-ben már így folytatják a munkát.

A vezetőfülke felújítása teljes kábelfelújítást is követelt. Ez már bonyolultabb volt, mint a korábbi, a forgóváz vagy a lemezlakatos munka. Az ezüst plakettes Tyereskova brigád vállalta, hogy terven felül ezt a munkát is elvégzi. *Gondos munkaszervezésre, feszült munkára, és kettős figyelemre volt szükségük, hogy szavuk hitele tovább erősödjék.*

Evés közben jön meg az étvágy, — tartja a jó magyar közmondás —, és a balesetes mozdony felújításánál ez is beteljesedett. A járművek korszerűsítési programja keretében a vezetők úgy döntöttek, ha már a mozdony ilyen szorgalommal újjáépül, akkor legyen megfelelő ez a legkorszerűbb igényeknek is és a villamosmozdonyra szereljék fel a vonatbefolyásoló berendezést és a rádiót. Erről a vállalkozás elején nem volt szó. *Ez a plusz munka a Tyereskova brigádon kívül Füles Gergely által vezetett Kossuth brigádot is érintette.* Szükség volt az ő munkájukra. lelkes odaadásukra is. Nem sokat tétováztak, vállalták az újabb, magasabb követelményt is. *Bodzai János és brigádja 1800, a Kecskés brigád 1200, a Tyereskova brigád 3000, a Kandó brigád pedig több mint 300 munkaórát adott terven felül.*

Ismét bebizonyosodott, hogy a közös erőfeszítés nagy eredményeket hoz. *A villamosmozdonyok javítási műhelyállagát 2,7 darabbal, a Dieselmozdonyok javítási állagát a tervhez képest 4,7 darabbal csökkentették.* A brigádok nemcsak a munkában állnak helyt, hanem szakmai tudásukat, műveltségüket is fejlesztik. *A Tyereskova brigádból Réthei János Felsőfokú Gépipari Technikumba, Szabó László, Ács János, hiradásipari-, Pozsonyi Ernő pedig közgazdasági technikumba jár.*

Közösek a törekvések a munkában, a fejlődésben, s a villamosmozdony osztály brigádjai így járultak hozzá a kiváló üzem új eredményeihez.

Kovács János

A segítségnyújtás szép példája Füzesabonyban

Április utolsó napján egy hirtelen támadt tűz elpusztította özv. *Papp Ernőné füzesabonyi lakos házának tetejét.*

A szomorú eset híre eljutott a *MÁV Füzesabonyi Villamos Vonalfelügyelőségre is,* ahonnan közel egy esztendeje vonult nyugalomba az idős asszony. A vonalfelügyelőség vezetői és a szocialista brigádok nyomban akciót indítottak, hogy a népszerű *Borika nénin segítsenek.*

A 36 fős létszámú szolgálati hely dolgozói *kétezer forintot adtak össze, a szocialista brigádok pedig közel négyezer forint értékű társadalmi munkával helyreállították a tetőzetet.* A társadalmi munkában oroszlánrészt vállalt a vonalfelügyelőségről a múlt évben nyugalomba vonuló *Békési József* volt szocialista brigádvezető is.

Önzetlen segítségükért dicséret illeti őket.

(szigetvári)

Anna és a brigád

Társnői mondják — s ők minden bizonnyal jó kritikusok —, hogy *Iszak Annának* elbűvölő a mosolya. Mindenkit lefegyverez vele. Talán voltak olyanok is a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség József Attila-brigádjának tagjai között, akik azért vállalták a „brigádságot", mert nem akartak nemet mondani Annának. De ha volt is ilyen, az már nagyon régen volt, hiszen *a brigád ez év április 4-én megkapta az ezüstkoszorús jelvényt. S a szocialista címet sehol sem adják „ingyen".*

Hát még ott hogy megnézik, ahol az egész kollektíva munkája ettől függ. Hiszen főnökségük elnyerte a szocialista címet, s ennek pedig előfeltétele, hogy a brigádok egyfolytában tartani tudják a szintet.

Már több naplójuk betelt, pedig igencsak takarékoskodnak a szóval. — Egy-egy hónap munkájáról csak tömondatokban írnak, de ha nem így tennének, akkor *Galló Gabriellának* — akinek külön felajánlása, hogy rajzolja és írja a naplót — bizony sokkal, de sokkal több dolga lenne.

Írni kellene például arról, hogy a havonta rendszeresen megtartott brigádértekezleten mennyi mindent megbeszéltek. Mert bizony általában csak ilyenkor kerül arra sor, hogy tervezgessenek, s a végzett munkát egy kicsit megszemléljék, hiszen napközben munkájuk leköti őket. Az elektronikus gépek zajától nem igen lehet hosszabban tárgyalni.

Így hát a brigádértekezleteken beszélik meg, hogy legközelebb hova mennek kirándulni, mit néznek meg moziban, színházban, s ott vitatják meg egyéb problémáikat is. *Rendszeresen itt keritenek sort arra, hogy egy hónap legfontosabb politikai eseményeit megvitassák. Megyesi Andrásné* „feladata", hogy a rövid összefoglalókat elmondja. *Iszak Anna,* aki társai képviseletében *részt* vett a szocialistabrigád-vezetők országos tanácskozásán — azt a legfontosabb tapasztalatot hozta magával, hogy a jövőben épp az a feladatuk, hogy a brigádon belül a politikai tájékoztatást, képzést megteremtsék.

Egyszóval egy jól dolgozó munkabrigád teljesítményétől eljutottak odáig, hogy valóban szocialista feladatokat teljesítenek. *Ők azok, akik elsőnek és önként vállalják, ha a munkahelyükön túlórára van szükség. Ők azok is, akik szívesen végeznek különböző tanfolyamokat, mert érzik, s tudják, hogy mindez munkájukhoz kell.* Náluk nem elég azt tudni már, amit tegnap tudtak. Uj gépek jönnek, szédületes ütemben fejlődik a szakmájuk, s ha nem tanulnak, lemaradnak.

A nyolctagú brigád hat tagja június 6-án nem mindennapi eseményre vállalkozik. *Nyaralni mennek Várnába, a Fekete-tenger partjára.* (Mentek volna többen is, de úgy kellett a nyaralást is megszervezni, hogy az itthoni munka ne lássa kárát.) S van persze más esemény is. Erről *Iszak Anna hallgat,* társai azonban elmondták: az országos tanácskozás előtt megtartott vasutas szocialista brigádok értekezletén Anna vezérigazgatói elismerésben részesült. Anna szerényen csak annyit mondott:

— Nagyon örültem, s boldog voltam, de talán nagyobb lett volna az örömöm, ha ezt a kitüntetést az egész brigád kapja.

A József Attila nevét viselő kollektíva boldogsága azonban így is zavartalan volt.

Kálmán Györgyi

Az állomás új névjegye: élüzem

Így szólt az értesítés: *„Közöljük, hogy az almásfüzitői vasútállomás kollektívája elnyerte az élüzem címet."* E tény önmagában is sokat jelent, de még ennél is többet bizonyítanak azok a szavak, amelyeket *Kovács István* állomásfőnökkel folytatott beszélgetésből jegyeztünk fel.

— *Három év óta, minden esztendőben teljesítettük az élüzem cím elnyerésének feltételeit* — mondta. — *Az 1967. évi eredményeink alapján tavaly vezérigazgatói dicséretben részesült a kollektívánk. A múlt évi munkánk jutalma pedig az élüzem cím, amellyel április végén tüntették ki állomásunkat, s amellyel régi vágyunk teljesült.*

Az állomásfőnök minden szava egyúttal a kollektíva örömét is sugallja. S azt a töretlen, szívós harcot is tükrözi, amelyet három éven át folytattak. Hiszen ennek az eredménye az is, hogy az utóbbi három évben közlekedő vonattal nem történt baleset. Az egyéb balesetekkel kapcsolatban elég csak egy számszerű példát idézni: *1965-ben huszonhat baleset volt milliós károkkal, 1968-ban pedig mindössze három, s a kár nyolcszázhatvan (!) forint.* Lényegesen javult a munkafegyelem — anélkül nyilván a balesetek sem csökkentek volna —, s tavaly már csak elvétve fordult elő egy-egy igazolatlan mulasztás.

Ami a gazdasági munka eredményét illeti, érdemes megemlíteni azt is, hogy *tavaly csaknem két és fél millió tonna érkező árut fogadott az állomás,* s több mint másfél millió tonnát indított útnak. Hogy mindez zökkenők nélkül történt, az annak tulajdonítható, hogy az állomás kollektíváját szoros, jó kapcsolatok fűzik a környékbeli üzemekhez, vállalatokhoz. Ez például a Timföldgyár nagyarányú rekonstrukciójának is egyik fontos biztosítéka volt.

Az élüzem cím odaítélése tulajdonképpen csak az egyik külső megnyilvánulása a jó munka elismerésének. Ezt kiegészíti még például az az új korszerű szociális létesítmény — öltöző, mosdó —, amely még ebben az évben átadásra kerül. S még két sokat ígérő évszám: *1969-ben megkezdik az új állomásépület építését, 1970-ben pedig üzembe helyezik az új dominó rendszerű biztosító berendezést.*

Az állomás fejlődésében igen jelentős szerepet játszott a vezetők és a dolgozók egybehangolt tenniakarása. Különösen sokat tett az élüzem címért az állomás öt szocialista brigádjának kilencvenöt tagja. Kiváló munkájuk nyomán méltó elismerésre tettek szert *Kovács István* állomásfőnök és helyettese: *Bánhegyi Sándor* és *Kökény József* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes, valamint *Aranyosi Károly* és *Kelemen Szabolcs* forgalmi szolgálattevő, *Izing Albert* tolatásvezető, *Szűcs Pál* és *Gurányi László* váltókezelő.

Kubik Emil

Megírtuk, az illetékesek intézkedtek

Lapunk április 1-i számában *Újra bizalmat kapott a régi vezetőség* címmel, cikket közöltünk Bicske állomás szakszervezeti bizottsága újjáválasztásán felmerült gondokról.

Nagy Lajos állomásfőnök, most levelében arról adott tájékoztatást, hogy azóta a Krisztinavárosi Pályafenntartási Főnökség felszerelte az áruraktárhoz a lépcsőkorlátot. Az állomás dolgozói pedig már le is festették, Felszerelték azóta a hiányzó, illetve 4 rossz vízöblítő tartályt is. A *Bicske—Székesfehérvár* közötti vonalon április óta bevezetésre került az állomás javaslata szerint egyszerűsített forgalmi szolgálati rend, amely a vasút és a népgazdaság érdekeit egyaránt szolgálja.

A *Budapest—Komárom* között közlekedő tolató vonatok közlekedésének és a vonatkísérők vezénylésének javasolt rendjét július 1-re, a menetrend változására bevezették.

Szerkesztőségünk örömmel fogadta a jó hírt Nagy Lajos állomásfőnöktől, de az illetékeseknek változatlanul feltesszük a kérdést: *nem lehetett volna mindezt előbb?*

A váltókulcsok számát ne emlékezetből mondjuk be

Figyelmetlenség és gondatlanság két veszélyeztetést okozott Veresegyház állomáson

Rövid időn belül két súlyos veszélyeztetés volt Veresegyház állomáson. Mindkét esetnél az ok, a váltóellenőrzés elmulasztása, illetve a lezárt vágányút idő előtti, önhatalmú megbontása volt. *Részletesebben vizsgálva az eseményeket, megállapították, hogy a veszélyeztetés mindkét alkalommal a kora reggeli órákban történt.* Az egyik február *10-én, 3 óra 45* perckor, amikor is a fordított állású *375 671 psz.* mozdonnyal közlekedő *4529 sz.* személyvonat az állomás nem biztosított, szabad állású bejárati jelzője mellett előzetes értesítés nélkül a kijelölt és szabad III. helyett, a foglalt V. sz. vágányra járt és az akadály előtt, mintegy 50 méterre állt meg. A vonat a váltóőr által adott kézi jelzésre visszatolt, majd a váltó állítása után az eredetileg kijelölt vágányra járt be. *Az eseménynek következménye nem volt. Érdemes azonban figyelemmel kísérni, hogy hol követték el a hibát.*

Az állomás forgalmi szolgálattevője a már útban levő *4529 sz.* személyvonat bejárati vágányútjának a beállítása iránt az érdekelt *I.* és *II. sz.* váltóőrök számára *3 óra 30* perckor rendelkezett. A rendelkezést mindkét váltóőr szó szerint visszaismételte. A *I. sz.* szolgálati hely váltóőre a rendelkezés vétele után megtartotta a váltó- és vágányútellenőrzést. *A vágányútban érdekelt váltók váltózárjainak kulcsait magához vette és bevitte a szolgálati helyiségbe.* Ott a kulcsokat leegyeztette a lezárási táblázat adataival, majd betette a kulcsszekrény megfelelő helyére, azt bezárta, és a szekrény kulcsát magához vette. *3 óra 35* perckor jelentette a forgalmi szolgálattevőnek, hogy a *4529 sz.* vonat részére, a *III. sz.* vágányra szabad a bejárat. A kulcsok számát és jelét is bediktálta. A szolgálattevő elvégezte a vágányútellenőrzést, a bejárati jelzőt a *4529 sz.* vonat részére feloldotta. Minthogy a bejárati jelző előjelzője nehezen volt kezelhető, ezért a vonat részére azt nem is kezelték.

Az emlékezet „kihagy"

Amikor a bejárati jelzőt a váltóőr szabad állásba állította, a forgalmi szolgálattevő távbeszélőn közölte vele, hogy a *4529 sz.* vonatnak a *III. sz.* vágányra történő behaladása után az *V. sz.* vágányon, a szerelvények elején álló *375 sorozatú* mozdony kijár és rájár a *III. sz.* vágányon álló *4529 sz.* vonat végére, ami most már *4530 sz.* vonatnak fog indulni, és azt továbbítja majd a jelzett mozdony.

A váltóőr a rendelkezés vétele után a *7. sz. váltó zárjának kulcsát a szekrényből kivette, a váltót felnyitotta, és az eddigi szabályszerűen leellenőrzött és lezárt vágányutat — megfeledkezve a 4529 sz. vonatról kitérő terelő állásba állította át — majd bement a szolgálati helyiségbe, és onnan csak akkor ugrott ki, amikor a 4529 sz. vonat a szolgálati helyiség közvetlen közelébe érkezett.* Tévedését felismerve a vonat megállítására már nem volt ideje, mert azt a mozdonyvezető időközben megállította.

A balesetvizsgáló bizottság megállapítása szerint a *4529 sz.* személyvonat foglalt vágányra „járatása" figyelmetlen szolgálattétel — leellenőrzött és lezárt vágányút idő előtti megbontása és a vonat vágányútjában érintett váltónak helytelen irányban történő átállítása — miatt következett be. Megállapították azt is, hogy az állomás bejárati jelzőjének előjelzője nem volt kivilágítva.

Kitérő kulcs, az „egyenes" helyén

A másik eset június 1-én 6 óra 36 perckor történt, amikor a továbbhaladást engedélyező, de nem biztosított bejárati jelző mellett kitérő irányba behaladó *4427 sz.* személyvonat előzetes értesítés nélkül a járművekkel elfoglalt V. sz. vágányra járt és a veszélyeztetett ponttól 45 méterre állt meg. A behaladó vonat a vágányútjában levő helytelen irányban álló és a lezárt 5. sz. váltót felvágta. A rendkívüli eseménynek egyéb következménye nem volt. A vonat néhány métert visszatolva a szabad IV. sz. vágányra járt be.

A vizsgálat megállapította, hogy a vonat részére az egyenes irányú szabad II. sz. vágány volt kijelölve. Az I. sz. szolgálati hely váltóőre a vágányútbeállítás elrendelése után az előzőleg egyenes irányban álló és váltózárral lezárt 1. sz. váltót felnyitotta, azt kitérő irányba állítva ismételten lezárta és a kitérő irányú váltózár kulcsot a szekrénybe az egyenes iránynak megfelelő helyre akasztotta.

A távbeszélőn történt kulcsegyeztetést a váltóőr emlékezetből mondta be, a forgalmi szolgálattevő azt helyesnek találta, s ezért a jelzőt villamos úton feloldotta. A behaladó vonat személyzete, bár tudott arról, hogy a vonatnak *Veresegyház* állomásra egyenes irányú a bejárata, mégis csak az 1. sz. váltóra történő ráhaladás után tett a mozdonyszemélyzet intézkedést az intenzív fékezésre, a vonatvezető pedig a vészféket húzta meg, de így is csak a helytelen irányban álló 5. sz. váltó felvágása után sikerült a vonatot megállítaniok.

A kulcsokat egyeztetni kell!

Önkéntelenül is felvetődik a kérdés, vajon nem megszokásból történik-e itt a szabad bejárat ily módon történő bemondása? *Ugyanis, ha kulcsegyeztetést nem hajtják végre, s a váltózárkulcsok helyzetét csak emlékezetből közlik a forgalmi szolgálattevővel, a foglalt vágányra járatás — mint az a jelen esetben is megtörtént — előbb-utóbb bekövetkezik.*

Utasítás szerinti szolgálatot kell megkövetelni nemcsak Veresegyház állomáson, hanem a vasúthálózat minden területén. Az utasítástól eltérő szolgálatvégzés súlyos következményekkel járhat nemcsak az elkövető dolgozókra, de az utasokra és a népgazdaságra is.

Kovács Imre

Üzemi vagy nem üzemi baleset?

A személyi balesetek üzemi, vagy nem üzemi jellegének megállapításánál nem egy esetben helytelen döntés születik. Ezúttal kizárólag az elbírálás során tapasztalt hiányosságokra hívjuk fel a figyelmet.

Senkinek nem lehet célja, hogy a balesetet szenvedetteket megillető jogaikban gátolják, de az sem lehet cél, hogy jogtalan előnyöket élvezzenek. *Ennélfogva az üzemi balesetek eltitkolása, kendőzése, éppúgy káros, mint a nem üzemi jellegű balesetek ilyenné nyilvánítása.*

Az üzemi balesetek bejelentésének, kivizsgálásának és nyilvántartásának rendjét *1968. január 1-i hatállyal a 3/1969. (VII. 21.) SZOT sz. Szabályzat határozta meg.* A közel másfél év óta hatályban levő utasítás a balesetek hovatartozásának elbírálását illetően néhány vonatkozásban azonban új elveket juttatott érvényre. Egyik legjelentősebb új vonása, hogy a balesetekkel kapcsolatban kialakult viták rendezését kizárólagos hatáskörrel a szakszervezeti szervekre bízta. *A szabályzat által biztosított jog helyes értelmezése és alkalmazása széles körű lehetőséget nyújt az érdekvédelmi tevékenység fokozására.*

A balesetet azonnal jelenteni kell

Tapasztalataink szerint még jelenleg is gyakran előfordul, hogy a különböző meggondolások alapján jogszabálytól eltérően döntenek az üzemi balesetek megítélésében.

Az üzemi balesetek helyes kivizsgálásának alapvető feltétele, hogy az illetékes balesetvizsgáló bizottság a balesetről azonnal értesüljön: E meggondolás alapján intézkedik úgy a szabályzat 3. paragrafusa, hogy a sérülést, a balesetet szenvedett feletteseinek azonnal köteles jelenteni. *A sérültre háruló jelentési kötelezettséget a balesetet szenvedettek sok esetben azonban nem teljesítik.* Gyakori, hogy hetek, sőt évek múlva kérik korábbi sérülésük „üzemi" eredetének megállapítását. Az is előfordul, hogy otthon, vagy másutt történt balesetet akarnak egyesek üzemi balesetként kezeltetni.

A jogszabály valamennyi esetre egyértelműen hivatalos kivizsgálást ír elő. Megengedhetetlen tehát, hogy a baleset kivizsgálását késedelmes bejelentésre hivatkozva elutasítják. Gyakran szerepel elutasítás indoklásaként, hogy a balesetnek nincs szemtanúja. Az ilyen állásfoglalás is ellentétes a jogszabállyal. A jogszabály egyértelműen kimondja: *„az a körülmény, hogy a sérült, vagy munkatársa a baleset azonnali jelentését elmulasztotta, továbbá, hogy a balesetnek szemtanúja nem volt, a baleset „üzemi" eredetének megállapítását nem zárja ki"* Ehhez pedig feltétlen vizsgálatra van szükség. A vasútüzem területén több ezer azoknak a vasutasoknak a száma, akik egyedül végzik munkájukat. Helytelen lenne mindezeket arra kötelezni, hogy állításuk bizonyítására szemtanút szerezzenek.

Mi a teendő a vitás ügyeknél?

A késedelmes bejelentés esetében tagadhatatlanul fennáll annak lehetősége, hogy a sérülés nem üzemi baleset jellegű. Ezek tisztázására a jogszabály 7. § (5) és (6) pontjai tartalmaznak a biztonsági megbízottra háruló előírásokat. E jogszabályi előírások értelmében a dolgozó balesetre utaló bejelentését a vizsgálati megállapítások alapján akkor lehet elutasítani, ha a szolgálati hely indokolni tudja — ellentétes tanúvallomással, orvosi igazolással, vagy egyéb bizonyítékkal —, hogy a sérült bejelentését miért nem fogadhatják el. Amennyiben ilyen megállapítás történik, arról a sérültet írásban értesíteni kell. *A dolgozónak állítása fenntartásához természetesen ezután is joga van. Az elutasított jogosult a helyi szakszervezeti bizottságtól döntést kérni, és mint a jogszabály 9. § (1) bekezdése kimondja, vitás esetekben a szakszervezeti bizottság állásfoglalása irányadó.* A helyes állásfoglalások kialakításának elősegítésére szemelvényeket közlünk egy üzemiségi kérdésben felmerült vita anyagából, amely a szolgálati főnökség és a sérült között keletkezett.

1968. augusztus 22-én R. Gy.-né szolgálatot teljesítő pályaőr megtagadta a szolgálat átadását azzal az indokkal, hogy K. F. váltótársa ittas. Az esetet annak rendjemódja szerint jelentette az illetékes forgalmi szolgálattevőnek is. K. F. ittas váltótárs a szolgálat átadás megtagadását kifogásolta, majd R. Gy.-nét több ízben megütötte. *Az ütések következtében* R. Gy.-né *szeme környéke megduzzadt, bevérzett.*

Az esethez hozzátartozik, hogy a szóváltásba és tettlegességbe R. Gy.-né férje is — aki a helyszínen tartózkodott — bekapcsolódott. A szolgálat átvétel természetesen meghiúsult, így R. Gy.-né tovább szolgált, majd sérüléseivel betegállományba került.

A sérült december 2-án kérelemmel fordult szolgálati főnökségéhez, hogy az inzultust üzemi balesetnek ismerjék el. *A szolgálati főnökség kérelmét elutasította anélkül, hogy indokolta volna az állásfoglalását. 1969. január 11-én ismételt elutasító határozatot adtak ki, melyben 6 pontban foglalták össze az elutasítás indokait.* Megemlítjük, hogy az indoklás teljesen figyelmen kívül hagyta a jogszabályokat.

Az igazság győzött

Néhány idézet az elutasítás indokaiból. „A sérülést az Ön férje R. Gy. gereblye ütései okozták", vagyis arra következtettek, hogy R. Gy.-né békítési szándékkal a verekedők közé állt, így esetleg a másiknak szánt ütés őt érhette. A szolgálati főnökség a továbbiakban arra hivatkozik, hogy „meglátásunk szerint azért kívánja elismertetni mindezt üzemi balesetnek, mert célja a rokkantsági nyugdíj..." Szó szerint idézzük a következő indokot is *„R. Gy.-né vétett a Pft. Óvórendszabály 22. pontja ellen, miszerint játék, civódás tilos, mégis tevékenyen részt vett a verekedésben..."* Megemlítik még, hogy R. Gy.-né el akarta titkolni társa ittasságát azzal, hogy tárgyalásba bocsátkozott vele „megkértem, menjen haza, aludja ki magát..."

Helytelen döntést hozott ebben az ügyben az illetékes szakszervezeti bizottság is, mert elfogadta a szolgálati főnökség érveit. Az ügy végül bírósághoz került és jogerős határozattal R. Gy.-nének adtak igazat.

Berta István,
a Munkavédelmi Felügyelőség vezetője

Új kormányrendelet szabályozza az újításokat

A VASÚT ÚJÍTÓ MOZGALMÁT az elmúlt években az jellemezte, hogy a dolgozók ezrei kerestek az újat, a korszerűt, a fejlett módszereket, amelyek a gazdaságos és biztonságos közlekedést segítették. *Nincs olyan vasúti szakágazat, ahol ne lehetne felmutatni olyan maradandó alkotást, amelyet mint újítást nyújtottak be.*

Az elmúlt két évtized alatt a vasút egyszemélyi elbírálói *70 465* javaslatot fogadtak el, s ezek a műszaki fejlesztést, az üzemszervezést, a kulturált utazást, a munkavédelmet és a szociális körülmények javítását segítették. Ezek az újítások a népgazdaságnak *645,1 millió forint megtakarítást jelentettek.*

Az egyéni alkotó kezdeményezés további kibontakozását az újítási javaslatok, új módszerek bevezetését, elterjesztését azonban *nagymértékben akadályozta a szűklátókörűség, az irigység, a helytelenül értelmezett anyagi érdekeltség, ezért egyes javaslatokat csak nagy harc árán tudtak megvalósítani.* Számtalan példát lehetne felhozni, amikor az előbbi okok valamelyike egy-egy ember kezdeményezőkészségét kettétörte, mint megbántott visszavonult és nem foglalkozott az újítások kidolgozásával.

AZ ÚJ GAZDASÁGIRÁNYITÁSI RENDSZER bevezetése szabadabb utat biztosít az alkotó munka kibontakozására. Mindenkinek érdeke, hogy jobban dolgozzék, ésszerűen használja fel az anyagi eszközöket, mert a hasznosság, az eredmény a vállalati munka fokmérője. A vasúton különösen fontos ez most, amikor erre a nagy rekonstrukció tág lehetőségeket kínál.

A régi 29/1969. Korm. sz. újítási rendelet a gazdaságirányítás központi rendszerében elősegítette a mozgalmat, teljesítette a hivatását, de az új gazdasági mechanizmus viszonyai között már nem lett volna alkalmas a dolgozók széles körű mozgósítására.

Az 57/1967. korm. sz. rendelet, amely az új gazdaságirányítási rendszer szellemében írja elő az újítómozgalom jogi szabályait, *1968. január 1-én lépett hatályba és a korábbi rendelettel szemben alapvető változásokat tartalmaz.*

Tekintettel a fokozottabb vállalati önállóságra, az új jogszabály keret jellegű, csak a leglényegesebb rendelkezéseket tartalmazza, a helyi ügyintézéssel, ellenőrzéssel kapcsolatos vasúti szabályokat a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezetének központi vezetősége által jóváhagyott *MÁV Újítási Szabályzat* tartalmazza. *(Ez a szabályzat az 1969/70. évi MÁV Kollektív Szerződés 3. számú melléklete.)*

AZ ÚJÍTÁS FOGALMÁNAK meghatározásánál csak műszaki és üzemszervezési jellegű javaslatokat ismer el újításnak. A munkaköri kötelezettségen belül pedig csak a jelentős alkotói tevékenységet ismeri el, ezen keresztül megadja mindenkinek a lehetőséget arra, hogy újításaival segítse a gazdaságosabb termelést.

Az új szabály az újítók anyagi elismerésére változatosabb formában ad lehetőséget és növeli a szakszervezet érdekvédelmi szerepét is.

Az újítómozgalomra a gazdaságirányítás új rendszerében továbbra is — sőt fokozottabb mértékben — szükség van. A MÁV Újítási Szabályzata nyomatékosan hívja fel erre a figyelmet, amikor kimondja, hogy a vasúton: *„Az újítómozgalom célja a dolgozók kezdeményező és cselekvő tevékenységének kibontakoztatása, a vasúti szállítás gazdaságosságának növelése, a technika, a munka- és egészségvédelem fejlesztése, a kulturált utazás megteremtése."*

A CÉLOK MEGVALÓSÍTÁSA érdekében a gazdasági vezetők és szakszervezeti szervek jól összehangolt és szervezett munkájára van szükség. Ennek elengedhetetlen feltétele a kiadott rendeletek ismertetése és helyes alkalmazása.

Az újítási rendelet egyes pontjaival kapcsolatban szerkesztőségünkhöz az utóbbi időben sok kérdés érkezett. *Mi úgy kívánunk a helyes értelmezés kialakításában segíteni, hogy az általános érdeklődésre számot tartó kérdésekre lapunk hasábjain választ adunk.* Reméljük, hogy az újítással foglalkozók, illetve az újítók munkájához és az újítómozgalom kiszélesítéséhez ezzel hasznos segítséget nyújtunk.

Sebestyén János

Baleseti krónika

Május 12-én a *Fatelítő Vállalat* dombóvári üzemében jobb kézfején csonkulásos üzemi balesetet szenvedett *Fábos Istvánné* betanított gépmunkás. A balesetet az okozta, hogy nevezett a munka befejezése után gépkarbantartás végett a kikapcsolt, de még mozgó hullámpalást előmaró famegmunkáló gépbe nyúlt.

★

Május 18-án Lábatlan állomáson az állomási tartalék elegyrendezésnél előtolte Sörés Tibor 33 éves kocarendezőt. Nevezett a sérülései következtében életét vesztette. A baleset azért történt, mert Sörés Tibor körültekintés nélkül, feltételezhetően ráakasztás céljából a VII. vágányon elgurított kocsisor útvonalába lépett.

★

Május 26-án *Jászberény* állomáson a TÜZÉP-ipartelep kiszolgálása közben jobb kezén négy ujjcsonkulással járó üzemi baleset érte *Koós József vonatkísérőt.* A balesetet az okozta, hogy az elgurított és lassan mozgó kocsit nevezett apró fadarabkákkal akarta megállítani, s eközben ujja a fadarabkák és a kocsi kereke közé került.

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

A továbbtanulás társadalmi igény

A dolgozók esti iskoláinak levelező tagozatán a napokban fejeződött be az 1968/69-es tanév. Sok száz vasutas dolgozó a nehéz, fáradságos munkája, családi gondjai mellett tanult, képezte magát. Ismerjük a továbbtanulással járó nehézségeket, gondokat, éppen ezért csak az elismerés és a dicséret hangján szólhatunk azokról a dolgozókról, akik megértették az idők szavát, s a napi munka után tanultak.

Az elmúlt évek alatt és napjainkban is mind gyakrabban hallani a továbbtanulás szükségességéről, elsősorban a 8 általános iskola megszerzésének jelentőségéről. *Az országgyűlés ülésszakán a „Vasúti Törvény" tárgyalásának vitájában, de azóta több felsőszintű értekezleten is elhangzott az igény; a vasút rohamos műszaki fejlődésével egyidőben gondoskodni kell a szakemberek képzéséről.* Egyszóval a vasútnak kvalifikáltabb szakemberekre van szüksége.

A termelékenység növelése, a munka magasabb fokú szervezettsége, az automatizálás, villamosítás, dieselesítés, a fizikai munkák gépesítése, az új technológiai folyamatok bevezetése jól képzett művelt dolgozókat követel.

Az élet igazolja minduntalan, hogy ma a továbbtanulás társadalmi igény! Az emberi élet teljesebbé tétele, a kulturált szórakozás, a művészetek mélyebb megértése, egy-egy könyv, színdarab vagy a képzőművészeti alkotás értelmi és érzelmi felfogása szintén feltételezi a magasabb műveltséget. De művelődni, tanulni kell annak is, aki lépést kíván tartani gyermekeivel. A családművelődési viszonyok döntő befolyást gyakorolnak a gyermekek pályaválasztására, személyiségük fejlődésére.

A vasút területén még mindig igen nagy számban vannak olyan 50 éven aluli dolgozók, akik nem rendelkeznek a 8 általános iskolával, s ezért úgy gondoljuk, hogy elsősorban őket kell meggyőző, felvilágosító munkával felkészíteni a következő, 1969/70. tanévre.

A szakszervezeti szerveknek és szolgálati vezetőknek több gondot kell fordítani a most induló szervező és felvilágosító munkára. A jó előkészítéshez szükséges, hogy a szolgálati helyeken pontos felmérések, összehangolt tervek segítsék az ismeretterjesztő és oktatási tanácsok, oktatási bizottságok munkáját.

Fontos, hogy minden olyan dolgozóval, aki a 8 általános iskolát még nem végezte el, személyesen is elbeszélgessenek.

Feltétlen szükséges, hogy mindenütt koordináltan a gazdasági és mozgalmi szervek összefogásával végezzék a most kezdődő felnőtt oktatás szervezését, mert a vasút érdeke is az, hogy a magasabb tudással, alaposabb műveltséggel rendelkező vasutas dolgozók száma nagymértékben növekedjék.

Horváth Ferenc

Befejeződött a Bukarest—Brassó vasútvonal villamosítása

Ismeretes, hogy a román vasutak a villamosvontatás első szakaszaként *a Bukarest—Brassó* közötti vonalat vették tervbe. Ebből 1966-ban a vontatás szempontjából legnehezebb vonalrészt, *Brassó—Cimpina*, 1967-ben a *Cimpina—Ploesti* vonalrészt helyezték üzembe, az addig gyártott 8 darab villanymozdonnyal. A vonal harmadik — a Kitila csomópont és Bukarest állomás átépítése miatt — lényegesen nagyobb munkát igénylő *Bukarest—Ploesti* szakaszát Danalache vasútügyi miniszter *1969 február 15-én, a román vasutasnap alkalmával adta át rendeltetésének.*

Az első villomosmozdony Bukarest—Északi pályaudvarról indult. A 166 kilométer hosszú pályán mintegy *20—30 százalékos megtakarítást érnek el* a Crajova—Resica gyár által gyártott nagyteljesítményű villamosmozdonyokkal.

1969-ben több vonalon folytatódik a villamosítás. Elsősorban a Crajova—Cilnic vonalon, melynek tervezése még 1967-ben kezdődött. Ezt a munkát az eddigieknél erőteljesebben kívánják folytatni. E vonal hossza Crajovától Karánsebes—Cilnic (Resica rendezőpályaudvar)-ig mintegy 265 kilométer.

Tóth Zoltán

Népdaldélután a gyógytornateremben

A szép szereplésért virágcsokrot és ajándékot kaptak a művészek.

A MÁV-kórház szakszervezeti bizottsága a kórház betegei részére minden évben két-három alkalommal népdal- és magyarnóta-délutánt rendez. *Ezeken az összejöveteleken a MÁV-kórház baleseti utókezeltjei, a Szántó Béla utcai — (volt Jávor utcai) kórház betegei azonban nem vehettek részt.* Ezért született meg az a gondolat, hogy a baleseti utókezelteknek is — ezentúl rendszeresen — egy kis muzsikát, egy kis vidámságot „viszneknek".

Az első népdal- és magyarnóta-délutánt pár nappal ezelőtt a Baleseti Utókezelő Kórház gyógytornatermében tartották meg. A több mint 100 beteg csaknem két órán keresztül szórakozott. *A jó hangulatról Balogh Albert és népi zenekara, Gál Gabriella, Magyarász Katalin, Zala Tóth Erzsébet, Bajházi Árpád és Pászti Tibor gondoskodott. A konferanszié szerepében Szokolai Gyulának tapsolhatott a lelkes közönség.*

A betegek nem maradtak „adósak". *Dr. Teleki Józsefné* gyógytornatanárnő irányításával sok kedves kis ajándékot készítettek, amelyet egy-egy csokor virág kíséretében adtak át a művészeknek.

A nagyon kellemes délután megszervezéséért dicséret illeti a MÁV-kórház szakszervezeti bizottságát, a Baleseti Utókezelő Kórház gondnokságát és a MÁV-kórház szakszervezeti bizottságának két lelkes kultúraktiváját, *dr. Rimóczi Lászlónét és Marton Liviát.*

A folytatás minden bizonnyal nem marad el.

Sz. J.

Egy elmaradt riport helyett

A zalaegerszegi vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának munkájáról, eredményes és sikeres sportmozgalmáról már sok jót hallottunk. Kevés vasúti szolgálati hely és még kevesebb vontatási főnökség büszkélkedhet azzal, hogy a szakszervezeti mozgalom keretein belül a tömegsportot olyan jól megszervezték, mint Zalaegerszegen. Labdarúgóik sikeresen szerepelnek, jó munkát végeznek a sakk, az asztalitenisz és a súlyemelő szakosztály tagjai. De a dicséret hangján szólhatunk a tekézőkről, mert ez a sportág is népszerű a zalaegerszegi vontatási főnökségnél. A súlyemelők ebben az évben egy nemzetközi szereplést is magukénak mondhatnak majd, mert a nyár folyamán az NDK-ba látogatnak.

Mi magunk is úgy éreztük, teljesen jogos volt a szakszervezet, a sportkör vezetőinek kérése: az ő munkájukkal is foglalkozzon a Magyar Vasutas. A nyilvánosság elé kívánkozik valóban a sok lelkes, munkáját, sportot szerető vasutasnak az eredménye, annál is inkább, mert a zalaegerszegi vontatási főnökségről lapunk hasábjain nagyon régen írtunk. Hogy egy dicsérő riport helyett most mégis bírálnunk kell, arról lapunk munkatársa vajmi keveset tehet.

Érkezésünk időpontjáról három nappal előbb — a szombathelyi területi bizottságon keresztül — értesítettük a zalaegerszegi vontatási főnökséget. Tettük ezt nemcsak azért mert így illő, hanem azért is, hogy az esetleges hivatalos ügyek, értekezletek, kiutazások ne akadályozzák az újságíró munkáját, hiszen Budapest—Zalaegerszeg viszonylatban 500 kilométert kell utazni. Ilyen távolságra pedig előzetes bejelentés nélkül felelőtlenség lett volna elindulni.

Annál nagyobb volt a megdöbbenésünk, amikor a zalaegerszegi vontatási főnökséghez értünk, mert sem a vontatási főnököt, sem a szakszervezeti bizottság titkárát, de még az elnökét sem találtuk ott. Nem volt a főnökség területén a sportkör gazdasági vezetője és a szakszervezet gazdasági felelőse sem. Nem tudtunk beszélni a sportkör elnökével sem, mert ezt a tisztséget a vontatási főnök tölti be. De minek is szaporítsuk a szót? Légrádi Zoltán, a segédhivatal vezetőjén és Németh Ilona számviteli vezetőn kívül senki mást nem találtunk ott. Ők — bár nagyon udvariasan és készségesen igyekeztek lapunk munkatársának segíteni — a szakszervezeti munkáról, a sportmunkáról, mégsem nyilatkozhattak.

Hogy ki követte el a hibát? Ez nem a mi feladatunk kideríteni. Mi érkezésünket időben jeleztük és őszinte szándék vezérelt bennünket. A zalaegerszegi vontatási főnökség dolgozói véleményünk szerint megérdemelték volna, hogy munkájukról a dicséret hangján emlékezzünk meg. De nem akadt egyetlen vezető sem, aki felvilágosítással szolgálhatott volna.

Lapunk szegényebb lett egy riporttal, mi pedig gazdagabbak lettünk egy tapasztalattal.

Szerényi József

Cél: minél kevesebb gyermek „kószáljon" az utcán

A Dunakeszi Járműjavító József Attila Művelődési Otthon vezetői egyik feladatuknak tekintik a gyermekek szabad idejének helyes megszervezését, hogy ezzel is segítséget adjanak az üzemben dolgozó szülőknek.

Az elmúlt év szeptemberében kezdődött klubfoglalkozások júniusban véget értek. A tematika elsősorban az iskolában tanultak mélyebb elsajátítása, kiegészítése volt. *Ez idő alatt 26 foglalkozást tartottak. Az élővilág, földrajz és magyar irodalom előadásokat minden alkalommal filmvetítések is követték.*

A szaktanárok által vezetett foglalkozásaikat a megfelelő szakirodalom ajánlásaival *a művelődési otthon* könyvtára is segítette. A tanév befejezésével nem szűnik meg az ilyen irányú tevékenységük, mert már most szervezik a gyermekek nyári programját. *Cél az, hogy minél kevesebb gyermek „kószáljon" az utcán.*

A programban filmvetítések, vetélkedők rendezése és kirándulások szerepelnek. De helyet kapott az asztalitenisz és a kispályás labdarúgás is.

Sz. L.

Több milliós beruházás a szegedi igazgatóság területén

A szegedi igazgatóság területén 1969-ben a vonalhálózat korszerűsítésére 177 millió, a távközlő- és biztosítóberendezések felszerelésére 42, a pályaudvarok és szolgálati helyiségek rekonstrukciójára pedig 47 millió forintot fordítanak. A felújítási és rekonstrukciós tervek között szerepel több egészségügyi és szociális célokat szolgáló beruházás is.

1969-ben 42 millió forinttal több beruházást végeznek, mint 1968-ban.

A kéklő óceán csak illúzió maradt

A Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem igazgatói állásáig hosszú volt az út. Hosszú és járásztó. Amikor Heiszler Vilmos először lépett erre az útra, még nem érzett fáradságot. Lelkes, s szertelen ifjú volt. A világot akarta látni, a kéklő óceánt. Hajózni akart, tengerre szállni. Erre vágyott, erről álmodott. A kéklő óceán azonban csak illúzió maradt...

◘

PESTEN, A KÉN UTCÁBAN SZÜLETETT. 1908. március 9-én. Apja Csepelen, az akkori Papírgyárban dolgozott. Hatan voltak testvérek. Ő volt az ötödik gyerek.

— *Apám az 1912-es sztrájkban részt vett — emlékszik vissza a régmúlt időkre* — s mert szakszervezeti bizalmi is volt, a sztrájk után a GYOSZ (Gyárosok Országos Szövetsége) apámat állásából elbocsátotta. Kiskunhalasra költöztünk. Édesapám a város főgépésze lett. *1919-ben, a Tanácsköztársaság idején a városi direktórium tagjává választották, s a bukás után menekülnünk kellett. A következő állomás ismét Budapest.* Talán ezek az évek voltak azok, amelyek egy életre meghatározták utamat. Apám jelleme, vasakarata, osztálya iránt érzett hite és szeretete örökké emlékezetes maradt számomra. *Bármerre jártam a nagyvilágban, utam bármilyen kanyargós ösvényen vitt, a szülői ház tanácsait, tanításait soha nem feledtem.*

A fiatal, 14 éves *Heiszler Vilmos* 1922-ben a Kaan—Heller-cégnél géplakatos inas lett. 1925-ben szabadult, s közben ő maga is a szervezett ifjúmunkások táborába állt. Tagja lett a *Munkás Testedző Egyesületnek* is, s 1925-ben az MTE 400 méteres síkfutóbajnokságát *Heiszler Vilmos* nyerte. Úgy érezte, megtalálta helyét. Csak belül, a lelke mélyén valami mégis űzte, mégis hajtotta. Gyermekkora óta tengerész akart lenni, s még 18 éves sem volt, *amikor pesti állását otthagyva, útlevelet kért, hogy élete hajóját a tengerre vezesse.* Az olasz partokra akart menni, de csak török vízumot kapott. A hosszú út első állomása Isztambul volt. A kikötőben nem kapott munkát, de mesélték, hogy arra beljebb, Ankara felé vasutat építenek, s kell a munkáskéz. *Heiszler Vilmos nem* válogatott. *A tengerre szállás elmaradt, helyette a Taurusz Expressz jelenlegi vonalán alagutat épített.*

— Kegyetlen munka volt — mondja — de akkor még nagyon tetszett. Erős fizikumú, kisportolt fiatalember voltam. Erőmön felül dolgoztam a hegyen, s közben a tengerről álmodtam. S ahogy aztán múltak az évek, úgy lassan-lassan — szinte észrevétlenül — elfeledtem álmaim.

AMIKOR ANKARA KÖRNYÉKÉN az első vasútvonal építését befejezték, Szíriába, pontosabban Damaszkuszba ment. Másfél évig mozdonyokat javított, s 1929-ben ismét Törökországba tért vissza, s a Krüger svéd cég alkalmazottjaként az Eufráteszt átívelő karcsú híd építésében vett részt. *Minden munkája a vasúttal volt kapcsolatos. Csoda-e, ha lassan megszerette a vasutat? A vasút élete egyik fele lett, a másik felét pedig a távolban élő család és egy közelben lakó kislány, Schönbeck Ilona töltötte be.* Ilonka apja, Schönbeck Sándor, bajai cipészmester volt, s a jobb megélhetést remélve, családjával ő is Törökországba ment. A két fiatal itt talált egymásra, és 1934-ben egy életre szóló hűséget esküdtek. Nyugodtan mondhatjuk ezt, hiszen *Heiszler Vilmos és Schönbeck Ilona* ma is — 35 évi házasság után — boldogan, szeretetben élnek. De ezért a boldogságért, a gyöngyösi otthonért még nagyon sokat küzdöttek.

A második világháború kitörése után, 1939-ben azt a török üzemet, ahol *Heiszler Vilmos* dolgozott, a németek bezárták. Munka nélkül volt. Egy évet még Ankarában töltött, s 1940-ben hazajött Magyarországra, Budapestre. A MOM-ban talált munkát. Hegesztő lett. Közben az újságban olvasta, hogy a *Magyar Királyi Államvasutak 24 évet betöltött, géplakatos segédlevéllel rendelkező férfiakat keres mozdonyvezetői munkára.* Életében itt is felbukkant a vasút. Jelentkezett. 1941 februárjában a ferencvárosi fűtőházhoz került, s 1942-ben 73 hallgató közül — másodmagával — a mozdonyvezetésből jelesre vizsgázott. A háború akkor már javában dúlt, s a 324-es, 328-as gépeken sokszor 4—5 napig is úton volt. Amikor 1944-ben a ferencvárosi csomópontot bombázták, ő egy hosszú szerelvénnyel a kelenföldi bejárati jelzőnél várt. A bombázás után leakasztott mozdonnyal ő és a kelenföldi forgalmista vállalkoztak arra, hogy „bemerészkedjenek" Ferencvárosba állomásig.

Később — mert budai lakos volt — a Déli fűtőházhoz helyezték, s 1944 karácsonyán ő vitte a Délibe az utolsó szervényt, az utolsó liszttel rakott vagonokat.

1945. FEBRUÁR 14-ÉN (Buda február 13-án szabadult fel) már ismét szolgálatra jelentkezett. *Kelenföldön egy ideiglenes fűtőházat rendeztek be, majd — ahogy ő mondja — mozdonyokat, kocsikat barkácsoltak össze.* Egy héten belül a második ukrán front utánpótlásait szállítja, s 1945 áprilisától munkájuk nyomán — mert sok Heiszler Vilmoshoz hasonló ember dolgozott a vasútért — már egész Dunántúlon megindulhatott a személyforgalom.

1945-BEN AZ IDEIGLENES FŰTŐHÁZ *visszaköltözött a Délibe, s Heiszler Vilmos itt, a Déli fűtőháznál lett tagja a pártnak, a szakszervezetnek.* 1946-ban megválasztják a fűtőház üzemi elnökének, majd nem sokkal később alapszervi párttitkárnak. 1949-ben a *MÁV Anyagvizsgáló Intézetébe* került anyagátvevőnek. *Diósgyőr, Ózd, Ganz és Győr* tartozott hozzá. Egy évvel később azonban ismét külföld következett. *Anglia, Lengyelország, Franciaország, Belgium és NSZK* voltak a soron következő munkahelyei. A *Magyar Államvasutak* részére ezekben az országokban anyagokat vett át. Magyarországra 1952 végén tért vissza, s 1954. április 29-én, — *amikor a MÁV a KGM-től átvette a gyöngyösi üzemet, kinevezték a gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem igazgatójának.*

A Kén utcai munkásgyerek, ha nagy-nagy kitérővel is, hazaérkezett. Az óceánok képzeletbeli vándora szigetre talált. Hajója révbe jutott.

Az addig deficites üzemet már az első évben nyereségessé tette, s azóta állandóan teljesítették tervüket. 1954-ben csak kitérőket gyártottak Gyöngyösön, időközben azonban új termékekkel, új „profilokkal" segítették a magyar vasút újjászületését. *Átvették Ózdtól a geo-lemezek és geo-szorítók gyártását, létrehoztak egy hegesztőtelepet, és a kitűnő szakmai gárda — Heiszler Vilmos irányításával — kidolgozta a sinek felületi edzését.* A KGST-országok részére a sínedzés műszaki tervdokumentációit ők készítik el, s a sínragasztási technológiájukat is elfogadta a KGST munkabizottsága. *A hajdani deficites üzemből Európa-hírű, gazdaságosan termelő üzem lett.* Ezek az eredmények — az üzem műszaki gárdájának, az üzem dolgozóinak lelkes munkája mellett — *Heiszler Vilmosnak* is köszönhetők. Egy ízben kaptak vezérigazgatói elismerést, ötször élüzem címet, a búcsú éve, a nyugdíjazás előtti év pedig különösen sikeres volt: *az üzem elnyerte az MT—SZOT vörös vándorzászlaját.*

Az Érdemes vasutas, a Honvédelmi érdemérem és a hatszoros Kiváló dolgozó kitüntetés tulajdonosa elbúcsúzott az üzemtől. Élete hajója végleg kikötött. Az öböl, amelyben horgonyoz, szelíd és nyugodt. Lecsendesült a vágy is, s a hullámok zaja, a kéklő óceán csak illúzió maradt.

Szerényi József

Népi ülnökök a Dunakeszi Járműjavítóban

Országszerte most folynak a népi ülnök választások, s ennek során a dunakeszi járműjavítóban egy megyei és nyolc járási népi ülnököt jelöltek. *A kilenc jelölt mindegyike munkás származású, átlag életkoruk 47 év.* Kivétel nélkül megbecsült szakemberek, de egyéb adottságaikkal is bizonyították, hogy alkalmasak az igazságszolgáltatás társadalmi segítésére.

A III. Vasutas Vízilabda Európa Bajnokság

Az USIC *(Vasutasok Nemzetközi Sportszövetsége)* elnöksége megbízásából 1969. május 19—27-e között Moszkvában tíz ország részvételével rendezték meg a *III. Vasutas Vízilabda Európa-bajnokságot*

A jugoszláv csapattal együtt érkeztünk a határra, ahol röghönzött baráti találkozót rendeztek a két csapat tiszteletére, melyen a két ország vasutas versenyzői és a szovjet vezetők baráti hangulatban ismerkedtek.

Moszkvában a Lenin-stadiontól 10 percre, az újonnan épült, modern Szputnyik Szállóban helyezték el a versenyen részt vevő országok sportolóit. A mérkőzéseket a Lenin-stadion nyitott, igen szép uszodájában rendezték. Az időjárástól eltekintve (4—5 fok, szeles idő) szépen és jól rendezték meg a hatnapos versenyt.

A bajnoki tornán részt vevő csapatot a BVSC NB I-es vízilabdázói képviselték: *Körössy Ferenc, Gyerő Zoltán, Gyerő Csaba, Németh István, Zsoldos János, Togyeriska László, Gyenes István, Czigány Károly, Pálfy Sándor, Németh László és Hecsei Pál.* A sorsolásnál a magyar csapat *Jugoszlávia, Bulgária és Hollandia* csapatával került egy csoportba, mind a három csapatot megverték, s így kemény, gólratörő játékkal, veretlenül kerültek a harmadik csoport élére. Második helyre jobb gólaránnyal Bulgária került. A hatos döntőbe a *Szovjetunió, Magyarország, Románia, Bulgária, NDK és Lengyelország csapata került.* (1966-ban Bukarestben a románok nyerték a tornát.)

A döntőben az első mérkőzést a lengyelek ellen játszottuk, amit könnyen, 15:0 arányban megnyertünk. A szovjet csapattól 2:1 arányú vereséget szenvedtünk, de kis szerencsével fordított is lehetett volna az eredmény. A harmadik mérkőzést a románok ellen játszottuk. A sok bírói tévedés és a megszokottnál gyengébb játék folytán a csapat 5:3 arányú vereséget szenvedett. Még mindig reménykedtünk, hogy ha az NDK elleni utolsó mérkőzést megnyerjük, akkor a Szovjetunió mögött a második helyen végezhetünk. Sajnos, nem így történt. *Gyenge, erőtlen játékkal 4:1 arányban vereséget szenvedtünk, s ezzel a csapat a negyedik helyen végzett.*

Az Európa-bajnokságot a Szovjetunió csapata veretlenül nyerte. Második az NDK, harmadik Románia, negyedik Magyarország, ötödik Bulgária, hatodik Lengyelország.

Az utolsó mérkőzés befejeztével a *Szovjet Vasutasok Szakszervezetének* elnöke ünnepélyes keretek között adta át az első három helyezettnek az igen szép tiszteletdíjat, valamint az arany, ezüst és bronz plaketteket.

A búcsúvacsorán a szovjet vezetők minden részvevőnek ajándékot adtak át.

A legközelebbi vízilabdabajnokság megrendezését 1972-ben Hollandia vállalta.

M. J.

Győri és szolnoki vasutas-csapatok a labdarúgó MNK fináléjában

A fényét, rangját évről évre mind jobban visszanyerő labdarúgó *Magyar Népköztársasági Kupa* (MNK) úgynevezett nagydöntője — amelyben a selejtezők után állva maradt 128 csapat küzdött, hogy az NB I 16 csapatával a 32 legjobb közé kerüljön — május utolsó szerdáján kezdődött meg és *június 11-én délután eldőlt, hogy melyik lesz az a 16 „kiscsapat", amelyik az NB I 16 legjobb csapatával szemben igyekszik minél jobb eredményt elérni, az MNK díszes, értékes trófeájáért.*

A kupaküzdelmek adnak lehetőséget a sportágak második, sőt harmadik vonalába tartozó „kisegyesületeknek" a bizonyításra. Különösen áll ez a labdarúgásban, amelynek hazai kupaküzdelmei a legelőkelőbb járási, kerületi selejtezőktől a 128-as nagy döntőbe jutásig az ország minden részében nagy becsvággyal folynak. És ez a becsvágy nagyon gyakran szül „szenzációs" eredményeket. *E küzdelmek során gyakran — s idézzük a költőt — „elhulltanak legjobbjaink". Tavaly például a Szegedi VSE vert ki az MNK-fordulók során nagynevű, magasabb rangsorolású csapatokat és jutott a négy legjobb közé.*

Az SZVSE idén is jól kezdett, s eljutott a legjobb 32 alacsonyabb osztályú csapat közé és miután az NB III-as Váci SE-vel került szembe, bíztunk benne, hogy idén is ott lesz a legjobbak között. Sajnos, ez a reménye Vácott szertefoszlott: *az SZVSE 3:1 arányú vereséget szenvedett a határtalan lelkesedéssel játszó hazai NB III-as csapattól.*

Itt kell megjegyeznünk, hogy az NB II bajnokságában *remekül szereplő DVSC és BVSC már előbb elvérzett, és így az alacsonyabb osztályú vasutascsapatok „becsületét" megvédeni a június 11-i fordulóban — az SZVSE-n kívül — már csak az NB II Nyugati csoportjában listavezető győri MÁV DAC és az ugyancsak NB II-es Szolnoki MÁV volt hivatott.*

A MÁV DAC és a Szolnoki MÁV kitűnően vette a legjobb 32 „kiscsapat" között az újabb akadályt. *Győrött mintegy 2000 szurkoló tapsolt a MÁV DAC biztos, fölényes, 4:0 arányú győzelmének,* amelyet a „szomszédvár" Győri Dózsa felett aratott. Ezzel a MÁV DAC bejutott az 1969. évi MNK legjobb 32 csapata közé.

Szolnokon ugyancsak városi csapat, a *Szolnoki Vegyiművek* volt a vasutascsapat ellenfele. A vegyiművek együttese is MNK-bravúrra készült. Meg is szerezte a vezetést, de aztán játékba lendült a Szolnoki MÁV és végül biztos, 4:1-es győzelemmel szerzett jogot, hogy a legjobb 32 között folytassa tovább a harcot a kupáért.

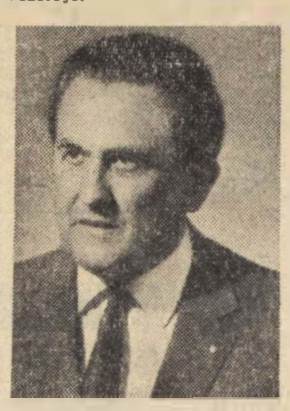
A június 11-i forduló után állva maradt 16 „kisegyesület" a továbbiak során már az NB I 16 csapatával összesorsolva játszik az MNK-ért. *Ez azt jelenti, hogy újabb vasutascsapat, a Szombathelyi Haladás is bekapcsolódik a küzdelmekbe.* A döntőre, ünnepélyes keretek között, ebben az évben is augusztus 20-án, a Népstadion gyepszőnyegén kerül sor. Addig még — egy-egy forduló keretében — június 18-án, 25-én, július 27-én és 30-án találkozik a 32 csapat.

Szép lenne, ha az augusztus 20-i döntőben vasutascsapatnak is tapsolhatnánk...

Vedres József

20 év a vasutas asztalitenisz-sportért

A *BVSC Szőnyi úti* sporttelepén találkoztunk vasárnap délelőtt, a labdarúgócsapat bajnoki mérkőzésén. Beszélgetésünk témája mégsem a labdarúgás, mert *dr. Horváth Ambrus* a BVSC labdarúgóinak csak szurkolója. Az utóbbi években oly sok sikert aratott asztaliteniszezőknek viszont húsz éve a szakosztályvezetője.



Dr. Horváth Ambrus

Húsz éve, 1949-ben alakult meg a *MÁV Pályaépítő Felújító Üzemi Vállalatnál a Vasútépítők Sportkör.* A divatos sportágak vezető tisztségei hamar „elkeltek". A vállalati jogtanácsosnak csak az asztalitenisz maradt. Csak. Érdekes módon a rendszeresen futballozó, teniszező és evező jogtanácsos rövid idő alatt megszerette az asztaliteniszsportot.

— A sport iránti szeretet nálam elhivatottság — mondotta. — *Eredetileg testnevelő tanár szerettem volna lenni. Ez a vágyam azonban rajtam kívülálló okok miatt nem valósulhatott meg.* Így érthető örömmel vállalkoztam sportvezetői feladatra. A szakosztálynál elért kiváló eredményekhez hathatós segítséget kaptam a vasutasszakszervezettől és mindenkori szolgálati vezetőimtől. Őszintén megvallva, szerencsém is volt. Gondolok itt a jó munkatársakra és a kitűnő játékosgárdára.

Magáról keveset, a szakosztályról annál többet beszél. Neveket, számokat sorol.

— 1949-től 1951-ig még a tömegsport jelleg dominált — mérhető eredmény nélkül. *1953-ban már az NB I-ben szerepel a férficsapat. 1954-ben feltűnik Berczik Zoltán, sokszoros válogatott. 1957-től nyolc magyar bajnokság. Közben 1963-ban megnyertük az Európa Kupát.*

Kiváló munkája elismeréseképpen a *Magyar Asztalitenisz Szövetség* 1960-ban beválasztotta az országos elnökségbe, ahol a fegyelmi bizottság elnöke lett. Megkapta a *Testnevelés és Sport Kiváló Dolgozója* kitüntetést.

1966-ban munkahelyet változtatott. *A MÁV Tervező Intézetnél,* ahová került, segített a szakvezetőknek az NB I-es női asztaliteniszcsapat átszervezésében. Egy kis része neki is van abban, hogy a női csapat az idei bajnokságban a harmadik helyen áll.

Az eltelt évek alatt a sikerek mellett bőven adódtak kellemetlenségek és nehezen leküzdhető akadályok is. A legtöbb gondot a gyakran előforduló teremhiány okozta. Ez azonban már megoldódott. *Berczik Zoltán* vezető edző irányításával ma kitűnő munka folyik a BVSC férfi asztalitenisz-szakosztályában. Saját nevelésű serdülő magyar bajnokkal is rendelkeznek *Takács II János* személyében. Utánpótlás tehát van, és ami a legfontosabb, jó kezekben.

— Ötvenéves vagyok. Még hosszú ideig szeretnék a vasutas asztaliteniszsport sikerei érdekében dolgozni — jegyezte meg szerényen.

Zsoldos János

GULYÁS PÁL EMLÉKÜNNEPSÉG

Debrecen állomás fiataljai 5 évvel ezelőtt irodalmi szakkört alakítottak, s felvették *Gulyás Pál* debreceni költő és irodalomtörténész nevét.

A költő halálának 25. évfordulója alkalmából az irodalom szakkör tagjai ünnepséget tartottak, amelyre meghívták a költő özvegyét is. Gulyás Pál életútját, munkásságát *Dávid István* a szeminárium vezetője ismertette.

Czeglédi Sándor

A Hivatalos Lapból

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

22. számból: Pályázat szabványügyi mérnöki állásokra.

23. számból: 19 480/1969. BVKH. I. Kétnapos hétvégi pihenésre beutaltak menetkedvezménye.

A szerkesztőség üzeni

Pacz József, Curtici; Illés Gyula, Pécs; Marosán Pál, Volosinovszki János, Debrecen; Szücs Ferenc, Hatvan; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Csajka István, Miskolc; Foki István, Bp.; dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Holczinger József, Bakonysárkány; Németh III. János, Bp.; Bakó János, Miskolc; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Volytilla Lukács László, Dunaújváros; Márton Klára, Abony. Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

HÍREK

— Sikeres véradónapot tartottak a debreceni vontatási főnökségnél. Az üzem 74 dolgozója összesen 25 liter vért adott. A véradónap megszervezésében nagy segítséget nyújtott Mátyás József, az üzem főmérnöke, aki maga többszörös véradó. A véradók közül Szerbina István motorvezető 37-szer, Erdődi Zoltán motorvezető 30-szor, Szabó I. László pedig 21-szer adott vért.

— HÁROMHETES BENTLAKÁSOS TANFOLYAMOT szerveztek Pécsett, Baranya, Somogy, Zala és Vas megye szakszervezeti aktivistáinak. A tanfolyamon Pécs, Kaposvár, Dombóvár, Bátaszék, Dunaújváros és Nagykanizsa állomásokról több forgalmi, kereskedelmi és pályafenntartási dolgozó vett részt. A tanfolyamon a szakszervezet megnövekedett feladataival foglalkoztak, de a kül- és belpolitikai kérdésekről is hangzott el előadás.

— Ki mit tud a gyermeknapon. Lökösháza állomás szakszervezeti bizottsága a gyermeknap alkalmából a lökösházi MÁV kultúrotthonban vasutasgyermekek részvételével Ki mit tud? versenyt rendezett. A sok-sok játékon kívül a még több csokoládéért is versenyeztek, hogy ki tud szebben énekelni, verset mondani.

— BÁL A SAVOYBAN című nagyoperettet tekintették meg a curtici ezüstkoszorús szocialista brigád tagjai és családtagjai a Vörös Október és a lökösházi József Attila forgalmi szocialista brigáddal együtt a békéscsabai Jókai Színházban. Az előadáson 67 szocialista brigádtag jelent meg.

— Az úttörővasutas énekkar bemutatkozott. Nagy sikerű bemutató hangversenyt tartott június 6-án a budapesti Igazgatóság kultúrtermében az Úttörővasút ének- és zenekara. Az előadáson több száz lelkes néző tapsolt a fiatalok művészi produkciójának.

— KÉPZŐMŰVÉSZETI KIÁLLÍTÁST rendezett a rőzskei művelődési házban a szegedi Vasutas Képzőművész Kör. A kiállítást Sziládi Sándor, a Hazafias Népfront szegedi kerületi titkára nyitotta meg.

— SÚLYOSNAK ÍGÉRKEZŐ BALESETET HÁRÍTOTT EL Márton György, a békéscsabai fűtőház motorvezetője, aki egy helytelen váltó előtt időben megállította vonatát. Az éber szolgálatért Márton György 2000 forint pénzjutalmat kapott.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztő a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—679
üzemi: 19—67
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: 79.915.001—46.
Szikra Lapnyomda

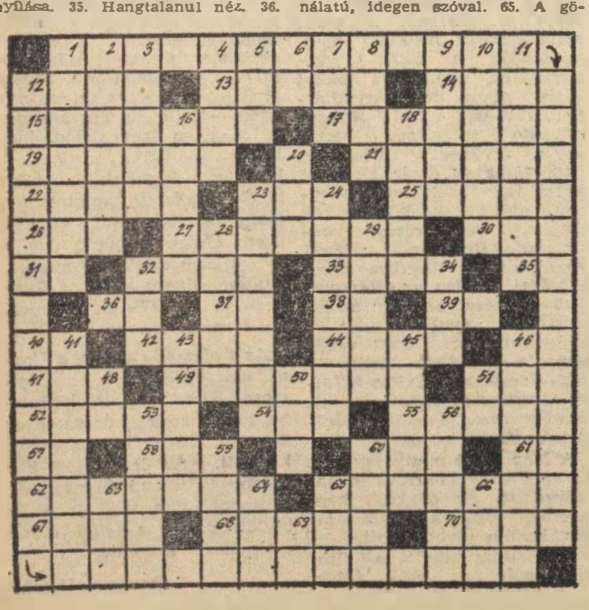
Mini filmklub

A dunakeszi járműjavító *József Attila Művelődési Központjában* 1 évvel ezelőtt alakult az archív filmklub, amelynek műsorát eddig több mint 9000-en tekintették meg. A nagy érdeklődésre való tekintettel *most létrehoztak egy 60 főből álló mini klubot is,* amelynek keretében a vetítések után a résztvevők szakmai vitát is folytathatnak a filmről, illetve filmesztétikai kérdésekről. A vitákat minden esetben a Filmtudományi Intézet munkatársai vezetik.

KERESZTREJTVÉNY

VIZSZINTES: 1. A vasút jó teljesítményének fontos követelménye. 12. Szánó ikerszava (ék. hiány). 13. Egy francia megyéhe való. 14. Félig elinduló. 15. Az USA egyik állama. 17. Gúnyoros, gyalázkodó irat. 19. Három éneklőhang. 21. Egy kicsit hosszabb krimi. 22. Vissza: kedvenc kutyája. 23. Menyasszony. 25. Papírra vetnek. 26. Nagy ragadozó madár. 27. Vízbe vet. 30. Ez az asszony. 31. Német személyes névmás. 32. Merőgazdasági szerszám. 33. A tárna nyílása. 35. Hangtalanul néz. 36. Olasz folyó. 37. Mutatószó. 38. Személyes névmás. 39. Ludolf-féle szám. 40. Ezen a napon. 42. A gólyavégi székelyes magyar neve. 44. Spanyol író (1703—1781). 46. Igekötő. 47. Nem lehet más. 49. Festő, keresztnevének kezdőbetűjével. Kezdetben Munkácsy nyomdokain haladt. 51. Kupagyőztesek Európa Kupája. 52. ... ng, kínai város. 54. Becézett női név. 55. Érzésrendszere. 57. Tac szélei. 58. Ritka női név. 60. Vajon úr? 61. Kedd közepe. 62. Önző, közhasználatú, idegen szóval. 65. A görög mondában művészi szövetek készítője. 67. Végzet. 68. A paleolit (vagdalt kőkor) jellemző eszköze. 70. Összevissza szád.

FÜGGŐLEGES: 1. India délnyugati partvidéke. 2. Betűpótlással a hinduk legszentebb városa. 3. A dinamit feltalálója. 4. Ovidiusz számkivetési helye. 5. Rianás kezdete. 6. Kimondott betű. 7. Az új gazdasági politika orosz rövidítése. 8. Tanuló (ék. hiány). 9. Gyenge szellő, vagy lazán sodrott gyapjúcérna. 10. Nem mellette. 11. Német matematikus (1826—1866). 12. **A vasutas dolgozóktól elvárt követelmény.** 16. Legegyszerűbb szervezetű lény. 18. Mister Ibn. 20. Svéd váltópénz. 23. A divat szerint (francia). 24. Középkori vallásfelekezet. 28. A költészet egyik alapformája. 29. Kisipari szövetkezetek szövetsége. 32. Kender pozdorja. 34. Az egyik szülő. 41. Nemesgáz névelővel. 43. A fenyők génusza. 45. Francia folyó (a=e). 46. Egyházi elbeszélés. 48. Választékos megszólítás. 50. Helyhatározó. 51. Kicsinyítőképző. 53. Fémből előállított rajzutánzat. 56. Csehszlovák város. 59. A láng. 60. Pestmegyei község. 63. Ilyen vadász is van. 64. A vízszintes 54 fordítottja. 65. A művészetben a meztelen emberi alak. 66. Házak másalhangzói. 69. Számnév.



Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 12. Beküldési határidő: 1969. július 10.

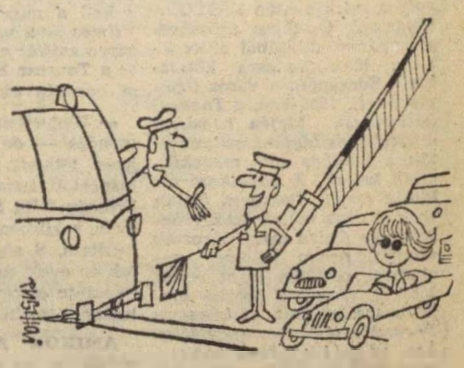
Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Termelési tanácskozás. Brigádértekezlet.

Egy-egy könyvet nyertek az 1969. évi 10. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kiss Károly, Szerencs, vasútállomás; Gáspár Józsefné lámpakezelő, Veszprémkülső pu.; Illyés László. Murony, Kölcs u. 3.; Kiss Istvánné, Pannonhalma állomás: Mészáros László segédellenőr, Pápa vasútállomás, raktár.

CIVILBEN

— Nem gondolod, hogy intézkednünk kéne, elvégre ellenőrzésre utazunk?
— Pont most, amikor negyvenszáz ulti van a kezemben?

HELYI SIKER



— A környéken engem szeretnek igazán, mint a legjobb sorompóőrt.

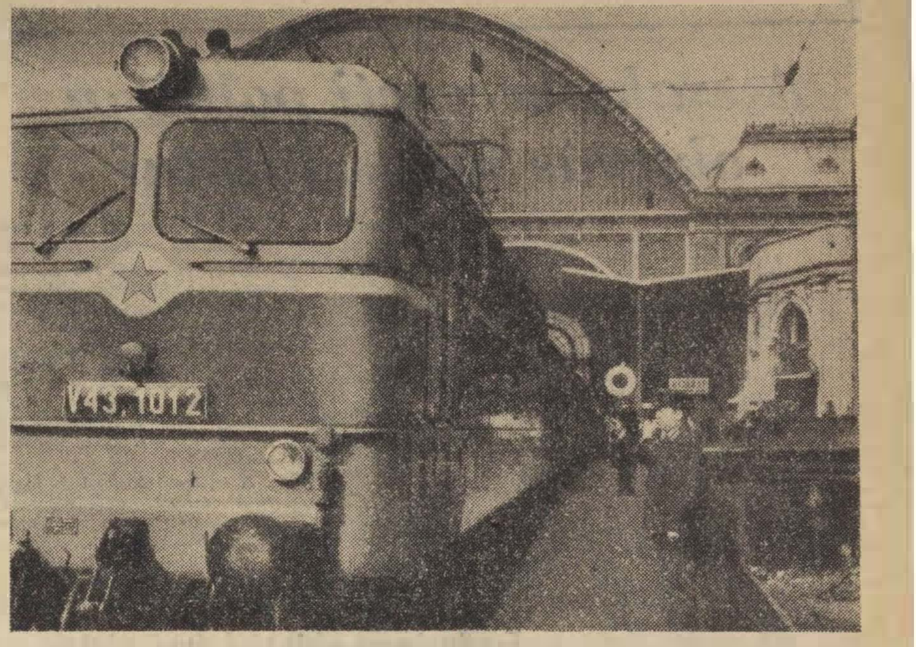
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM. Ára 40 fillér 1969. JÚLIUS 1.



Csóri Mátyás intéző, forgalmi szolgálattevő kezében magasba lendül az indítótárcsa, s a következő pillanatban a miskolci gyors kihalad a Keleti pályaudvarról.

(Hemző Károly felvétele)

(Riport a 3. oldalon)

Vasutasok napja

Július 13-án tizenkilencedszer ünnepli az ország a vasutasok napját. Az utóbbi években — ha vesztett is látványosságából az ünnep — tartalmában gazdagabb, méreteiben szélesebb lett.

Az első években, amikor hivatalosan kihirdették a vasutasok napjának megünneplését, elsősorban az volt a jellemző, hogy a vasutasok impozáns, kulturális és sportrendezvényekkel tették színessé a napot. Szerte az országban várták, vajon milyen szórakozást nyújtanak a közönségnek a vasutasok. *Nem a hétköznapok hőstetteinek ünnepe, sokkal inkább egy nap ünnepélyessége adott keretet a megemlékezésnek.*

De ahogyan külsőségeiben csökkent a látványosság, úgy vált a vasutasokat ünneplő nappá július második vasárnapja. A ma jellemzője az a tény, hogy az ország lakossága — akik naponta vagy ritkábban veszik igénybe a vasút szolgáltatásait — ünneplik a vasutasok ezen a forró nyári vasárnapon

Köszöntik azokat, akik zimankós télben és forró nyárban, hétköznapon és ünnepen egyaránt helytállnak. Üdvözlik azokat, akiknél a vasárnap is szorgos munkanap. Családi vagy társadalmi ünnepen az ünnepelt körülrajongva ül az asztalfőn, elhalmozva ajándékokkal, jókívánságokkal. A vasutasok napja ünnepeltjeinek tekintélyes része nemhogy ünnepi asztal, de még az üzemi étkezde asztala mellé sem ülhet le. *Amikor egy ország munkájukat ünnepli, ők munkával ünnepelnek.*

Nem kezdete ez a nap egy munkaciklusnak és nem vége egy réginek. Az állandó, szorgos munkának egy napja. Mégsem hasonlítható a többihez. *Egy kicsit ünneptől ünnepig is szól a mi naptárunk.* Önkéntelen lezárása egy munkásévnek, melyből temetni szeretnénk a rosszat, s ápolni, fejleszteni a jót.

Az elmúlt év alatt egyaránt szolgáltattunk okot arra, hogy büszkeséggel és szomorúsággal zárjunk. *Az egyre modernebb, az igényeket egyre jobban kielégítő teljesitmények mellett árnyékok is terhelik a közelmúltat.* S talán e két véglet az összetevője annak a különös figyelemnek, amely most a vasutasok felé irányul.

Az ünnep törvénybeiktatásán túl számos jel mutat arra, hogy *egyre intenzívebb az össztársadalmi törekvés a vasutasokat a társadalomban elfoglalt szerepüknek megfelelő fokra helyezni.* A legutóbbi intézkedések közül ezt támasztják alá 1969. január 1-től egyes közgazdasági szabályozók olyan módosítása. amely kedvezően hat a vasútra. Igen jelentős az az engedmény, mi szerint az idén már 2 százalékos bérfejlesztés számolható el a részesedési alap terhelése nélkül a költségek között. *A március 1-től érvényben levő bérügyi intézkedés több mint 50 ezer dolgozót érint, s évi bérkihatásában meghaladja az 59 millió forintot.*

Ezeket az intézkedéseket, mint nagyon helyes kezdetet, üdvözöljük. Beszélni kell viszont arról, *hogy a vasutasok bére még ma is elmarad az országos átlagtól, s a közlekedésben foglalkoztatottak között is a legalacsonyabb.* Senki nem vár többet, mint amit munkánkkal, helytállásunkkal kiérdemeltünk. De annyit igen.

Elvárjuk elismerését annak. amivel egy vasutas munkaidőben, leterheltségben, felelősségben, többet ad, mint mások. Elvárjuk figyelembe venni, hogy míg az iparban és építőiparban foglalkoztatottak ma már rövidített munkaidőben dolgoznak, *a vasutasok tekintélyes része még 240—300 órán át is távol van családjától. Semmi többet nem kérünk a vasutas dolgozók számára, mint méltányolni a munkakörülményekben, a szolgálatellátás mikéntjében fennálló különbséget.*

Egy pillanatig sem gondolunk arra, hogy csak tartsuk a markunkat. A vasút, a vasutasok adni akarnak. Mégpedig a maximumát annak, ami erőnkből és lehetőségeinkből telik. *1969-ben 115 millió tonna áru és 415 millió utas elszállítása vár ránk.* Ennek a következménynek maradéktalanul eleget kívánunk tenni, mégpedig a korábbinál kevesebb költséggel és kisebb létszámmal.

A tervek szerint a teljesítmények az elmúlt évihez viszonyítva nem emelkednek. De ilyen körülmények között is biztosítani kell egyfelől a vasút műszaki fejlesztését, másfelől a vasutas dolgozók munka- és életkörülményeinek további javítását. Ezek módszerei: *az eszközzel való takarékos gazdálkodás, a jobb munkaszervezés, a fuvarszerző tevékenység fokozása, általában a gazdálkodás javitása.*

A vasút vezetésével együtt folyamatosan növeljük az irányítás hatékonyságát és a vezetés operatívitását. A vasút sajátos jellegéből adódóan egyes feladatok centralizálását, ugyanakkor, főleg a szolgálati főnökségek jog- és hatáskörének bővítését szorgalmazzuk.

A tehervonatok maximális mértékű menetrend szerinti közlekedtetésével, a munka szervezettebbé, tervszerűbbé válik. *A meddő idők minimálisra csökkenthetők a személyzet foglalkoztatásánál, a gépek felhasználásánál.* Tervszerűbbé válik a rakodás és a továbbítás, ami a vasút és a fuvaroztató szempontjából egyaránt előnyös.

A közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásával javul az állandó költségek és a hasznos teljesítmények aránya. A felszabaduló munkaerővel a létszámhiány, illetve a munkaidő csökkenthető.

A tervezett szociális beruházásokat időarányosan megvalósítjuk. Szem előtt tartva, hogy szociális létesítmények elsősorban ott épüljenek, ahol a dolgozók nagyobb számmal vannak foglalkoztatva, és ahol a körülmények azt legjobban indokolják.

A felsorolt és egyéb intézkedések egy részének pénzbeli kihatása nem mérhető. Megvalósításuk azonban feltétlenül szükséges, egyrészt, hogy a modernizálást nyomon kövesse a modern vezetési stílus, a racionális munkáltatás. *Másrészt a vasúti munka vonzóbbá tétele, a munkahelyi légkör javitása, a szociális ellátottság hiánya követelően írja elő a tervezett intézkedéseket.*

A tervek és elképzelések megalapozottak, reálisak. Megvalósításuk alapja természetszerűleg *a vasutasok jó munkája.* Úgy véljük, hogy akaratban, tennikészségben nem lesz hiány. Akkor pedig az ünneptől ünnepig következő esztendő újabb eredmények, sikerek éve lesz.

Kiállítás Kandó Kálmán emlékére

Kandó Kálmán, a világhírű magyar mérnök — a nevéről elnevezett villamosmozdony alkotója, ha élne, 1969. július 10-én lenne 100 éves.

A miskolci igazgatóság pénzügyi osztályán dolgozó Kandó Kálmán szocialista brigád tagjai 100. születésnapja alkalmából Miskolcon kiállítást rendeznek, amelyen bemutatják Kandó Kálmán személyes emléktárgyait, életéről és munkásságáról tanúskodó dokumentumokat. A kiállítás rendezéséhez *nagy segítséget kaptak Kandó Kálmán Budapesten élő leányától és dr. Pásztor Páltól, az igazgatóság vezetőjétől is.*

A kiállítást a miskolci Technika Házában július 10-én ünnepélyes keretek között nyitják meg.

Dr. Beliczky István

A jó együttműködés eredménye = javuló teljesítmények

Az 1969. I. negyedévi igazgatósági verseny értékelése során 100,72 százalékos összteljesítménnyel a *szegedi vasútigazgatóság* érte el a legjobb eredményeket.

Az elmúlt évi, valamint az ez évi tapasztalatok is azt mutatják, hogy a közeljövőben a szállítási feladatok nagyobb mértékű növekedésével nem számolhatunk. Ilyen körülmények között az eredményes munkához, a költségek csökkentéséhez a megbízható elemzéseken nyugvó, tervszerű, előrelátó gazdaságos munka szükséges.

A szegedi igazgatóság dolgozóinak az a törekvésük,

hogy jó munkaszervezéssel javítsák a munka termelékenységét, a költségekkel való tervszerű gazdálkodást.

Mindezt eredményesen segítik elő azok a vállalások, melyeket *hazánk felszabadulásának 25 éves évfordulója tiszteletére tettek az igazgatóság dolgozói.*

A vasútigazgatóságok egymás közötti versenyében elért kedvező eredmény azt is mutatja, hogy a szegedi igazgatóság területén *az érdekeltek nagyobb gondot fordítottak a fuvarszervezésre, a szállíttató felek megtartására.* Sikerült a fuvaroztatókkal jó kapcsolatot kiépíteni. E kapcsolatoknak köszönhető, *hogy a kocsiigényes áruszállítási tervét az igazgatóság jelentősen túlteljesítette.*

A szocialista munkaversenynek köszönhető az is, hogy jobb lett a kapcsolat a különböző szolgálati ágak között is. Ez azért is fontos, mert a ráfordítások csökkentésében valamennyi szakszolgálat közvetlenül érdekelt. A jó együttműködés eredménye:

az első negyedévben a vasútigazgatóság teljesítményére eső költségelőirányzatot 103,25 százalékra teljesítették.

A minőségi munkára serkentő mutatókban is kedvező eredményt értek el. Valamennyi vonatnemnél hónapról hónapra javult a személy- és tehervonati utazási sebesség, s *kedvezően alakult mind a személy-, mind a tehervonati menetrendszerűség.*

A mennyiségi tervek minőségi megvalósításának egyik alapvető feltétele a szükségleteket kielégítő vonatközlekedési terv. *A vonatközlekedési terv teljesítése nemcsak a vasútigazgatóság munkájára hat ki, hanem az egész hálózatra.* Az év első hónapjaiban nem a legmegfelelőbb volt ez a munka. Az utóbbi időben azonban e mutatóban is jelentős előrelépés történt, mindinkább sikerül megközelíteni az optimumot.

Az igazgatóság területén már jelentkezik

a zöldség és gyümölcs, amely gyors és pontos továbbítást igényel. De a tranzitszállításoknál is nőnek a feladatok.

A kedvező időjárás következtében a mezőgazdasági termékek szállítása várhatóan újabb erőpróba elé állítja az igazgatóság dolgozóit.

Szegeden tartotta ülését az elnökség

A szakszervezet elnöksége június 17-én és 18-án Szegeden, a MÁV nevelőotthon kultúrtermében tartotta ülését. Az ülésen részt vettek a területi bizottságok titkárai, továbbá *Kiss Károly*, a szegedi vasútigazgatóság vezetője, a megyei pártbizottság és az SZMT képviselője.

Az első napirend keretében *Acsai Mihály* titkár terjesztette az elnökség elé a szegedi területi bizottság jelentését a szakszervezeti és az üzemi demokrácia érvényesülésének tapasztalatairól. A brigádvizsgálat alapján gondos munkával készült jelentés híven tükrözi a területi bizottság tevékenységét. Legfőbb érdeme, hogy *az elért eredmények mellett kendőzés nélkül feltárta a szakszervezeti és üzemi demokrácia kiszélesítését gátló hibákat, fogyatékosságokat is.*

Az elnökség a jelentést elfogadta, s az anyag gondos elkészítéséért a területi bizottságot dicséretben részesítette.

Az ülés napirendjén szerepelt a *Társadalmunk időszerű kérdései* című szakszervezeti politikai oktatás 1968—69. évi tapasztalatairól készült jelentés és az 1969—70-es oktatási év irányelvei. (Az elmúlt oktatási év tapasztalatairól lapunk más helyén önálló cikkben számolunk be. *A szerk.)*

A jelentést az elnökség elfogadta. Némi módosítással ugyancsak elfogadta az elnökség a szakszervezet 1969 második féléves programjára, pontosabban a központi vezetőség és az elnökség második féléves munkatervét magában foglaló előterjesztést, végül különféléket tárgyalt.

Pályafenntartási gépbemutató Mándokon

A szocialista vasutak szervezete, az OSZZSD IX. bizottságának — a pályamunkák gépesítésével foglalkozó — szakértői munkacsoportja *június 16 és 21-e között Budapesten, a Vasúti Főosztály kultúrtermében ülésezett.* A bizottság munkájában nyolc ország, Bulgária, Csehszlovákia, Korea, Lengyelország, NDK, Románia, Szovjetunió és Magyarország pályaépítési és pályafenntartási szakemberei vettek részt. A munkacsoport tagjai elsősorban a vasutak pályamunkáival kapcsolatos gépekről, gépi berendezésekről, gépesített munkamódszerek kidolgozásáról, a vasutak igényeinek megfelelő gépek tipizálásáról, egységesítéséről tárgyaltak. A tanácskozás tapasztalatairól, eredményeiről *Papp Károlytól*, a 6. szakosztály vezetőjétől kértünk információt.

— *Az elmúlt évben Varsóban megtartott értekezlet óta* —, kezdte a beszélgetést a szakosztályvezető — *több olyan pályafenntartási és pályaépítési gép készült el, amelyek segítségével a pályaépítő munkálatokat gyorsabbá és pontosabbá tudjuk tenni.* Ennek az értekezletnek egyik napirendi pontja volt ezeknek a gépeknek a szakmai megvitatása és egységesítése. A megbeszélés során a külföldi szakemberek érdeklődéssel fogadták a MÁV aljköz és ágyazatszél-tömörítő gépének szakmai ismertetését és azt a hírt, miszerint ezt a gépet a *MÁV Gépjavító Üzem* már sorozatban gyártja. A szakértői munkacsoport tagjai egyébként az üzemlátogatás során ellátogattak a Gépjavító Üzembe is, ahol megtekintették ennek a gépnek a sorozatgyártását. *A külföldi szakemberek felfigyeltek még egy másik konstrukcióra is, a vasúti töltés átfúrására szolgáló gépi berendezésünkre,* amelynek segítségével — vágányzár nélkül — vasúti töltésekben vízlevezető átereszeket lehet készíteni.

A szakosztályvezető elmondotta még, hogy a munkabizottság tagjai 19-én és 20-án vidékre látogattak el. Útjuk első állomásaként *Felsőzsolcán* megnézték a MÁV előkészített vágánymezők szerelésére szolgáló kötőtelepét. A következő állomás *Mándok* volt, ahol a szovjet szakemberek a munkacsoport tagjainak egy nagy teljesítményű pályaépítő, illetve pályafenntartó gépet mutattak be. Erről a szovjet gépről el kell mondani, *hogy kapacitásban és konstrukcióban a világon egyedülálló. A gépkomplexum egy sínfelszedő, egy ágyazatrostáló és egy tömörítő, illetve pályabeszabályzó gépegységből áll.* Teljesítménye óránként egy kilométer hosszú sínhálózat elkészítése úgy, hogy azon 50 kilométeres sebességgel már vonatok közlekedhetnek. A szovjet gépkomplexum ma még csak széles nyomtávon dolgozik, de ennek a budapesti ülésnek egyik feladata volt, hogy megteremtse a feltételét egy normál nyomtávú változat elkészítésére.

A munkabizottság tagjai megtekintették még az *Ebes* és *Debrecen* közötti vonalkorszerűsítést, majd *Szegedi Nándornak*, a debreceni igazgatóság vezetőjének vendégeként 20-án Debrecenben, városnézésen vettek részt. A munkabizottság tagjai 20-án pénteken, este érkeztek vissza Budapestre és az egyhetes megbeszélés szombaton, ünnepi záróüléssel ért véget.

Sz. J.

JUGOSZLÁV VENDÉGEK

A szakszervezet elnökségének meghívása alapján június 16—21 között hazánkban tartózkodott Jugoszlávia Szállítási és Közlekedési Dolgozói Szakszervezetének háromtagú küldöttsége.

A delegáció vezetője *Vaso Milojevics*, a vajdasági kerületi bizottság elnöke, tagjai *Ivan Koban*, a zágrábi szervezet elnöke és *Mikola Cumpf*, a szarajevói vasúti fuvarozási vállalat elnöke volt.

A vendégek több ízben is megbeszélést folytattak szakszervezetünk vezetőivel, amelyek során kicserélték tapasztalataikat a két ország vasútját, valamint a vasutasok élet- és munkakörülményeit illetően. Felkerestek több vasúti szolgálati helyet és létesítményt. Találkoztak vasutas dolgozókkal és szakszervezeti funkcionáriusokkal.

A találkozások, megbeszélések mindvégig a kölcsönös bizalom légkörében folytak. Azokat mindkét fél hasznosnak és eredményesnek minősítette.

A szakszervezeti politikai oktatás tapasztalatai

Eredményesen zárult az 1968/69-es politikai oktatási évad. A szolgálati helyeken több mint 30 ezer vasutas választotta politikai képzésének ezt a formáját. A hallgatók és a *Társadalmunk időszerű kérdései* tanfolyamok száma évről évre emelkedik. Szakszervezeti szerveinktől kapott tájékoztatások és saját tapasztalataink is azt mutatják, hogy ezek a tanfolyamok viszonylag rövid idő alatt ismertté, népszerűvé váltak. Ma már elmondhatjuk: *sikerült kialakítani egy olyan szakszervezeti, politikai oktatási formát, amely tartalmában gyorsan és rugalmasan igazodik az élethez, az igényekhez.* Célját tekintve szorosan kapcsolódik a szakszervezet nevelő-munkájához, illetve annak szerves része.

Miért népszerűek a Társadalmunk időszerű kérdései tanfolyamok a dolgozók között?

Mindenekelőtt azért, mert a tanfolyamok megbeszélésre került témák *ezer szállal kötődnek a dolgozók élet- és munkakörülményeit befolyásoló kérdésekhez, problémákhoz.* Következésképpen azokhoz a kérdésekhez, amelyeknek megoldásával közvetlenül, vagy közvetve a szakszervezet foglalkozik. A foglalkozások tapasztalatai azt mutatták, hogy a megbeszélt kérdéseket a részvevők — helyesen — általában a munkahelyükön jelentkező eredmények, problémák gondok oldaláról közelítik és vitatják meg.

A tanfolyamok foglalkozásain részt vevő szakszervezeti tisztségviselők is bizonyíthatják, *hogy a felmerülő problémák, kérdések szorosan kapcsolódtak az érdekelt szakszervezeti bizottság munkájához.* Számtalan esetben előfordult, hogy a foglalkozáson jelen levő szakszervezeti bizottsági tag adott választ, tájékoztatást egy-egy kérdésben, vagy intézkedett az ott elhangzott jogos panasz orvoslása érdekében.

Tények bizonyítják, hogy a *Társadalmunk időszerű kérdései* tanfolyamok alkalmasak a növekvő politikai érdeklődés kielégítésére.

A legtöbb foglalkozás őszinte légkörben zajló beszélgetés volt. *Mindenki bátran elmondhatta véleményét, a témával kapcsolatos észrevételeit, nézeteit.* Ez a gyakorlat azért is helyes, mert a foglalkozásokon nagyobb számban olyanok vettek részt, akik szervezett politikai oktatásban még nem részesültek, s akiket államunk intézkedései, a világpolitikai események, az országban és a szolgálati helyeken történtek érdeklik.

A politikai tanfolyamok segítséget adtak a gazdasági reform bevezetésével bekövetkezett változások megértéséhez, ismeréséhez, a felelősségérzet, a közösségi érzés fejlesztéséhez. *Jelentősen segítették, hogy a munkahelyeken aktív politizáló légkör alakuljon ki.*

A tanfolyamok sikeres szervezéséhez, működésükhöz sok segítséget biztosítottak a pártszervezetek, gazdasági vezetők.

Elismerés illeti azt a több száz propagandistát, akik vonzóvá tették és megszerettették ezt a politikai oktatási formát a dolgozók tízezreivel. Sok hasznos észrevétel, jó javaslat érkezett tőlük szakszervezeti szerveinkhez, bizonyítva, hogy a propagandisták felelősséggel, jó felkészültséggel végezték munkájukat.

A sikeres oktatási év bezárása szakszervezeti szerveink összességében végzett jó munkáját eredményezte.

Horváth Ferenc

Eredményes oktatási évet zártak Debrecen állomáson

Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága értékelte az 1968/69-es szakszervezeti politikai oktatás eredményeit. Megállapították, hogy a *Társadalmunk időszerű kérdései* című tanfolyam jól bevált oktatási forma. A hallgatók szívesen vesznek részt az előadásokon és az ott hallottakat a mindennapi munkájukban gyümölcsöztetik.

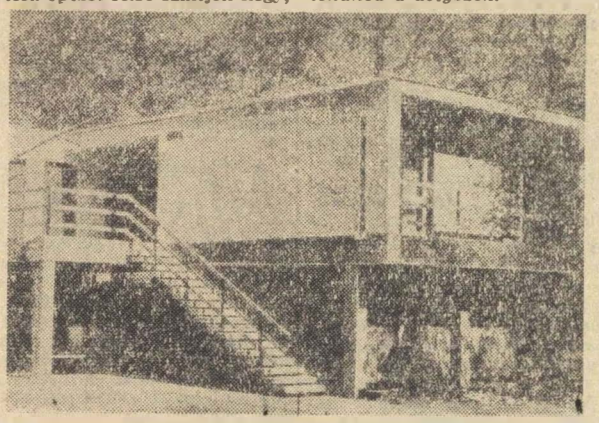
A politikai és mozgalmi témakörön kívül a hallgatók foglalkoztak a vasúti fluktuációval és sok más gyakorlati témával is. A tananyag közérthetően mutatott rá sok olyan fontos kérdésre, amelynek ismerete a mindennapi munka során szinte elengedhetetlen.

Czeglédi Sándor

Strandház a Tisza partján

Az utóbbi időben nagy fejlődésen ment keresztül az újszegedi partfürdő. Területén egymás után épülnek a különböző üzemek és intézmények, hétvégi pihenő- és strandházai. A vasutas dolgozók strandházát május 1-én adta át rendeltetésének a *Szentesi Építési Főnökség.* A tetszetős kivitelű épület felső szintjén négy, egyenként 2 személyes vendégszoba áll a pihenni vágyók rendelkezésére. Az alsó szinten helyezték el a 400 személy befogadására készült közös öltözőt.

A szegedi vasutasok 450 ezer forintos beruházással létesült hétvégi pihenő- és strandházát megelégedéssel vették birtokukba a dolgozók.



A szegedi vasutasok új strandháza

Üzenet Moszkvából

— Itt Moszkva, itt Moszkva beszél. Kedves hallgatóink megkezdjük magyar nyelvű adásunkat. Híreink után ajándékműsort sugárzunk Budapestre, a Nyugati pályaudvar személypénztár főnökség szocialista üzemrész Tyereskova női szocialista brigádjának...

Ezekkel a szavakkal kezdődött 1969. június 16-án hétfőn este a *Moszkvai Rádió* magyar nyelvű műsora. S az adás színhelyétől 2000 kilométerre, itt Budapesten a *Nyugati* pályaudvar egyik személypénztárában vagy 30 nő — asszony és lány — kissé megilletődve, feszült figyelemmel hallgatta a bemondó hangját. Az üzenet, s a műsor nekik szólt, a *Tyereskova* szocialista brigád tagjainak.

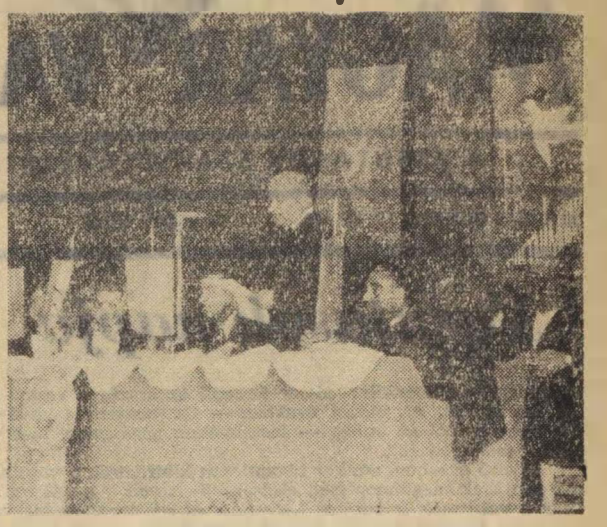
A szocialista címért küzdő brigád 1963. június 16-án alakult, azon a napon, amikor a világ első női űrhajósa, Tyereskova a világűrbe repült. Öt évvel később — akkor, amikor a Tyereskova személypénztáros brigád több ízben is elnyerte már a szocialista címet — az MSZBT vendégeként Magyarországon járt *Poljankova Jolina* szerkesztő, a Moszkvai Rádió magyar szekciójának munkatársa meglátogatta a brigádot és megígérte, hogy a Moszkvai Rádió műsorában megemlékeznek majd munkájukról, eredményeikről. Ez az ígéret teljesült ezen a napon.

A tízperces ajándékműsort — amely egyébként Tyereskova világűrutazásának hatodik évfordulójával is egybe esett — eljöttek meghallgatni a *Dézsa György*, a *Landler Jenő* és a *Hámán Kató* szocialista brigád „küldöttei" is. De ott szorongott a rádió mellett *dr. Malatinszki Jánosné* pénztárfőnök, *Schuk Géza* kereskedelmi főnök, *Csercsics Józsefné* párttitkár és ott volt a Tyereskova brigád egyik alapító tagja, *Máthé Piroska* is, aki jelenleg a BVKH-ban dolgozik, de a brigád tagjai a kollektív örömből őt sem hagyták ki.

— szj —

— A VASUTASNAP TISZTELETÉRE. Július 8-án műsoros munkavédelmi vetélkedőt rendeznek Hatvan állomás szocialista brigádjai. A vetélkedőre, amelyen elsősorban a vasúti közlekedésre vonatkozó munkavédelmi kérdésekre kell majd válaszolniuk a versenyzőknek, eddig 6 csapat jelentkezett.

Vasutasok vietnami békegyűlése Füzesabonyban



Dr. Pásztor Pál ünnepi beszédét tartja
(Fekete Imre felvétele)

Füzesabony állomás szakszervezeti bizottsága és pártalapszervezete, vietnami békegyűlést rendezett *Füzesabonyban*, a járási művelődési ház nagytermében. A miskolci vasútigazgatóság nyugati területéről, *Nyékládházától Hort-Csány* állomásig hívták meg a vasutas dolgozókat, akik közül több százan érkeztek ezen a napon Füzesabonyba.

A zsúfolásig megtöltött teremben *Herczeg István*, a vasutas-szakszervezet miskolci területi bizottságának titkárhelyettese nyitotta meg a békegyűlést, majd *dr. Pásztor Pál*, a miskolci vasútigazgatóság vezetője mondott ünnepi beszédet. *Méltatta a hős vietnami nép igazságos harcát, és szólt az időszerű politikai eseményekről.* Befejezésül az igazgatóság vezetője megragadta az alkalmat, hogy köszönetet mondjon a jelenlevő vasutasoknak múlt évi nagyszerű munkájukért, mellyel hozzájárultak a vándorzászló elnyeréséhez.

Az ünnepi gyűlésen felszólalt *Nguyen Dinh Can*, a Vietnami Demokratikus Köztársaság budapesti nagykövetségének sajtóattaséja is. A vietnami vendég a párizsi tárgyalások fejleményeiről, a délvietnami bábkormány és az Amerikai Egyesült Államok vezetőinek mesterkedéseiről, a vietnami nép igazságos harcáról beszélt.

Az ünnepi nagygyűlés kedves vendégének a füzesabonyi vasutas nőtanács és a helyi földműves-szövetkezet nyújtott át ajándékot.

A nagygyűlést megelőzően Nguyen Dinh Can meglátogatta a füzesabonyi nagyáruház és az ABC-áruház „Vietnam" nevét viselő, szocialista brigádjait.

Szigetváry József

Görögországban egymást érik a terrorperek

Szolidaritási gyűlés a BVKH-ban

A nemzetközi békehónap eseményeként Budapesten, a BVKH ebédlőjében, Magyarországon élő görög emigránsok részvételével szolidaritási gyűlést tartottak. A gyűlés elnökségében helyet foglalt *Ikonomu Jorgosz* tanár, a Magyarországon élő görög politikai emigránsok egyesülete központi tanácsának tagja, *Pusztai Ferenc* hivatalvezető, *Varga Miklós* párttitkár és *Egervári Lászlóné* a szakszervezeti bizottság titkára.

Ikonomu Jorgosz beszélt a görög politikai helyzetről. Adatok és számok tömkelegével

ismertette a terror légkörét, azt a nyomasztó atmoszférát, amelyben Görögországban élnek és dolgoznak honfitársaik.

Elmondta, hányan sínylődnek a rezsim börtöneiben, koncentrációs táboraiban, *ahol elemi szabadságjogaiktól megfosztva, a külvilágtól elzárva tengetik életüket.* A bebörtönzöttek között egyaránt megtalálhatók a kommunisták és a pártonkívüliek, baloldali gondolkodású értelmiségiek és polgárok.

Az egymást érő terrorperek lesújtanak a görög nép nemzeti hőseire is, *a fasizmus elleni harc sok részvevője és vezetője is a junta börtöneibe került,* — hangsúlyozta az előadó. A komor jelen mellett azonban csodálattal és lelkesedéssel szólt

a mindjobban erősödő nemzeti ellenállásról, az illegális újságokról és a napi harcok névtelen hőseiről.

Görögország hajdan a demokrácia szülőföldje volt, mondta a többi között, elképzelhetetlen, hogy ilyen nemes hagyományokkal rendelkező nép valaha is behódoljon a neofasiszta ezredeseknek. Az ellenállás névtelenjei őrzik Görögország hagyományait és becsületét — fejezte be az előadó, és megköszönte azt a törődő aggódást, amelyet lépten-nyomon tapasztalt Magyarországon.

Ikonomu Jorgosz helyzetismertetője után a szolidaritási gyűlés részvevői *egyhangúan megszavazták, hogy táviratot küldenek a budapesti görög követségnek.* A táviratban követelték *Grigorisz Farakosz* és társai, valamint *Alekosz Panagulisz* azonnali szabadon bocsátását.

A szolidaritási gyűlés részvevői ezt követően a görög fiatalok szórakoztatták hazájuk táncaival és dalaival. A gyűlés befejezése után a részvevők még sokáig elbeszélgettek a görög vendégekkel.

Orbán Attila

Tanulni soha nem késő

ÚJSÁGHÍR: Sikeresen érettségizett a 68 éves Koós Kálmán nyugdíjas vasutas a nagybátonyi gimnázium levelező tagozatán. Az öreg diák alighanem az ország legidősebb gimnazistája.

Kisterenyén, 1901-ben született, s az öreg diák, *Koós Hutás Kálmán* még ma is ott él a Kossuth Lajos utcai szülői házban. Napbarnított, mosolygós arca, erős testalkata feledteti korát, a 68 esztendőt. Fiatalságát, energiáját, nagy-nagy optimizmusát évtizedeken át megőrizte. Vállalni merte 64 éves korában is a továbbtanulást, mert tudásszomja az ismeretlen megismerése egy életen át nem hagyta nyugodni. Két szenvedélye volt: *a vasút és a tanulás.* Mindkettőért meg kellett dolgoznia.

Apja nyomdokain

Édesapja Salgótarjánban kocsimester volt, s 9 gyermeke közül 1917-ben az akkor 16 esztendős Kálmánt — a 4 polgári elvégzése után — a vasúthoz vitte kocsifelírónak. Ő volt az egyetlen Koós fiú, aki apja nyomdokaiba akart lépni, akit vonzott a vasút, ez a sokszínű, dübörgő élet. A vasútnál azonban rövid ideig maradhatott. *Édesapja az 1919-es Tanácsköztársaság alatt Kisterenyén a Direktórium tagja volt, s ezért 1920-ban őt is és édesapját is elbocsátották.* Ötheti vizsgálati fogság után az *Északmagyarországi Bányászatnál* kapott munkát. Lakatosinas lett. 1924-ben mint lakatossegéd, ismét a vasútnál próbálkozott. *A kisterenyei pályafenntartáshoz felvették ugyan, de mint politikailag megbízhatatlant a csendőrség állandóan ellenőrizte. Két év után ismét elbocsátották.* Pár hónappal később Hatvanban jelentkezett a vasúthoz, hátha ott sikerül? Eleinte minden „simán" ment, de végül ott is utolérte a csendőrség keze és 1927-ben most már harmadszor és végérvényesen elbocsátották a vasúttól. Egyetlen lehetőséget adtak számára: *váltson iparengedélyt, s mint magánúrisiparos dolgozhat.* A közösségből, a munkásság köréből kiszakították. Terveivel, vágyaival egyedül maradt. Nem gondolhatott a vasútra, s nem gondolhatott a továbbtanulásra sem. Egy *„kommunista tagyanús"* fiatalt sehol nem fogadtak szívesen.

Negyedszer is a vasúthoz...

1928-tól 1945-ig önálló volt. A felszabadulás után pedig hosszú idő eltelt, míg ismét kézbe vehette szerszámait, 1955-ben a kisterenyei ktsz tagja lett ugyan, de ennél a köteléknél erősebb volt a vasút. *57 éves korában, 1958-ban, immár negyedszer jelentkezett a vasúthoz. Nagybátonyba került kocsivizsgáló lakatosnak.*

Az 57 esztendő nem múlt el nyomtalanul Koós Hutás Kálmán feje felett. *De igyekezetét, tenniakarását nem tudta megtörni sem a Horthy-rendszer kiközösítése, sem a betegség.* Élni, s dolgozni akart. Sőt mitöbb, tanulni, érettségizni. Egyik vágya, hogy a vasútnál dolgozzon, most már végérvényesen teljesült. Megbecsült munkása lett Nagybátony állomásnak. Most már arra is gondolhatott, hogy tanuljon, gimnáziumba járjon.

— Egy életen át készültem a gimnáziumba — mondotta —, *s akkor, amikor végre tanulhattam volna, egyszerre félelem fogott el.* Most, idős fejjel, 58 évesen fiatkozzam be az iskolába? Mit szól a feleségem, mit szólnak a fiatalok, s mit szólnak a munkatársak? Ezernyi kérdés motoszkált a fejemben. De belülről valami mindig űzött, mindig hajtott. Már már azt hittem, soha nem fogok tanulni, pedig a tudás mindig vonzott. S aztán egy napon, 1964-ben úgy iskolakezdet előtt egy újságban a következő mondatot olvastam: *„Tanulni soha nem késő."* Ez a négy szó adta meg azt a bizonyos „lökést". Ha nem késő, hát beiratkozom én a gimnáziumba. Így lettem 64 évesen diák.

Ősz fejjel az iskolapadban

A feleség először korholta férjét. Minek neki az iskola? Aztán később ő is belenyugodott. Most pedig boldog, mert látja, hogy férje is az. Koós Hutás Kálmán komolyan vette a tanulást. Munkája után kis szobájában sokszor éjfélekig virrasztott. Ahogy ő mondta: *ősszülő feje, s idős kora* erre kötelezte.

Sokan segítették őt. *Mihalovics István*, Nagybátony állomás volt főnöke és *Hegedüs Lajos*, a segédhivatal vezetője biztatták, bátorították. A gimnázium igazgatója, *Bihari Lajos* pedig évről évre lelket öntött belé. Amikor 1968 augusztus elsején, 67 éves korában nyugdíjba ment, akkor már hitte és remélte, hogy meglesz az érettségi. Az utolsó évet, a negyedik osztályt független emberként, kezdhette meg. Egyedüli feladata a tanulás volt.

— Most, hogy megszereztem az érettségit, úgy érzem, hogy mindent elértem, amire fiatal koromban vágytam — mondotta halk egyszerűséggel. *Nem a dicsőségért, nem az érdekességért tanultam, hanem önmagamért, a tudásért.* Sok mindent másképp látok már. Közelebbnek érzem a világot magamhoz, s több mindent tudok, mint amit 64 évig tudtam, s a tudás szép dolog. A fiataloknak csak egyet tanácsolhatok: *tanuljanak addig, amíg fiatalok, amíg előttük az élet.* Mert az igaz, hogy tanulni sohasem késő, de az is igaz, hogy tanulni sohasem elég.

Szerényi József

Fúvószenekarok versenye Dunakeszin

A dunakeszi járműjavító művelődési házának rendezésében június 22-én a *Tanácsköztársasági Művészeti Szemle keretében* fúvószenekarok versenyére került sor Dunakeszin. Az üzem bejárata mellett parkban, ideális környezetben, kitűnő együttesek — közülük a Nagykőrösi Konzervgyár, a pilisszentiváni szakszervezeti művelődési ház és a házigazda szerepét betöltő járműjavító fúvószenekara — tolmácsolásában külföldi és magyar szerzők művei hangzottak el.

A verseny szakszerűjének értékelése alapján a járműjavító — *Pécsi István* karnagy vezette — fúvószenekara elnyerte a Tanácsköztársasági Művészeti Szemle *„Aranyoklevél"* kitüntetését.

Szőnyi Lajos

A „bolygó brigád" példát mutat

Nem a nagy fogadkozások, a hangzatos szerződések jellemzik őket, hanem az összefogás, a barátság. Az eredményeket nem kiabálják, nem látszatra dolgoznak, hanem szerényen, alig észrevehetően.

Csupán egy esztendeje annak, hogy *Árvai János* műhelybizottsági titkár, forgalmi szolgálattevő és *Gólián Béla* forgalmi szolgálattevő vezetésével összefogtak. Már a legelső lépéseket is a kölcsönös segítés jellemezte. A dolgozók és családtagjaik ma egy nagy családot képeznek. Egymást érték és érik a kirándulások. Az utazás öröme, a mindig újabb és újabb impressziók összetartják őket. Megismerik egymás erényeit, gyengéit, a fehér asztalnál és a munkaterületen egyaránt. Ebből fakad a segítőkészség, s ez képezi a jobb munka alapját.

A termelési eredmények is a jó szellemet igazolják. A brigád élre szökött! Egymás után teljesítették és teljesítik túl a vállalásokat: *a vonathasználási normaátlagot (28 percről 22 percre) a teher és személyvonatok menetrendszerű indítását (98 százalékról 98,8 százalékra). A brigád az év 12 hónapjából a másik két brigáddal szemben 6—7 esetben az első helyen végez.*

Az önművelés, a versenyszellem, a politikai ismeretgyűjtés, politikai iskolák, szemináriumok látogatása mellett, az *„Ismerd meg hazádat"* jelszó az ismertetőjük. *Árvai féle „bolygó brigádnak" emlegetik őket. Persze csak kedveskedő humorral.* A másik két brigád is próbálja követni a jó példát, de nem mindig sikerül a szervezés.

Hogy a vidéki vasutasok kulturigényének felébresztése nem volt rossz dolog, azt talán a sok közös mozi- és színházlátogatás igazolja a legjobban. A brigád női tagjai — főleg *Koltay Lajosné* — a mozgatója az ilyen megmozdulásoknak.

Árvai János találékonyságára jellemző, hogy a sokat emlegetett „én borom a legjobb" problémát, az egyik összejövetelen úgy igyekezett megoldani, hogy borversenyt hirdetett. Persze ügyelve arra, hogy a szabadnapos találkozó nehogy ivóversennyé fajuljon. A dolgozók, a gazdák, akiknek egy-egy kisebb háztáji szőlőcskéjük van, egy-két liternyi kóstolót hoztak be a versenyre. A brigádtagságból kiválasztott zsüri döntötte el, hogy a berceli, turai vagy adácsi bor a legjobb.

Nagy sikere volt az egyik legutóbbi zebegényi kirándulásnak is. Árvai nem fogy ki az ötletekből. Ő maga is jó példával jár elől. Szaval és szavaltat. Énekel és énekeltet. Tomboló sikere van, egy-egy humoros nótának melyet a kocsirendezők, váltókezelők, gépkísérők, térfelvigyázók, vagy a szolgálattevők adnak elő.

Gergely József

Gondolatok egy beszélgetés kapcsán

Pár héttel ezelőtt a Lökösháza állomáson a keresztező 6605-ös gyorsvonatra várakozva, *Laczó László mozdonyvezetővel és Bordé János vonatvezetővel* a határállomás munkájáról beszélgettünk. Szóba került többek között az is, hogy a gazdaságosság szempontjából milyen nagy jelentősége van annak, ha Curtici határállomáson — figyelembe véve a kelet-európai időszámítást, amely egy órával több mint a miénk — a MÁV még éjfél előtt át tudja adni a kocsikat a CFR-nek.

Beszélgető partnereink mindezt nem tudták és őszintén csodálkoztak, hogy a MÁV munkájában, pontosabban gazdasági munkájába még a kelet-európai idő is „beleszól". A vonat érkezés miatt akkor nem volt időm példát is felsorolni, ezért a *Magyar Vasutas hasábjain szeretném néhány gondolattal megtoldani akkori társalgásunkat, hiszen úgy érzem, közös ügyről van szó.*

A 60 kocsival közlekedő 5694-es számú vonat menetrend szerint 21 óra 59 perckor (kelet-európai idő szerint 22 óra 59 perckor) érkezik Curticiba. A vonat átadására a technológia szerint 73 perc az előírás. Ezt az időt hozzáadva a vonat érkezési idejéhez — figyelembe véve az egyórás eltolódást — 0 óra 12 percet kapunk. A 12 perc miatt a MÁV-ot már 60 kocsi 1 napi kocsibére terheli. Jobb szervező munkával elérhető lenne, hogy a vonat legkésőbb 21 óra 47 perckor, tehát 12 perccel korábban álljon meg Curticiri.. és így a vonatot még aznap, a 24. órában átadhatnánk a CFR-nek.

A 6652 számú vonat menetrend szerint 21 óra 40 perckor (22.40) érkezik Curticiba. Az érkezési időhöz hozzáadva a 73 percet, 22 óra 53 percet (23.53) kapunk, tehát a vonat még aznap át lett adva. *Előfordul azonban, hogy menetidő túllépésből, helytelen forgalomszabályozásból a vonat csak 10—15 perc késéssel áll meg Curticin,* s a 73 perc hozzáadásával 3, illetve 3 perccel túllépjük a 24. órát.

Azt hiszem, mindkét példa világosan határozza meg, hogy a vonal 600 dolgozójának, szocialista brigádjainak közös összefogásával a jövőben sok-sok devizaforintot takaríthatunk meg.

Pacz József
szocialista brigád-vezető
Curtici.

Vasutas portré

A BIZALMI

A rendező sínei szikrázóan verik vissza a júniusi napsugarakat. A hangszóróból időnként pattogó vezényszavak irányítják a munkát. Jó egykilométeres gyaloglás után találkozom csak az első vasutassal. Tőle kérdezem: hol találom *Szelőczei Ferenc kocsirendezőt.*

— Az a zászlós ember ott — mutat az őrhely felé.

Szelőczei Ferenc, Tatabánya-felső állomás legrégibb szakszervezeti bizalmija. Zömök, napbarnított ember. Csodálkozik jövetelem célján, hiszen nem nyilatkozott ő még sohasem a szakszervezeti munkájáról, életéről. A nyilvánosságot nem kedveli túlságosan, bár nem zárkózott. Munkájukról, munkakörülményeikről érdeklődünk.

Az őrhelyhez visz, ahol az emberek öltöznek és tisztálkodnak. Ám, ez a legjobb akarattal sem nevezhető öltözőnek. Az épület évszázados, elhanyagolt, a szemétgödör az ebédlő előtt van. A terjengő, áporodott levegő beissza magát az emberek ruhájába.

— De nézzen oda — mutat egy kimustrált düledező falú, kerekeitől megfosztott vagonra —, még ebben a roskatag fészerben is öltöznek a dolgozók. Az igaz, hogy szociálls beruházásra 5 milliót kapott az állomás, de az építkezést nem kezdték még el.

Tizennégy dolgozó tartozik Szelőczei Ferenc bizalmi csoportjához. Az emberek szeretik, megbecsülik őt. Legutóbb például addig kilincselt, harcolt Fenyvesi József érdekében, amíg az illető családos beutalót kapott a Balatonra. Együtt él csoportjával, s az állomás egyik legrégibb, legmegbízhatóbb vasutasa. 1941-ben került ide, de előtte már az édesapja is — mint váltókezelő — vagy harminc évet szolgált az állomáson. *Szelőczei bácsi néha-néha ma is meglátogatja a rendezőn volt munkatársait és fiát.*

A bizalmiak politikai, nevelőmunkáját *Szelőczei Ferenc* az egyik legfontosabb feladatnak tartja. Ennek érdekében szintén sokat fáradozik.

A rendezőre új szerelvényeket tolnak. A „zászlós embert" recsegő hangon hívja munkájához a hangszóró. Ezen a napon már ki tudja hányadik kocsit mozgatják meg. *Tavaly négyszáz vagon volt a napi átlag és 3 millió tonnát adtak fel az állomáson.*

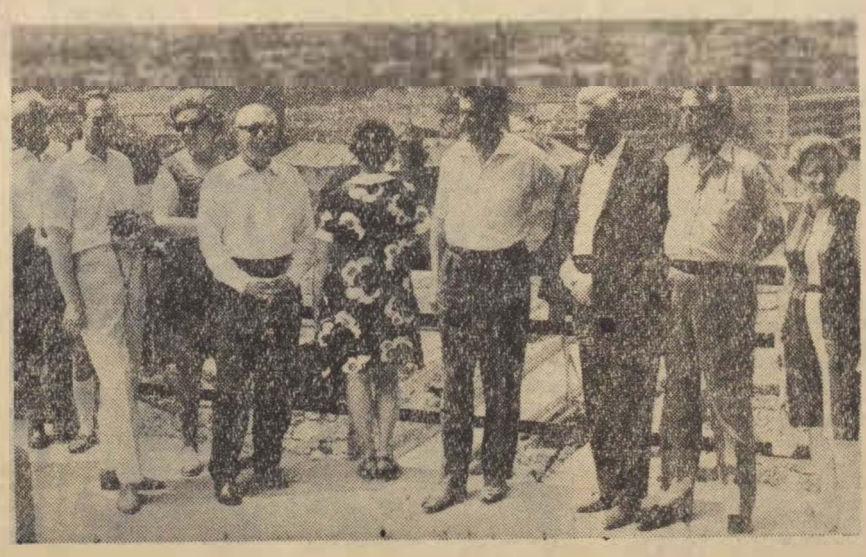
— Az idén sem lesz kevesebb dolgunk — mondja búcsúzáskor a kocsirendezők bizalmija —, majd szapora léptekkel eltűnik a kocsisor között.

Molát Ferenc

A finn közlekedési miniszter Budapesten

Dr. Csanádi György, közlekedés- és postaügyi miniszter múlt évi finnországi látogatását viszonozva június 16-án Budapestre érkezett *Paavo Aitio* finn közlekedési és közmunkaügyi miniszter és kísérete. A finn közlekedési küldöttséget fogadta *Fock Jenő*, a Minisztertanács elnöke is, majd a Külügyminisztérium *Disz téri* palotájában sor került a finn és magyar közlekedési minisztériumok közötti megállapodás aláírására.

A hivatalos tárgyalások befejezése után a finn küldöttség tagjai *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatójának vendégeként Egerbe is ellátogattak.



A küldöttség tagjai Eger látképében gyönyörködnek.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Létszám- és kocsihiány nehezíti a munkát a Keletiben

Beszélgetés a Keleti csomópont vezetőivel

A nap minden órájában sok az utas a *Budapest-Keleti pályaudvaron.* Különösen a reggeli és az esti órákban nagy a zsúfoltság, amikor a legtöbb vonat indul, illetve érkezik.

— *A zsúfoltságon nem csodálkozhatunk, hiszen már több mint egy esztendeje lezárva tartjuk a homlokzati bejáratokat* — mondta *Vass Lajos* állomásfőnök. — *Azóta folynak az új földalatti építésével, s a Baross tér átrendezésével kapcsolatos átalakítási munkálatok. A személyforgalom csaknem teljes egészében az indulási oldalra összpontosul.*

— Hogyan lehetne segíteni ezen a problémán?

— Tárgyaltunk már erről a homlokzati rész és pályaudvarunk föld alatti csarnokának kivitelezőjével, *a Közlekedési Építő Vállalattal* — felelte Vass Lajos főfelügyelő. — Úgy tervezzük, hogy a munkálatok tervszerű menete révén a csarnok V. peronjának folytatásaként egy-két ajtót rövidesen megnyithatunk a homlokzaton.

Az állomásfőnök gondjai

— Okozott-e problémát az átállás az új menetrend szerinti közlekedésre a Keletiben?

— *Különösebb nehézségünk nem volt, mert gondosan előkészítettük a június 1-i átállást.* Vonataink száma lényegében változatlan — mondta az állomásfőnök. — Csak egy nemzetközi gyorsvonatpárral gyarapodtunk, amelyik a *Pannónia Expressz* régi menetrendje szerint közlekedik *Berlin—Belgrád* viszonylatban. A többi nemzetközi vonatunknál csak néhány perces módosításra kellett beállnunk.

Viszont — nem mulaszthatta el megjegyezni Vass Lajos — változatlanul komoly gondokat jelent, *hogy 52 kocsirendező és váltókezelő hiányzik a pályaudvar létszámából.* A tartalékokhoz a megfelelő létszámú tolatócsapatok kiállítása, a szabadságok kiadása, s különösen a közbeváltás igy nagyon nehezen biztosítható. *A másik gond a személykocsihiány. Az „ideális" minimum 850 kocsi lenne, de rendszerint csak 550 személykocsi áll rendelkezésre.* Ezért az olyan vonatokat, melyekhez 10—11 kocsi kellene — különösen hét végén — 7—9 kocsival kell útjukra bocsátani. S arra még gondolni sem nagyon szeretek, mi lesz a nyári csúcsforgalom, az idegenforgalmi főidény idején, *amikor a hétvégi vonatokhoz a Déli pályaudvarnak is át kell adniok kocsikat.* A szerelvény fordulók további szűkítése elkerülhetetlen lesz. Ezáltal viszont félő, hogy már túlságosan kevés idő jut a szerelvények műszaki előkészítésére, takarítására. Csakhogy ez az utasításszerű munka, s a kulturált utazás rovására mehet...

Kevés a napi tartalék

— Van-e lehetőség a várható problémák megelőzésére? — ezzel a kérdéssel kerestük fel *Csizmadia Ferencet*, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség vezetőjét.

— *Sajnos semmi biztatót nem mondhatok* — kezdte. — *Különösen nehezen tudjuk biztosítani a betétkocsikat a nemzetközi gyorsvonatokhoz.* Ezeket a kocsikat nyolcnaponként cserélnünk kellene, hogy megfelelő karbantartásukról gondoskodjunk. Ehhez legalább 16—18 kocsi kellene, mint napi tartalék, *de jó, ha 4—5 áll rendelkezésünkre.* Még a járműjavítóból kikerülő új fővizsgás kocsikkal is megtörténik, hogy 2—3 forduló után *külföldön kisorozzák a szerelvényből* és tehervonattal kapjuk vissza a járművet.

Aggasztó probléma ez. Nevezhetjük objektiv nehézségnek is, Tény, hogy a kocsihiány nyomán *a Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnál is hatványozódnak a gondok.* Ennek következménye, hogy minden javítási munka sürgős és soha nincs elegendő idő a járművek ténylegesen alapos rendbehozására. *A sok „tűzoltó munka" nem használ sem az embereknek, sem a kocsiknak.* A leggyakrabban a kocsik elektromos berendezései hibásodnak meg. A hibák megállapítására viszont a műszak még nincs megfelelően felszerelve műszerekkel. Ezek beszerzése csak most történik.

— A másik probléma nálunk is a létszámhiány. Hivatalosan, vagyis „papíron" létszámhiányról alig beszélhetünk — folytatta Csizmadia Ferenc. — Ez nem csoda, hiszen az idei létszámtervet a tavalyi „bázis" alapján kaptuk. *Viszont tény, hogy 1964-ben 100 vonatunk volt, most 132 vonat indul 24 óránként a pályaudvarról, s mintegy 400 fővel kevesebb a létszámunk az akkorinál.*

Különösen nehezen tudják takarítani a helyi vonatokat, melyek közül 32 szerelvény csak fél óráig, vagy ennél rövidebb ideig tartózkodik a Keletiben. *A tartalékok hiányában nem ritka az olyan szerelvény, amelyik naponta négyfordulóban vesz részt.*

Ilyen körülmények között minden nap ezernyi nehézséget kell leküzdeniük a Budapest-Keleti csomópont dolgozóinak. Kemény helytállást követel itt a munka minden területen. Igaza van Vass Lajos állomásfőnöknek, aki már 17 esztendeje áll felelős posztján: *„Vasutasnak lenni nem állás, hanem hivatás..."*

L. J.

Józsa Ferenc az Orient Expressz vonatvezetője vonatfelvételi munkáját végzi

(Hemző Károly felvétele)

Gondosabb kocsiátvételt

Nyékládháza állomás kocsigényes szállítási tonnatervét 1969 első öt hónapjában 123 százalékra teljesítette, s ez a túlteljesítés 184 586 tonna többletet jelentett. Az állomás kollektívája azonban még ennél is többet teljesíthetett volna, ha néhány bosszantó hiba nem hátráltatja munkájukat.

Szeged és Szolnok térségéből érkező K szerelvények közül, nagyon sok nyitott ajtóval, szemetesen, vagy a kocsiba bedobott kocsiajtóval érkezett az állomásra. Ezeket a kocsikat a megrakás előtt javítani kellett. Ez mind időveszteséget okozott. Előfordult az is, hogy a kocsik csapágyfedél nélkül érkeztek. Ez is súlyos hiba, mert a nyitott csapágyba bekerülő homokszemek hőnfutást, csapágyolvadást okozhatnak.

A nyékládházi vasutasok gondosabb kocsiátvevést és lelkiismeretes munkát kérnek. Ezt követeli meg a vasút, a népgazdaság érdeke is.

Uglyai Sándor

Lassult az átrakás, nőtt a kocsiállás

A *Bodrogközi Gazdasági Vasút* keskeny nyomközű vonaláról Sárospatakon rakják át az árut a MÁV normál nyomközű vagonjaiba Az átrakás nagy része még ma is kézi erővel történik. Csupán a rönkök és nehezebb tárgyak átrakását végzik bakdaruval. Ha a bakdaru meghibásodik, autódaru helyettesíti.

A szóródó áruk átrakását, sajnos, még nem sikerült gépesíteni. Emiatt az utóbbi időben nagymértékben megnövekedett a normál kocsik tartózkodása. *1968-ban például 5002 kocsinál a bázishoz viszonyítva 14,2 órával nőtt kocsinként a tartózkodás, ami 71 028 kocsióra-veszteséget jelentett.* A keskeny nyomközű kocsiknál — 9456 kocsinál — 4,1 órával emelkedett a tartózkodás. Nem megnyugtató a helyzet ez év első negyedében sem. A normál kocsiknál ugyanis kocsinként átlagosan 5,7 órával emelkedett a tartózkodás a bázishoz viszonyítva.

Ezek a számok is bizonyítják, hogy *sürgősen meg kell oldani a szóródó áruk átrakásának gépesítését.* A vasút rendelkezésre álló kocsiparkja ugyanis nem teszi lehetővé azt a luxust, hogy Sárospatakon az átrakásnál ilyen nagymérvű veszteségek álljanak elő.

Bakó János

Mennyi túlórára kötelezhetők a pályamesterek?

A KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS előkészítésének idején, a nyilvános viták során *sok bírálat érte azt a rendelkezést, amely a pályamesterek túlóraátalányát szabályozza.* A kollektív szerződés hatályba lépése után a bírálatok nem szűntek meg, sőt, szaporodtak, mivel a rendelkezés (29. §. 4/d. pont) az 1965-ben kiadott szabályra utalva a túlóraátalány összegszerűségét nem változtatta meg. A pályamesterek túlóraátalányának megállapításához 1965-ben a 120661/1965. I. 6. B. sz. rendelet alapján az akkor felmerült túlórákat vették figyelembe. Panaszolják a pályamesterek, hogy bár az átalány összege nem emelkedett, túlóráik száma lényegesen megnőtt. *A túlmunka és a készenléti szolgálat főleg a munkaidőcsökkentés után emelkedett,* amit egyesek a munkaidőcsökkentéssel próbálnak indokolni. Az ilyen indoklás az előkészítő munka hiányosságát, az irányítás kritikáját jelenti, s e munka eredményességét veszélyezteti.

A pályamesterek kérésére a 6. szakosztály megkísérelte az ügy rendezését, de ez ideig a kísérlet nem vezetett eredményre. *Ugyanis az átalány összegét akarták felemelni nem pedig a túlórák számát a reális és törvényes mértékig lecsökkenteni.* Ez az út több okból sem volt járható, mert a túlórákra nincs külön bérfedezet.

A túlórák díjazása az egyéb-ként rendelkezésre álló bér-alapból történhet. Abból a bérösszegből, melyet túlórák nélkül is — akár alapbérként, akár pedig változó bérként, például prémium —, fel lehet használni anélkül, hogy azért túlórázni kellene, illetve anélkül, hogy a munkában töltött időt megnövelnék. *A szakszervezetnek az az álláspontja, hogy az átalány maradjon változatlan, a túlórák pedig ne emelkedjenek, hanem csökkenjenek a törvényes szintre.*

A TÚLÓRAÁTALÁNY megállapítása nem ad jogi alapot arra, hogy *mértéktelen túlórázást rendeljen el* az átalány fejében. A felmerült túlmunkát 1965-ben, az átalány azzal arányos megállapításához figyelembe kellett venni. Ennek alapján ma is meg lehet tehát állapítani, hogy mennyi túlmunka — és tegyük hozzá készenlét az, amely a túlóra-átalányért maximálisan igényelhető. Az alapbérekben 1965 óta történt változás az átalányt nem érintette. Ha azonban ezt figyelmen kívül hagyjuk is, legfeljebb az átalány megállapításánál alapul vett túlóra és készenlét mennyiség az, amelyet a pályamesterektől maximálisan és bármilyen címen igényelni lehet. *A figyelembe vett arányokat meghaladó túlmunka elrendelése a szocialista erkölcsnek megfelelő bánásmódot sértő intézkedés.*

A pályamesterek mértéktelen túlóráztatását törvényes korlátok is akadályozzák. A kollektív szerződés 27. §. 4/a. pontja egy személy részére *havi 8 túlórát engedélyez, amely kivételesen is csak indokolt esetben lehet 24 óra,* egész évben pedig a tizenkétszer havi 8 órát, azaz a 96 túlórát nem haladhatja meg. Ha tehát valamely pályamester az évi 96 órás túlóra keretét az év első négy hónapjában kimerítette, így részére *az év hátralevő részében már túlmunka nem rendelhető el.* ha pedig mégis elrendelnék, úgy az a szabályok megsértésének következményeit, súlyosabb esetben szabálysértési eljárást vonhat maga után.

A TÚLMUNKA ilyen korlátozása mellett a készenléti szolgálat is korlátozás alá esik Minden igazgatóság — a szakszervezet területi bizottságával egyetértésben —, a saját hatáskörében köteles megállapítani, hogy egy fő részére havonként maximálisan mennyi készenlét rendelhető el. Göngyölítve, *éves szinten azonban 600 óránál több készenlétet senki részére sem lehet elrendelni.* Az évi 600 órából egy hónapra 50 óra jut, ennyi készenléttel gazdálkodhat tehát az igazgatóság. (Koll. Szerz. 30. §. 1/d. pont.) A túlórakorlátozás alól csupán egy kivétel van: *amikor azt baleset, vagy természeti csapás megelőzése érdekében, illetve következményeinek elhárítása végett rendelték el* (Mt. V. 46. §. 3. bek.). Minden más túlmunka korlátozás alá esik az Mt. 39. §. 1. bek. rendelkezése szerint, és ez vonatkozik a heti pihenőnapon, vagy munkaszüneti napon végzett munkára is. (Mt. 41. §. 3. bek.)

Készenléti szolgálat elrendelésénél a jogszabály nem ad felmentést a korlátozás alól.

A JELENLEG ÉRVÉNYES szabályok szerint a pályamesterek részére legfeljebb annyi túlmunka és készenlét rendelhető el, amennyit az átalány megállapításának idején (1965-ben) az átalányhoz figyelembe vettek. Ennyi túlmunkát és készenlétet is csak akkor lehet elrendelni, ha az érvényes korlátozás azt most is lehetővé teszi.

Dr. Banka József

Eszperantista találkozó

A debreceni vasutas eszperantó körök a békehónap keretében *a béke, barátság és szolidaritás* jegyében június 19-én műsoros estet rendeztek a Debreceni Járműjavító Művelődési Házában. A rendezvényen *több mint 200 eszperantista vett részt,* köztük a városban tartózkodó 35 tagú bolgár eszperantista küldöttség is.

Az ünnepségen *Tóth Ambrus,* a Béke és Barátság Eszperantó Kör vezetője mondott beszédet. Ezután a téglakerti általános iskola úttörői eszperantó nyelven magyar népdalokat énekeltek. Fellépett a műsorban a járműjavító táncscsoportja és népi zenekara is.

Az emlékünnepség alkalmával a művelődési ház előcsarnokában kiállításon mutatták be a Béke és Barátság Eszperantó Kör életét, gazdag, külföldi kapcsolatát, valamint az eszperantó mozgalom irodalmát, folyóirat-gyűjteményét.

Volosinovszki János

Megkezdődött a nyári gyermeküdültetés

Szakszervezetünk évről évre megszervezi a gyermekek nyári üdültetését. A gyermekek szervezett üdültetését két formában bonyolítják le: *a SZOT által fenntartott üdülőkben és saját vállalati üdülőinkben.*

A gyermeküdültetésben részvevők száma országos viszonylatban *eléri a 7000 főt,* melyből a Vasutasok Szakszervezete által fenntartott üdülőkben közel 5000 gyermek üdül. Ilyen nagy létszámú gyermeküdültetés megszervezése széles körű szervező munkát jelent mind a központ, mind a területi bizottságok és a szakszervezeti bizottságok részére. Ezt a feladatot eddig jól oldották meg.

A nyári gyermeküdültetés célja, hogy a gyermekek üdülésük közben kipihenjék a tanév fáradalmait, testileg megerősödjenek, felfrissüljenek és élményekben gazdagodva térjenek haza. *A gyermeküdülésben részvevő gyermekek szülei nyugodtan végezhetik munkájukat, mert minden üdülőben szakképzett nevelők foglalkoznak a gyermekekkel.*

Mindenütt biztosított a sportolási lehetőség és a kulturális program. *A Balaton-parti* üdülőkben a fürdés, csónakázás, motorcsónakázás mellett a délutáni és esti órákban társasjátékokkal, film és egyéb szórakozásokkal tölthetik vidáman a vakációt.

Kőszegen a kirándulások nyújtanak maradandó élményt a gyerekeknek. A *Bodrogolaszi* üdültetésben részvevők a híres történelmi nevezetességű sárospataki várba tesznek kirándulásokat. Az ország bármelyik gyermeküdülőjében nyaraló gyermekek szórakozva, játszva, mind jobban megismerik hazánkat, bővül látókörük és ez könnyebbséget jelent a további tanulásukban.

Újítási ankét a szegedi igazgatóságnál

A *szegedi igazgatóságnál* újító ankét keretében vitatták meg az igazgatóság újítási munkáját. újítási eredményeit. Az igazgatóság területén 1968-ban — 1967-hez viszonyítva — 4,6 százalékkal kevesebb újítást nyújtottak be, és ennek arányában csökkent az elfogadott, illetve a bevezetett javaslatok száma is. *Az 1967-ben elfogadott 250 javaslattal szemben 1968-ban 212 javaslatot fogadtak el.* Az újításokból adódó megtakarítás: 686 945,— Ft, s ez az összeg még a felét sem érte el az 1967. évi megtakarításnak.

Az ankét részvevői megállapították. hogy az igazgatóság területén csak akkor lesz eredményesebb és sikeresebb az újítómozgalom, *ha a gazdasági vezetők, szakszervezeti vezetők lelkiismeretesebben foglalkoznak az újítókkal, az újításokkal.* Szó volt az ankéton arról is. hogy az újítómozgalom érdekében fokozni kell a szervező és népszerűsítő propagandát. Nem lehet közömbös egyetlen vezető előtt sem az újítómozgalom szervezése, irányítása, ügyeinek intézése.

A mozgalom eredményessége érdekében, hazánk felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére a szegedi igazgatóság újítási versenyt hirdetett *„Az újítómozgalomban élenjáró szolgálati hely"* cím elnyeréséért. A verseny 1969. július 1-én kezdődik. s 1970 április 2-án fejeződik be.

Sziládi Sándor

Ha a bizonyítékot az ítélkezéskor is igényelték volna...

Egy nyomozó magánszorgalomból kideríti az igazságot

Lopás történt — de ki a tettes? Nem nagyszabású krimiről van szó, hanem a Nyírbátor állomás pénztárából eltűnt 3223 forint értékű jegyekről.

A pénztáros, *Puskás Istvánné* meglepetten vette tudomásul a hiányt és hangoztatta: *ő nem követett el semmit, ártatlan, valaki más nyúlhatott a pénzhez.*

De ki más? A pénztárosnőnél volt a kulcs, s a váltótársnak át kell adni a pénztárt, a hiány pedig Puskásnénál jelentkezett. Így hát megkapta a fegyelmit és kirótták rá a kártérítést.

A pénztárosnő ezután is hangoztatta ártatlanságát, de hiába. Fegyelmi úton csökkentették a fizetését és fizethette a kártérítést.

Ez volt a helyzet 1969. februárig, amikor egy nyomozó magánszorgalomból kiderítette az igazi tettest, a váltótársat, *Nemes Gézánét.*

Puskásnéról tehát kiderült: *ártatlan.* Ez volt februárban. Az asszony fegyelmi büntetését mégiscsak június 2-án helyezték hatályon kívül, pedig ilyen irányú kérvényét már februárban benyújtotta a pénztárosnő a debreceni igazgatóságnak. A *Nők Lapja* legutóbbi száma riportban számolt be a becsület visszaszolgáltatásának késéséről és felvetette, hogy *miért nem történt semmi Puskásné érdekében februártól júniusig?*

A riport nyomán olyan gondolatok ébrednek az olvasóban, hogy a debreceni igazgatóság esetleg hanyagságból, vagy mert nem akarta elismerni fegyelmi döntésének alaptalanságát, esetleg a Puskásnéra való nehezteléstől miatt húztahalasztotta a rehabilitálást.

Az ügy elég nagy port vert fel *Hajdú-Bihar* megyében és a vasutasok közül sokan ismerik a pénztárosnő esetét. Így hát feltétlen választ kell adni arra: *mi történt február és június között?* A választ a legilletékesebb helyen, a debreceni vasútigazgatóságon az akták között kerestem.

Nos, az alábbiak történtek:

1969 februárjában *Pataki István* nyomozó kiderítette az igazi tettest. Néhány napra rá Puskásné értesítette a debreceni igazgatóságot erről és kérését alátámasztotta a rendőrkapitányság is. *A debreceni vasútigazgatóság ekkor megszüntette a kártérítés további levonását és visszautalta az addig levont 1745 forintot.*

A fegyelmit azonban nem hatálytalaníthatták, mert nem született még ítélet Nemes Gézáné ügyében. Az első ítéletre márciusban került sor, ezt a vádlott megfellebbezte. A II. fokú ítélet április 9-én vált jogerőssé. A debreceni vasútigazgatóság azonban május 9-én kapta csak kézhez az ítéletet.

Május 9-e után pedig a jogtanácsos szabadságra ment, s így újabb késedelmet szenvedett a rehabilitálás. Június 2-án végre hatályon kívül helyezték és *új eljárást indítottak el, mivel kiderült, hogy Puskásné szabálytalanságokat követett el, s ez tette lehetővé, hogy váltótársa ellophatta a jegyeket.* Egyrészt nem adta át szabályosan a pénztári készletet, gyakran nyitva hagyta a vasszekrényt, így alkalmat teremtett Nemes Gézánénak, aki kihasználta a lehetőséget.

Mondhatnánk, a nyírbátori jegylopás ügye lezárult. *Happy end* történt. A rossz elnyerte büntetését, a jó jutalmát. De hát az ügy tanulságai egészen mások. Mégpedig: *az apró mulasztások a vasútnál könnyen okoznak nagy bajokat.* Ez nemcsak a forgalmi, hanem a kereskedelmi szolgálatnál is így van. Ez a tanulság, amely Puskásnéra, s a többi vasutasra vonatkozik. Ami pedig a fegyelmi jogkört gyakorlókat illeti, vaskosabb. Ugyanis a debreceni igazgatóságon nem érzik magukat felelősnek a fegyelmi jogkört gyakorlók az alaptalan fegyelmi határozatért. *Megbélyegeztek egy nőt, aki ártatlan volt. Bizonyítás nélkül kiszabták a büntetést. De amikor kiderült az ártatlansága, nagyon is ragaszkodtak az iratokhoz, a bizonyítékokhoz a rehabilitálást illetően.*

Ha ilyen körültekintők lettek volna az ítélkezésnél, akkor most nem kellene rehabilitálni.

Lepies György

CIKKÜNK NYOMÁN:

Levonták a tanulságot

Lapunk május 19-i számában *A miskolci három halálos baleset tanulsága* című írásunkban elemeztük azt a tragédiasorozatot, mely többek felületes, gondatlan magatartása, utasításellenes ténykedése és helytelen technológia következményeként alig három hónap alatt következett be a *Miskolc Tiszai pályaudvaron.* A cikk igényelte az érdekeltek sürgős beavatkozását, a munka- és biztonságtechnikai fegyelem megszilárdítását illetően, utalva arra, hogy *a veszélyeztetett területen foglalkoztatott dolgozók biztonságának megteremtése nem tűrhet késedelmet.* A sorozatos balesetek megdöbbentő erővel hatottak mindazokra, akik felelősséget éreznek önmaguk, családjuk, beosztottjuk és munkatársaik élete és testi épsége iránt. A miskolci balesetekből mindenkinek le kell vonni a tanulságokat és minden erőfeszítésnek arra kell irányulni, hogy hasonló okból *sem Miskolcon, sem másutt ne forduljon elő értelmetlen halál.* Cikkünk nyomán ezt tették a miskolciak is.

Az igazgatóság vezetője tájékoztatta szerkesztőségünket azokról a szigorított munkavédelmi intézkedésekről, melyekkel változtatni kíván az igazgatóság és a Miskolc Tiszai pályaudvar jó hírnevét ért csorbán. Túl azokon az intézkedéseken, melyek a mulasztások megszüntetésére és a mulasztók felelősségre vonására vonatkoztak, jelentős szervezési intézkedéseket is tettek. *Felülvizsgálták az alkalmazott technológiákat és végrehajtották mindazokat a módosításokat, melyek az előfordult balesetek kapcsán szükségessé váltak.* A szigorított technológiák előírása mellett a munkaerőhelyzet tekintetében is történtek intézkedések. Fokozni és javítani kívánjuk az ellenőrzést és a felvilágosító munkát.

A balesetek tanulságaként komoly és megfontolt meggondolások alapján újabb vállalások születtek a kimagasló, fegyelmezett munka érdekében is. *Az ország egyik legforgalmasabb pályaudvarának vezetői és dolgozói éppúgy, mint az igazgatóság vezetői felismerték és átérzik felelősségüket.* Ennek jegyében tették meg az intézkedéseket bízva abban, hogy a balesetmentes munka eredményei nem maradnak el.

Kilences névadó ünnepség a Vasúti Főosztályon

„... Ugye, ugye, kisfiam, ha majdan,
Én a sorbul kiöregedem,
Iparkodni fogsz túltenni rajtam,
Vagy betöltöd legalább helyem?"

Petőfi Sándor: *Fiam születésére* című versének e szakasza volt a mottója annak a meghívónak, mely kék szalagocskával átkötve hírül adta, hogy a Vasúti Főosztályon bensőséges családi ünnepségre készülődnek. *Lantosék, Szemőkék, Kósáék, Nagyék, dr. Mayerék, Szandrusicsék, Szikulaiék, Szívósék* és *Dudásék* családi örömében és boldogságában részt kért a nagy család, a MÁV Vezérigazgatóság is.

Utoljára öt esztendővel ezelőtt került sor ilyen bensőséges, családi ünnepségre a főosztályon, ezért aztán a májusi születésű, néhány hetes apróságok mellett a négy és fél esztendős Szikulai Istvánka is boldog részese volt a napnak. Ő már fel tudta fogni a nagy nap eseményét, azt, hogy az apukáék és anyukáék ünnepélyes ígéretet tesznek: *családi életük példamutatásával és minden erejükkel azon lesznek, hogy a kicsinyekből becsületes állampolgárok váljanak és tapasztalhatta, hogy szülei mellé névadó szülőket is kap.*

S a kicsinyek, akik az ünnepség alatt névadó szüleik karjaiban „üldögéltek", nemcsak szüleik, nagyszüleik szeretetét élvezték, hanem ez sugárzott feléjük mindenhonnan. A kis úttörővasutasok énekéből, a köszöntő versikékből, s azokból a rövid, ám annál több szeretetet tartalmazó beszédekből róluk és mégis a szülőkhöz szóltak. *Dr. Pethes Imre* a pártbizottság titkára, a szakszervezet részéről *Duhony Gyula,* a fiatalok nevében pedig *Bánhidi Antal* mind-mind arról a megbecsülésről beszéltek, mely *társadalmunkban a családokat körülveszi,* arról a megkülönböztető gondoskodásról, mellyel államunk vigyázza, óvja, félti a kicsinyek életét.

A szülők, a Vasúti Főosztály dolgozói meghatottan fogadták a feléjük sugárzó szeretetet, mely nemcsak az ajándékokban és a virágokban nyilvánult meg elsősorban, hanem amelyet mindennapi munkájukban is tapasztalnak, s melynek egyik jelképe volt a névadó ünnepség is.

A kis apróságok is kivették részüket az ünnepségből — az első percek meghatott csendje után — amikor még csak ismerkedtek a teremmel, az időnként felhangzó tapssal, énekszóval — ők is bele-bele gőgicséltek a köszöntőkbe s a kedves kis hangocskák még szebbé, felejthetetlenebbé tették ezt az ünnepséget, nemcsak a szülőknek, hanem minden megjelentnek.

K. Gy.

A kilences névadó ünnepeltjei
(Laczkó Ildikó felvétele)

Tolvajt fogtak Kiskunfélegyházán

Kiskunfélegyháza állomáson *Papp István* és *Rácz Endre* kocsirendezők egyik éjszakai szolgálatuk alkalmával arra lettek figyelmesek, hogy valaki a vagonok között jár. Amikor a zaj irányába mentek, az illető futásnak eredt. A két kocsirendező hosszú időn keresztül kergette a tolvajt, míg végül sikerült elfogniuk. Miután rendőrkézre adták az éjszakai látogatót, akkor derült ki, hogy az általuk elfogott személy *Hegedüs László,* többszörösen büntetett keceli lakos, akit egyébként más bűncselekmények miatt már országosan is köröztek.

Szénási József

SZABÓ BÉLA:

Ne alkudj meg magaddal!

Éjszaka van...

Megsértetten és megbántottan rohantam el apáéktól. Az éjszakai gyors közeledő hangját hallottam. Egyre erősödve, áradón. Most nem tudok gyönyörködni benne... Hagyom, hogy elsuhanjon.

★

Tegnap szerettem le a páncélosoktól. Vártam ezt a napot. Pedig öreg katonaként sokat jártunk le a Dunára. Az alakulatnál Málnai Péterrel haverkodtam. Nyúlánk, komoly fiú volt. Régésznek készült. Elválaszthatatlanok voltunk.

Nyár volt... A Duna ott nyújtózott a völgyben. A föveny égette talpunkat. Egy öreg, görcsös fűz alatt heverésztünk. Gondtalanul. Közben néztük a vonuló felhőket.

— Mihez kezdesz? — kérdeztem Málnaitól.

— Ugyis tudod! — felelte csendesen.

— És mit szól hozzá az öreged?

— Nem szól bele. És te? — kérdezte halkan.

— Jelentkezem a vasúthoz!

— Tiszt leszel?

— Valami olyan — feleltem.

Észrevettem, hogy Edit és Edina közeleg. Andalogtak a hőségben. Táskáikat lóbálták.

Eléjük szaladtunk és felajánlottuk szolgálatainkat.

Egy éve udvaroltunk a két leánynak.

Edina hozzám nőtt. Barna, komoly lány volt. De tudott önfeledten és gyöngyözőn kacagni is.

Már elmúlt egy éve, hogy megigértem, visszajövök érte.

— Várok rád, ahogy várni senki nem tud — mondta. Tetszett neki, hogy vasútl tiszt leszek. Hosszú sétáinkon terveztük meg jövőnket. Ha az elkövetkező évekre gondoltam, mindig kellett Edinára is gondolnom.

A vonat, mely elhozott tőle, már a falunk határában fut... „Pár pillanat múlva átölel anya" — gondolom és melegséget érzek.

Aztán eszembe jut, milyen messze van most tőlem, Edina, és milyen közel.

Megigértem, hogy mindenről beszámolok.

— Őszinteséged őriz meg — mondta mosolyogva és egyre kisebb lett, ahogy indultunk...

— Visszajövök... visszajövök... — kiáltottam. Tudtam, hogy életem egy részét hagytam ott...

★

A viszontlátás felejthetetlen volt. Apa éppen szolgált. Megvártam, míg elmeneszti az esti személyt. Messziről figyeltem. Jött vissza a forgalmi felé. Kissé mintha húzta volna magát.

Egy oszlop mögül hirtelen ráköszöntem. Meleg fény gyúlt fel szemeiben. Átölelve megcsókolt.

— Örülök, hogy látlak, apa! Anya, hogy van?

— Nagyon jól! Ezt a napot fenntartotta magának. De hadd nézzelek már, te fiú! Megférfiasodtál.

— Siess fel! — Csak a későbbi vonattal vártunk. — Átadom a szolgálatot és én is sietek.

Nem sokkal később valóban megjött apa is.

Titkolta fáradtságát. Kérdések özönét zúdították rám. És én elmondtam nekik mindent.

Anya ünnepélyessé varázsolta a vacsorát. A rostélyos az én ízlésem szerint készült. Kompótok, tészták, és díszgyertyák fényében nehéz bor aranylott.

Együtt ittunk apával. Most először, mint férfiak. Fáradtsága felengedett. Arca átszíneződött. Később kiábrándultan beszélt a munkájáról. Szerinte, mintha beárnyékolta volna valami az egészet!

— Tölts — biztatott kedves figyelmességgel. Közben megállt rajtam a tekintete. Nem titkolt büszkeséggel hallgatott, míg beszéltem. Egyszer hirtelen megkérdezte, mint akinek akkor jutott eszébe.

— S most beadod a kérvényedet?

— Igen — feleltem.

— Csak ki ne ess az időből — szólt ismét.

— Azt hiszem, ezzel most nem lehet elkésni? — mondtam.

— Tavaly is sok volt a túljelentkező — folytatta. — Különösen az orvosin!

— Miről beszélsz? — lepődtem meg.

— Az egyetemi felvételiről — mondta természetes hangsúllyal.

— Akkor két malomban őrlünk. Én a vasúthoz akarok jelentkezni! — Tekintete megmerevedett. Visszautasítóvá és rideggé változott.

— Azt nem! Ezt az egyet nem! Meg vagy te bolondulva? Minden harmadik éjjel nem aludni? Egyik lábad a sírban, a másik meg a börtönben? Ezt akarod? Ne legyen egy vasárnapod, egy ünneped...?

Anya békítőleg szólt közbe.

— Ne rontsátok el az estémet... Hát van erre szükség?

— Te miért lettél vasutas? — kockáztattam meg.

— Millióször elmondtam. Mert akkor ordított az éhség. Mert akkor az volt a legjobb. Mert akkor rangot jelentett...

— Próbálj csendesen beszélni — kérlelte anya. Kezét nyugtatóan apáéra tette. De ő elrántotta.

— Mert akkor fiatal voltál — vetettem ellen. Éreztem, hogy engem is feszít valami.

— Mert tetszettek a vonatok. A nyüzsgés, a mozgás, mely ritmusával veled volt egykorú.

— Hülyeség!

Válaszom dühbe hozta. Töltött. Száján nedvezett a bor. Nem törölte le, mint akinek nincs rá ideje. Valósággal lázba jött. Felélénkülve folytatta:

— Mi volt az én életem? Nézz ide!

Kinyújtotta a kezeit. Ujjai finom rezdüléssel reszkettek.

— Fel vagy indulva! — mondtam.

Leereszkedtem melléje egy székre.

— Beszélj — szólt rám morgván.

— Rakodtunk egyszer S-ben. A főnököt kellett megkeresnem. A forgalmi irodába küldtek utána. Az emeleten van ott az iroda. Fiatal főtiszt ült az asztalnál. Gyerekarcú. A Dominó rendszerű berendezés olyan volt, mint egy elektromos orgona. Alig hallottam valamit. De alattunk jöttekmentek a vonatok. Ez a srác meg csak folyton adta az utasításait.

— Ne folytasd! Badarság az egész! — mondta csendesen, kifáradva. — Hol vannak ilyenek?

Hallgattunk. Aztán apa újra elkezdte.

— Nem engedem.

— Engeded, vagy nem engeded, ebben nem befolyásolhatsz. Az életemet én élem le — mondtam.

— Nekem köszönheted az életedet.

Próbáltam gondolatalmat az övéhez igazítani. Hirtelen megsajnáltam, hogy így elromlott az estéje...

Békülékenyen kezdtem:

— Soha nem volt közöttünk véleménykülönbség.

— Lehetséges — felelte —, de most cserben akarsz hagyni!

— Titeket soha nem hagylak cserben!

Apa nem felelt. Amikor rámnézett, hosszan rajtam hagyta tekintetét. Terjedő szomorúság volt szemeiben. Szavak nélkül is ezernyi dolgot mondtunk egymásnak...

— Amit te magad is annyira szerettél, azt tagadnád meg tőlem...? — jegyeztem meg.

Nem szólt semmit. A gyertyákat nézte, s tompán hallgatva magába süllyedt. Aztán egyszerre összerezzent. Kiegyenesedett ültében. Hirtelen támadt dühvel az asztalra csapott.

— Akkor sem! Érted? Akkor sem! — kiáltott rám. — Elfelejted, hogy én ötvenhárom évet éltem, te meg csak huszat. És még azt hiszed, hogy neked van igazad?

— Igenis, igazam van! — mondtam, számomra is idegen gőggel.

Láttam, hogy meglendül a keze. Egy villanás volt csupán. Egy torz, tökéletlen mozdulat. Arcomon élesen csattant a pofon. Kígyócsípésként égette arcomat. Lendületétől leesett egy gyertya. Lángja kialudt. A viasz dermedőn folyt szét a terítőn...

— Nesze neked! — ordította magából kikelve. — Mars ki innen!

— Mit csináltatok? Mit tettetek? — fordult felénk kétségbe esve anyám. Nem felelt senki. Futni kezdtem le a lépcsőkön. Még hallottam, hogy anyám utánam kiált.

— Fiam!... Fiam!

★

Igy jöttem el tőlük. Pedig mennyire vártuk mindhárman ezt az estét. Nem akartam apát ennyire megbántani. Fáj bennem valami kísérteties és megmagyarázhatatlan érzés... Magamért és érted tettem, Edina. Te vállaltál engem ismeretlen jövőmmel.

Látom magunkat Edina, lent a Dunánál. Hallom vallomásainkat a jövőnkről. Nincs semmi új a nap alatt. Haza kell mennem.

Valami úgy ráz belülről. Valami belső hideg. Nem engedhetem, hogy ők is fázzanak.

★

Virrasztva vártak...

— Nem fáztál meg, fiam? — kérdezte anyám. Kisírtak voltak a szemei, de mosolyogni próbált.

— Ne félts. Szükségem volt egy kis friss levegőre — mondtam, s megcsókoltam a szemeit. Apa felállt. Egyáltalán nem volt komor és haragos. Hozzáléptem.

— Bocsáss meg, megfeledkeztem magamról — mondtam és hangom bizonytalanul csengett.

— Ugyan, fiam! — Te bocsáss meg. Különben végiggondoltam mindent. Tégy, ahogy jónak látsz, és ne alkudj meg magaddal soha! No, gyere, tölts egy pohárral, fiú!

Mosolyától felfénylett a szoba, mint azon a gyönyörű nyáron, ott a vén Dunánál...

Vasutasnapi gondolatok

Ez a nap is olyan, mint a többi másik,
A Nap változatlan ontja izzó hevét,
Különösebb tán az arcokon sem látszik,
Mégis érezni egy ünnep lehelletét.
Csábító az ünnep, — vasutasok napja.
Vonz az örök mozgás, a lüktető élet,
Könnyes búcsúzkodás, anyák féltő hangja,
És a kigördülő, zsúfolt szerelvények.

Oly jó lenne velük messze, messze szállni,
Megismerni sok szép ismeretlen helyet,
És ahol már jártam, pár percre megállni,
Hogy az emlékeim körülöleljenek.
Leszállni egy csendes, kicsiny állomáson,
S míg vonatom száguld, száll a végtelenbe,
Nézni, míg csak olyan kicsinek nem látom,
Hogy szinte már elfér benn a két kezemben.

Gyönyörködve nézni a csillogó rónát,
Gyümölcsei alatt roskadozó fákat,
Messze egy kis templom égbe nyúló tornyát,
Körötte a sok szép piros tetős házat,
Az ünnepi zászlók színes lobogását...
Majd végül keresni egy árnyas kis padot.
Megragadva a csend csodás, szép varázsát,
Szívből ünnepelni a vasutasnapot.

Illés Gyula

KONTRASZTOK

Tehéncsorda legel. Ezer éve
is nyájak és csordák legeltek itt.
— Vonatom a napos messzeségbe,
gondom, vágyam az időbe repít. —

Acél T-betűk, s egy ház kéménye,
ősi ura még itt tollászkodik;
tünődhetett eleget: miféle
madarak lakják szomszéd házait.

Falu és mező. Ló, magányosan
legelész, sovány, épp, hogy vánszorog.
— A sárga dombra erős traktorok

kaptatnak föl, s le vontató rohan.
— Kis őrház, s őr, piros zászlója leng.
Rohanunk, s ő nézi a végtelent.

Fazekas Lajos

ÁLLOMÁSON

Hffu, — hffu, lélegzett nagyot,
szikrát szórt a mozdony,
kereke csattogott, s
gőzös fűstöt pipált az ég felé,
a Vasutas nevet szikrából írva ki
tündöklő csillagok közé.

Sógor Béla

A „vasördög" megteremtője

Emlékezés James Wattra, halálának 150. évfordulója alkalmából

SZÁZADUNKBAN, csak úgy mint a XVIII. század embere, egy új ipari forradalom tanúi vagyunk. Az új energiák, egy új világ kezdetét jelentik. Az atomkorszak küszöbén állunk. Jóllehet, a legelső atomerőművek is gőzerőművek, mert kisnyomású gőzzel dolgoznak.

Watt, aki hitt a gőzerő jövőjében, aligha hinne a szemének egy ötven megawattos turbina láttán.

Örökifjú a gőz! S hogy ki volt a gőzgép megteremtője? Hol és hogyan kezdődött a gőz diadalútja?

A jelentéktelen korábbi kísérletektől eltekintve az angol *James Watt* volt az első korszakalkotó gőzgép alkotója. A XVIII. század lázas légköre, az egyre fejlődő ipar hívta életre, bár Watt születése évében — 1736-ban — már a tengereket szántották az angol hajók. De szükség szerint ló és ember vontatta uszályokon is szállították áruikat az angolok a partok mentén. Fárasztó munkával terveltek a bányák, de a vizet már *Newcomen* kezdetleges gőzmasinái szivattyúzták ki a tárnákból.

Szükségszerű következmény volt a gőzgép! A gyermek Watt szeme előtt játszódtak le a dolgok: *a manufaktúrák küzdelmes élete, a géphiány, a szállítási problémák.*

Mint minden feltalálóét, kiemelkedő nagy emberét, az ő életét is a kor, a családi körülmények és nem utolsósorban a benne levő értelem determinálta. Apja is fúró-faragó mesterember volt. Londontól alig 30 kilométerre levő *Greenock* városkában tanította fiát. A kis James korán tanújelét adta értelmének. Tanítói dicshimnuszokat zengtek természettudományi és matematikai érzékéről.

Csodagyereknek tartották!

Anyja barátnője — kinél gyakran volt vendég a gyermek — már azért nem látta szívesen, mert éjszakákon át, fantáziája szülte, végtelen mesékkel szórakoztatta a családot.

SERDÜLŐ KORÁBAN orvos szeretett volna lenni, de a benső intuíciói a műszaki pálya felé sodorták. *Mechanikusnak tanult, majd London jó nevű műhelyeiben fejlesztette tovább ismereteit.* Híre ment kézügyességének és találékonyságának. Fordulópontot jelentett életében az, hogy a glasgowi egyetemre került dolgozni, ahol megismerkedett az akkor még tökéletlen Newcomen gőzgépekkel. *(Thomas Newcomen mechanikus 1663—1729.).* Rövid idő alatt az egyetem gépmestere lett. Mind jobban elmélyedt a gőzgép titkaiban. Megtalálta a főhibát, hogy a befecskendezett hideg víz hűti le a hengert, és ezért pazarlódik el a sok hő. A gőzt egy külön edényben kezdte kondenzálni. *Hőtani kísérletei napról napra közelebb vitték a nagy titokhoz.* Anyagi helyzete korlátozta ugyan munkáját, de a szerencse mellészegődött, amikor a gőzgép történetében jelentős emberrel. *Matthew Boulton* vasgyárossal találkozott, aki ha nem is önzetlenül, de támogatta. A közös munka életük végéig összekovácsolta a két embert. A pénz és a szellem egymásra talált kettőjük kapcsolatában.

Az első 1765-ben készült modellje ma is látható a londoni múzeumban. Az állóhengeres gép dugattyúja felfelé dolgozott. Olyan megoldásokat is alkalmazott a gépen, hogy még ma sem értik az összefüggéseket.

Watt „koffer kazánja" kézimunkával készült. Légnyomással működött és csak egészen alacsony nyomású gőzt termelt. Ő alkalmazta először a gőzgépen a centrifugális szabályozót. Rájött, hogy ahogy a fordulatszám nő, úgy a két centrifugális golyó szétrepül, és ezzel egy szelepet zár, mire a gép meglassul és újból nyit a szelep, gyorsul a gép. A gőzsíp — a gőzmozdonyok jelzőkészüléke — és a gép helyes működését ellenőrző indikátor is Watt találmánya.

WATT ÉS BOULTON jó üzleti szellemére jellemző, hogy a legelső, kezdetleges gépeket ingyen adták a megrendelőknek, csak annyit kell fizetni — mondták — amennyit a Newcomen géppel szemben megtakarít a masina. Így is *óriási összeg vándorolt be a „Watt Boulton et Comp." kasszájába.* Ugyanis a Watt gépek a 7500 kalóriás, jó angol szénből — azonos teljesítmény mellett — csak fele annyit használtak, mint a Newcomen gépek. (A mai modern dugattyús gépek ennek csak tizedrészét használják fel.)

Talán azért, mert a gazdaságosságuk miatt gyorsan elterjedtek és mert az emberi munkát kiszorították, nevezték el a gépeket „vasördögnek".

Watt féltékenyen őrizte tudományát, találmányát. A pénz őt is hatalmába kerítette és annak ördögi sugallatára *nem az összemberi érdeket, a gőzerő továbbfejlesztését, felhasználását, hanem a profitot nézte.* Így kerültek bele szabadalmi okmányába olyan pontok, melyek hátráltatták a gőzgépek fejlődését. Az okmány nagynyomású gőzről és gőzzel hajtott járművekről is beszél. Ezért más feltalálóknak vagy a szabadalmat kellett volna megvennie, vagy várni kellett addig, amíg a szabadalom lejár.

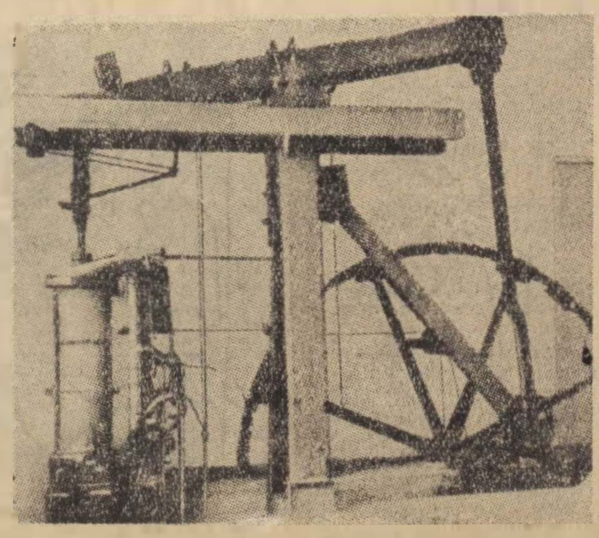
Itt az összefüggés Watt és a megkésett gőzkocsi között!

Óriási irodalma van a XVIII. és XIX. század legnagyobb fia munkásságának. Minden sor írása, rajza, kezemunkája egy-egy ereklye az angolok, az emberiség számára.

DERÜS AGGASTYÁN korában, *84. életévében halt meg, 1819. augusztus 19-én,* akkor, amikor — mintha csak valami különös „hőheregewalt" — erőhatalom —, irányította volna — a gőzerejétől hajtva, először szelte át hajó az Óceánt.

Hazánkban a *Kelcti pályaudvar* homlokzatába épített, 4 méteres szoboralakja emlékeztet szellemére.

Gergely József



Watt gőzgépe a londoni múzeumban

Ötven éves a Pécsi VSK

Nagy napokat írt a magyar történelem 1919. márciusában. A proletariátus vált az ország vezető osztályává, a szocialista forradalom győzelmétől volt mámoros a munkásosztály. Ezekben a nagyszerű napokban — *1919. márciusában — hívták életre lelkes, pécsi vasutas dolgozók a PVSK-t.* Addig Baranya megye székhelyén két egyesület, a PSC és a PAC működött. Jegyezzük fel annak a két, akkor fiatal vasutas dolgozónak a nevét — *Kellner Zoltánét* és *Kehi Jánosét* —, akik megkezdték a munkát annak érdekében, hogy a PSC-ben és a PAC-ban működő vasutas dolgozók önálló sportkörét, a PVSK-t megalakítsák.

Littke Jenő üzletigazgató és a többi pécsi vasúti gazdasági vezető segítségével a gondolat tetté érett. Az első közgyűlés *Pécsi Vasutas Sport Club* néven hozott határozatot a vasutasok sportegyesületének megalakítására, nem sokkal később a PVSC nevet a PVSK váltotta fel. Az alakulás után elsőnek működni kezdő két szakosztály a labdarúgóké és a teniszezőké volt, de alig egy évvel később már úszó- és vívószakosztállyal is bővült a fiatal egyesület.

Pályák, sporttelepek

Sportegyesület sporttelep nélkül olyan, mint kabát gombok nélkül. A PVSK is igyekezett mihamarabb pályához jutni, kapott is a várostól egy vizenyős területet, de ezt a területet is hamarosan visszavették tőlük, városfejlesztési célokra. Előbb a PSC-vel közösen építettek újabb pályát, de ez nem szüntette meg a gondokat. *Az első igazi, „saját" sporttelep építésének terve is majdnem hajótörést szenvedett az építéshez szükséges 12 ezer pengő hiánya miatt.* Pedig akkor a labdarúgócsapat már az öt megyére terjedő alszövetségi bajnokságot is megnyerte, kitűnő csapattá kovácsolódott össze. Sokan lelkes vasutas sportbarát, vasutas dolgozó mellett elsősorban a terveket társadalmi munkában elkészítő *Reichmann Zsigmond*, a Pécs—Bátaszék osztálymérnökség főmérnöke és *Mintál János* főpályamester — későbbi főtitkár — érdeme, hogy kitűnő állapotú pálya tulajdonosa lett a PVSK. Igaz, a sportolók — elsősorban a labdarúgók, de a többiek is — meghálálták a szép létesítményt. *A labdarúgók 12 év alatt, 1938-ig, kilenc ízben nyerték meg az alszövetségi bajnokságot. 1931-ben az országos vasutas bajnokságot is.*

Újabb szakosztályok, nagy egyéniségek

A labdarúgók sikere egészséges fejlődést eredményezett az egyesületen belül más sportágakban is. A második világháború kitörése előtt sorra alakultak az újabb szakosztályok: *az ökölvívó, a birkózó, a kerékpáros, a céllövő. 1943-ban pedig a kosárlabdázó.* A fennállás negyedszázados jubileumát azonban már megzavarták a háborús események, az országban már nyílttá vált fasizmus sportot, fejlődést, humanizmust visszahúzó ereje. Az anyagi gondok is súlyosan nehezedtek a PVSK-ra. Ma már talán csak legendának, vagy mesének gondolják a fiatal sportolók azt, ami a kerékpárosokkal 1943-ban, a hegyi bajnokságon történt. Az I. osztályú bajnokságban induló *Martin László* ragyogó versenyzéssel bajnokságot nyert, majd gépkocsival a starthelyre visszaküldte a kerékpárt, amellyel néhány perc múlva *Kéméndi József* indult a II. osztályúak versenyében. Kéméndi is megnyerte kategóriájában a bajnoki címet és ő is visszaküldte ugyanezt a kerékpárt, hogy a következő kategóriában induló *Wittenberger Józsefnek* is legyen gépe. Wittenberger az egy versenyen háromszor is rajthoz tolt kerékpáron ugyan csak megnyerte a kategória-elsőséget. *A szegénységnek ehhez hasonló példái ismeretesek a magyar sport felszabadulás előtti életéből, ilyen eredményei azonban nem ...*

A gondok, a szegénység sem akadályozta meg a PVSK-t — szakosztályait és versenyzőit — a nagyszerű eredmények elérésében. A labdarúgócsapat balösszekötője, *Bendekovics-Béres András* az 1936-os berlini olimpián a magyar csapat tagja volt; a kosárlabdacsapat Eszéktől Kaposvárig szinte minden jelentős helyen elhintette a sportág iránti érdeklődés magvait. A női teniszcsapat 1937—39. között háromszor egymás után nyerte meg az országos vasutas női csapatbajnokságot.

A felszabadulás után

Mint minden egyesületnél, a PVSK-nál is döntő változást hozott az 1944 őszén bekövetkezett felszabadulás. Kifosztott szertárak, lerombolt öltözők, tönkretett sporttelep várta az újjáéledést. *Ungi Béla* ügyvezető elnök és *dr. Mintál Tibor* főtitkár irányításával láttak hozzá a szakosztályok a talpraálláshoz. Hatalmas vetélkedés indult meg a baranyai megyeszékhelyen, ahol egymás után alakultak az új, illetve erősödtek meg a régi sportegyesületek. A sportot szerető és támogató *dr. Csanádi György* tiszteletbeli elnök — a Pécsi MÁV Igazgatóság akkori vezetője, a jelenlegi közlekedés- és postaügyi miniszter — és munkatársai nagy érdeme, hogy a PVSK-nak is sikerült az újjáéledés. A labdarúgók az NB I. Dunántúli csoportjába kerültek az 1945—46-os, majd az 1951—52-es bajnokságban is. *Nagyszerű női és férfi kosárlabdacsapat alakult ki, országos jelentőségű lett az ökölvívó-, az atlétikai és a birkózószakosztály, mind szebb eredményekkel dicsekedhetett a tornaszakosztály is.*

Szinos, néhány szakosztály azonban — anyagi nehézségek és technikai okok miatt — időközben be is szüntette működését. Különösen a kerékpárszakosztály megszűnése érintette érzékenyen a megye sportéletét, de az asztaliteniszezők és a cselgáncsozók, majd a tekézők működésének megszüntetése is veszteséget jelentett.

Most, a félévszázados jubileum esztendejében, kilenc működő szakosztály képviseli a magyar sportéletben a PVSK-t. Ezek közül nyolc NB-szinten működik. A sportklub elnöksége igen nagy segítséget kap az MSZMP vasútüzemi bizottságától, a szakszervezeti bizottságtól, a vasutasszakszervezet pécsi területi bizottságától, de az igazgatóság gazdasági vezetőségétől is. Pécs, de az egész megye sporttársadalma — amely alakulása első percétől a sajátjának tekinti a PVSK-t — bizakodva tekint a majdan soron következő háromnegyed évszázados jubileum elé, amelynek első időszakát most éli, most építi a pécsi vasutas társadalom.

Vedres József

Tizenöt éves bajnoknő

Az idén — nem kis meglepetésre — Csathó Katalin, a füzesabonyi gimnázium I. B. osztályos tanulója nyerte Heves megye egyéni sakkbajnokságát.

Kati Poroszlón lakik, onnan jár be Füzesabonyba. Otthon édesapja a sakkpartnere, egyesületénél, a Füzesabonyi Vasutas SC-nél pedig dr. Godál Gyula szakosztályvezető foglalkozik a fiatal tehetséggel.

A 15 éves bajnoknő eddigi pályafutása során a különböző bajnokságokon, spartakiádokon, már nyolc aranyérmet szerzett annak ellenére, hogy mindössze két éve sakkozik versenyszerűen. Első sikerét az úttörő-olimpián érte el, majd sorra következtek a középiskolai, a járási és megyei viadalok. Egy ízben — egy országos szintű ifjúsági versenyen — értékes harmadik helyezésével hívta fel magára a szakemberek figyelmét.

Szenvedélyesen szeret sakkozni, a tanulás mellett minden szabadidejét a sakktábla mellett tölti, s szinte vég nélkül gyakorolja a különböző variációkat.

(szigetvary)

Sport

FELHÍVÁS

A *BVSC sportiskola* a vasutas dolgozók gyermekei részére a Szőnyi úti sporttelepen levő sportnapközijében hasznos szórakozást és sportolást kíván biztosítani a nyári időszakban. A sportnapközi-ben a gyermekek *pedagógusok és edzők felügyelete mellett megismerkednek a különböző sportágak — labdarúgás, úszás, atlétika, kézilabda stb. — alapjaival.*

A sportnapközi 1969. június 30-tól augusztus 15-ig szombat kivételével minden nap 8.30-tól 12.30 óráig foglalkoztatja a gyermekeket. Részvételi díj: *heti 20 forint.* (A napközit csak teljes hétre lehet igénybe venni.) A gyerekek a napközi-ben tízórait is kapnak.

A sportnapközi-ben jelentkezhetnek az 1956, 1957, 1958 és 1959-ben született vasutas gyermekek. Jelentkezés minden csütörtökön 8,30-tól 12.30 óráig a BVSC Szőnyi úti sporttelepének 9-es számú öltözőjében *Moizer Árpádnál.*

Első a hatvani komplexbrigád

A 4-es számú *Autóközlekedési Vállalat* hatvani kirendeltsége és *Hatvan állomás* kereskedelmi szocialista brigádjai 5 év óta komplexbrigádban dolgoznak. A közelmúltban Parádon megtartott közös értekezleten — amelyen az AKÖV és Hatvan állomás szocialista brigádjain kívül részt vettek a két vállalat vezetői — megtartották az 1968 második félévi munka értékelését is. Ezek szerint a harmadik körzet versenyében a hatvani MÁV—AKÖV komplexbrigád végzett az első helyen. A brigád tagjai az elismerő oklevélen és vándorzászlón kívül 300—300 forint pénzjutalmat is kaptak.

Szűcs Ferenc

A szerkesztőség üzeni

Czeglédi Sándor, Bánszegi József, Volosinovszki János Debrecen; Szűcs Ferenc Hatvan; Maróti István Szombathely; Várfalvi Gyula Gyékényes; Majorossy Rezső, Bakó János, dr. Beliczky István Miskolc; dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged; Murányi Tibor Bánréve; Szénási József Kiskunfélegyháza; Csiba József Gödöllő; Bánfalvi Imre Bp. Déli áll.; Uglyai Sándor Nyékládháza: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Bakó János Miskolc, Bozsó Sándor Dunakeszi: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Finn vasutas vegyeskórus érkezik a vasutasnapra

Több éves az a baráti kapcsolat, mely szakszervezetünk és a *Finn Államvasutak Vegyeskórusszövetsége* között fennáll. A múlt évben a Finn Államvasutak Vegyeskórusszövetségének meghívására a debreceni járműjavító *Bocskai* táncegyüttese és férfikórusa tíz, élményekben gazdag napot töltött Finnországban. E vendégszereplés viszonzására — szakszervezetünk elnökségének meghívására — július 12-én *63 tagú finn vasutas vegyeskórus érkezik hazánkba.* A csoport vezetője *Maissi Hukkanen* asszony, a Finn Államvasutak Vegyeskórusszövetségének elnöke.

A vendégek elsőnek július 13-án *Budapesten* a vasutasnap központi kulturális és sportműsorának keretében lépnek fel. Július 15-én *Debrecenben* a járműjavító művelődési házában, július 17-én a *szántódi vasutasüdülőben*, majd július 19-én *Szegeden*, a MÁV Petőfi Sándor Művelődési Házban adnak műsort.

A vasutasnap programjából

A budapesti vasútigazgatóság szolgálati helyein szorgalmasan készülnek a dolgozók a vasutasnap méltó megünneplésére. Július 11-én kerül sor a vasútigazgatóság központjában az érdemes vasutas kitüntetés átadására. Július 12-én több szolgálati hely küldöttsége koszorúzási ünnepség keretében rója le kegyeletét — a vasutasnap alkalmából — a szovjet hősök emlékművénél, síremlékeinél.

Színes, változatos és színvonalas lesz a budapesti vasutasok központi ünnepsége, amely *július 13-án 9 órakor veszi kezdetét a BVSC Szőnyi úti sporttelepén.* 9-től 11 óráig nemzetközi vívótalálkozóra kerül sor, ahol lengyel és NDK-beli vasutas vívók, valamint a BVSC versenyzői lépnek pástra. Ezt követően 11,30-kor kezdődik az új vasutas tisztek avatása, amelyen *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója mond avatóbeszédet.

A délutáni műsor 12.30-kor nemzetközi úszóversennyel veszi kezdetét, majd repülő modellező-bemutatóval, tréfás vívással és a kerékpárosok üldözéses csapatversenyével folytatódik. *17 órakor kerül sor a bécsi vasutasok és a BVSC nemzetközi labdarúgómérkőzésére.* Ezt megelőzően pedig a sportiskolások csapatai mérik össze képességüket.

A 15,30-kor kezdődő kultúrműsorban *Mátray Zsuzsa, Mikes Éva, Korda György, Halmi Gábor, Gálvölgyi János, Szegedi Molnár Géza*, valamint a *Kék Csillag* együttes lép fel. 16 órai kezdettel színvonalas műsorban gyönyörködhetnek a gyermekek és fiatalok. E műsorban közreműködik a *Vasutasok Szakszervezete Budapesti Zeneiskolájának* ifjúsági fúvószenekara, a *Landler Jenő Művelődési Ház* bűvész- és bohócszakkörének tagjai, több hivatásos, neves művész. Tréfás gyermekjátékok, fejtörők és vetélkedők színesítik, élénkítik a hangulatot.

Az esti műsorban, amely 19,30-kor kezdődik, fellépnek: a Finn Vasutasok Központi Vegyeskara, a Vasutasok Szakszervezete Központi Szimfonikus Zenekara *dr. Hamari András* vezényletével, a *Törekvés Művelődési Ház* kiváló címmel kitüntetett népi tánccsoportja. A Magyar Állami Operaház művészei, *Veres Éva* és *Palcsó Sándor* és a két ismert népdalénekes, *Madarász Katalin* és *Bojtor Imre.*

A budapesti ünnepséghez hasonlóan a vidéki igazgatóságok székhelyein és a nagyobb csomópontokon is megemlékeznek a vasutasnapról.

HÍREK

— **Véradónapok Szombathelyen.** Az elmúlt napokban a szombathelyi járműjavítóban 181 önkéntes véradó adott vért. A véradók közül kiemelkedtek a szocialista brigádok és Lőrincz László szocialista brigádtag, aki 61 alkalommal ajánlotta fel segítségét az arra rászorultaknak.

— **Nyomorék gyermek patronálását vállalták a Déli pályaudvar vonatkísérői.** Samok Sándor 14 éves árva gyermeket, aki paralízis következtében bal lábára lett nyomorék, a nyáron Rakk Kálmán állomásfőnök családjával együtt a Balaton mellé üdülni viszi. A vonatkísérő kollektíva tagjai egyébként rendszeresen gondoskodnak a beteg gyermekről.

— *A TAKARÓT VIETNAMNAK akció keretében a ábrecseni igazgatóság területén dolgozó 1700 vasutas asszony és leány összesen 3200 darab takarót készített, amelyet az elmúlt napokban ünnepélyesen adtak át a megyei nőtanácsnak, illetve a nőtanácson keresztül a vietnami nagykövetségnek.*

— **Író—olvasó találkozót tartottak** az ünnepi könyvhéten Gyékényes állomáson. A találkozón Molnár Géza SZOT-díjas író vett részt és több mint másfél órán keresztül beszélgetett az olvasókkal, az irodalomkedvelőkkel.

— **A vasútvillamosítás és felsővezeték-építés** időszerű kérdései címmel kétnapos tanácskozást rendezett a közelmúltban Miskolcon a Közlekedéstudományi Egyesület és a Magyar Elektrotechnikai Egyesület miskolci szervezete. A tanácskozáson több előadás hangzott el.

— *ÚJ OTTHONT KAPOTT Budapesten a Mező Imre út 20. sz. alatt a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség párt- és szakszervezeti bizottsága. A modernül berendezett irodákat a vasutasnap alkalmából adják át.*

— **Ki lesz a századik.** Ezzel az elnevezéssel újítási versenyt hirdettek a MÁV Magasépítési Főnökség gazdasági és mozgalmi vezetői. Akinek újítása a 100-as nyilvántartási számot kapja, az külön jutalomban részesül, függetlenül attól, hogy mi a benyújtott javaslatról hozott szakmai határozat.

— **Az ünnepi könyvhét alkalmából** Rákosrendező állomás szakszervezeti bizottsága szolgálati áganként külön-külön megemlékezést tartott a könyvről, a könyv jelentőségéről. Ismertették többek között Gutenberg Jánosnak, a könyvnyomtatás feltalálójának életútját, majd az „Olvasó népért" mozgalom célkitűzéseiről beszéltek. A könyvhét rendezvényein több százan vettek részt.

— **Az ez évi nyaralási szezonban** 323 gyermek és 172 felnőtt üdül a dunakeszi járműjavító balatonlellei családos üdülőjében. Az üdülési évad szeptember végéig tart.

A Hivatalos Lapból

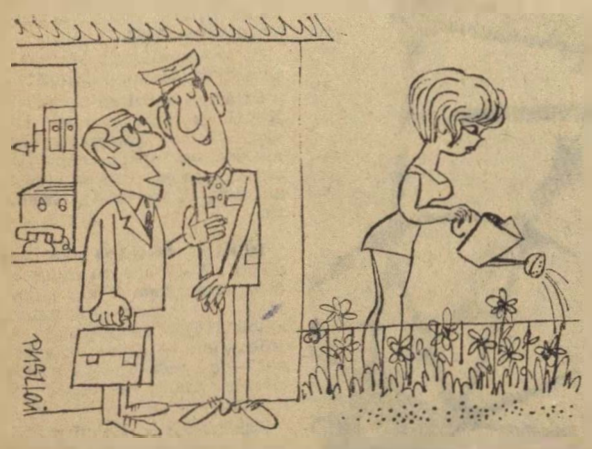
A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

24. számból: 110 567/1969. 3. A. Az Ultrahangos Vizsgáló Központnak a MÁV Északi Járműjavító Üzem szervezetébe történő áthelyezése.

127 101/1968. 3. C. MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet Házi gyógyszertárának átszervezése.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Vidi Ferenc
Szerkesztősége:
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

VIZSGÁLAT



— Meglepő, hogy ezen az állomáson milyen kevés a szociális panasz.

— Tetszik tudni, a munkakörülmények rosszak, a főnök goromba, viszont van egy csinos lánya ...

ÉJFÉLI VONAT

— Ne ijedjen meg, nem vagyok kísértet, a vasúton megmaradtak a kalauzok.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

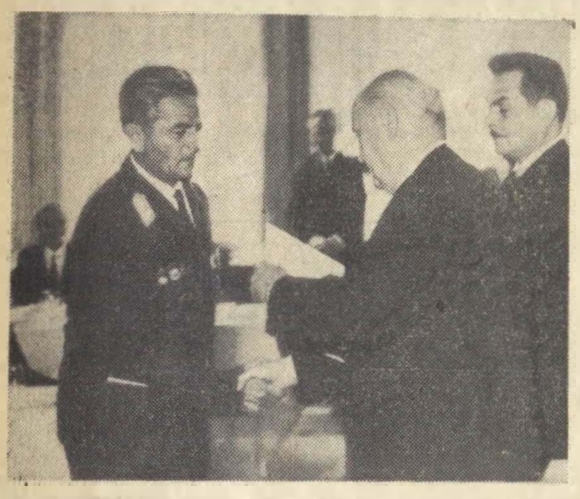
A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM — Ára 40 fillér — 1969. JÚLIUS 17.

A vasutasmunka legfőbb értékmérője:

a forgalombiztonság

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter 68 vasutasnak adta át a Kiváló vasutas kitüntetést



Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a Kiváló vasutas kitüntetéseket

(Laczkó Ildikó felvétele)

A XIX. vasutasnap alkalmából, július 12-én az *Autóklubban* került sor a *kiváló vasutas* kitüntetések átadására. Az ünnepségen jelen volt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár, a KMP. és a Vasúti Főosztály több vezetőbeosztású dolgozója.

Az ünnepséget Rödönyi Károly miniszterhelyettes nyitotta meg, majd dr. Csanádi György miniszter mondott rövid ünnepi beszédet.

— *Ezen a napon tizenkilencedszer adjuk át a legjobbaknak a kiváló vasutas kitüntetést* — kezdte beszédét dr. Csanádi György. — *A vasutasok között kiválónak lenni nem kis dolog. Ez nekünk külön öröm, önök számára pedig kitüntetés.*

A miniszter ezután a vasutasnap jelentőségéről beszélt. *Az ország népe ma már ismeri a vasutasok munkáját* — hangsúlyozta. — Ez a mai nap annak az elismerését is jelenti, hogy a vasutasok egész éven át, nehéz körülmények között végzik felelősségteljes munkájukat. Az elmúlt évben két jelentős esemény — az országgyűlés által elfogadott közlekedéspolitikai koncepció és az új vasúti törvény — vonult be a magyar vasút történetébe. Mindkettőnek óriási a jelentősége. A közlekedéspolitikai koncepció hosszú távra meghatározta a tennivalókat, a vasút korszerűsítését illetően. A rekonstrukció, a villamosítás és a dieselesítés, évek óta tervszerűen halad. Egy dolgot azonban nem szabad elfelejteni: *bármilyen korszerű vasutat építünk, a vasút lelke továbbra is a magyar vasutas marad. Éppen ezért, amikor a vasút jövőjéről beszélünk, nem téveszthetjük szem elől, hogy a legmodernebb eszközök mellett is nélkülözhetetlen lesz a vasutasok fegyelmezettsége, helytállása.*

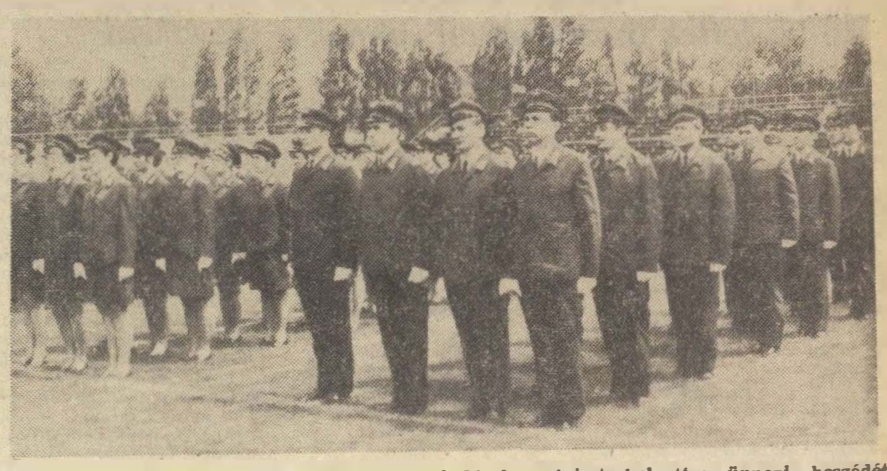
A miniszter érintette a közelmúlt súlyos baleseteit. Ezek a sajnálatos események is alátámasztják: *a vasútnál első a forgalombiztonság. Ez a vasutasmunka legfőbb értékmérője.*

Rövid ünnepi beszéde után dr. Csanádi György 68 vasutasnak adta át a kiváló vasutas kitüntetést.

Érdemes vasutas kitüntetésben 106-an részesültek. Ezt a kitüntetést az igazgatóságok vasutasnapi ünnepségein adták át.

(vf)

Kétszázharminc új tisztet avattak a XIX. vasutasnapon



Az avatásra felsorakozott új tisztek Rödönyi Károly miniszterhelyettes ünnepi beszédét hallgatják

(Hemző Károly felvétele)

A XIX. vasutasnapon hűvös, szeles idő fogadta a BVSC. Szőnyi úti sporttelepén avatásra felsorakozott 230 forgalmi és kereskedelmi, építési és pályafenntartási, gépészeti és vontatási, valamint távközlő- és biztosítóberendezési új tisztet.

Az ünnepség katonás külsőségek között vette kezdetét. A Himnusz elhangzása után *Kún Dezső*, a MÁV Tisztképző Intézet igazgatója üdvözölte a díszemelvényen helyet foglaló *Rödönyi Károly* miniszterhelyettest, a MÁV vezérigazgatóját, *Szabó Antal* főtitkárt, a meghívott vendégeket, az avatásra váró tiszteket és hozzátartozóikat, majd a következőket mondotta:

— *Az avatásra felsorakozott új tisztek ismerik a vasút előtt álló feladatokat. Szorgalmas tanulással készültek fel hivatásuk betöltésére. Tanulmányi eredményeik, a társadalmi munkában való helytállásuk, fegyelmezett magatartásuk alapján méltók a vasút vezetőinek bizalmára.*

Az intézet igazgatójának megnyitója után, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes mondott ünnepi beszédet.

— *Jóleső érzés számunkra, hogy önök személyében olyan középvezetőket adunk a vasút különböző területeire, akik a Tisztképző Intézetben jól felkészültek felelős beosztásuk ellátására* — mondotta bevezetőjében. — A vasútra az elkövetkezendő években is nagy munka hárul. Növekvő feladatainkat a biztonság és a gazdaságosság követelményeinek szem előtt tartásával kell megoldani. Legfontosabb: *olyan szemlélet és munkastílus kialakítása, amely elősegíti a szállítás hatékonyságának növelését.* El kell érni, hogy minden vasutas tudása, képessége legjavát adja a munkában.

A vasút vezetése, a jövő feladatainak megoldásában joggal számít önökre, akik felnőtt fejjel, sokan családi problémákkal küszködve tanultak. *Külön elismerés illeti azokat, akik ilyen körülmények között is kiemelkedő eredményeket értek el a tanulásban.*

Az 1968/69. évben végzett 230 hallgató közül *Kovács Gyula* intéző, a debreceni vasútigazgatóság dolgozója, minden vizsgáját kitűnő eredménnyel tette le. Rajta kívül 14-en végeztek jeles eredménnyel. Őket külön is megdícsérte a miniszterhelyettes. De elismerését fejezte ki az intézet tanárainak, dolgozóinak és a hallgatók szüleinek, hozzátartozóinak is azért, hogy segítették a hallgatókat a tanulásban.

A miniszterhelyettes ünnepi beszéde után a tiszti egységek díszlépésben vonultak el a díszemelvény előtt, majd az avatóünnepség után az Utasellátó Nyugati pályaudvari étteremben, díszebéden vettek részt, ahol *Szabó Antal* főtitkár mondott pohárköszöntőt.

(visi)

Az ÖBB vezérigazgatójának látogatása Magyarországon

Dr. Karl Kalz, az osztrák vasutak vezérigazgatója, *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatójának meghívására látogatást tett hazánkban, amelynek során megtárgyalták a két vasút közötti együttműködés továbbfejlesztésének lehetőségeit. A Magyar Vasutas tudósítójának kérdésére dr. Karl Kalz vezérigazgató a következőket mondotta:

— *Szívesen jöttem Magyarországra, mert úgy gondolom, hogy a szóbeli, élő kapcsolat többet ér minden levélváltásnál.* Mindkét országban a vasút műszaki rekonstrukciójának kérdése került előtérbe, hiszen a villamosítás és dieselesítés lényegében egyforma gondokat jelent a MÁV és az ÖBB számára. *Látogatásom célja ezen kívül az, hogy még gyorsabbá, zökkenőmentesebbé tegyük a határforgalom lebonyolításával kapcsolatos adminisztrációt.*

Rendkívül érdekes és tanulságos beszélgetést folytattam *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter úrral, a vasút jövőjéről, a container szállítások fejlődési perspektíváiról.

Vendégünk elmondotta, hogy a közeli években már számolni kell a közúti közlekedés konkurrenciáján kívül a repülés konkurrenciájával is. Véleménye szerint azonban a nagy távolságra való szállításokat és a tömegáruk szállítását még beláthatatlan ideig a vasút végzi el gazdaságosan.

B. I.

TÁRLAT A NÉPSZÍNHÁZ UTCÁBAN

SZABÓ ANTAL FŐTITKÁR NYITOTTA MEG A XIX. ORSZÁGOS VASUTAS KÉPZŐMŰVÉSZETI KIÁLLÍTÁST

A vasutasnapi rendezvényeknek évről-évre kiemelkedő eseménye az országos vasutas képzőművészeti kiállítás. A sorrendben XIX. kiállítást július 10-én *Szabó Antal* főtitkár nyitotta meg a vasutasszakszervezet *Népszínház utca 29. szám alatti* Központi Képzőművészeti Iskolájában.

— *Szakszervezetünk évente közel 8 millió forintot fordít a dolgozók általános műveltségét, szórakozását és pihenését kielégítő művelődési intézmények fenntartására, működtetésére* — hangsúlyozta a főtitkár. — *Öröm számunkra, hogy a vasutasok egyre többen fordítják szabad idejüket tanulásra, művelődésre és művészetre. A művészet kikapcsolódást, felfrissülést, szórakozást nyújt az embereknek. Tudatformáló hatásán keresztül segíti a művelt, szocialista embertípus kialakítását.*

Ezután elismeréssel szólt a Központi Képzőművészeti Iskola munkájáról. Az iskola tagjai ugyanis az elmúlt időszakban egyidőben két kiállításra küldték be legjobb alkotásaikat. *A SZOT és a Népművelési Intézet közös szervezésében Debrecenben megrendezett VII. országos köri kiállításon az iskola húsz tagjának 35 alkotását állították ki.* E számszerű eredménynél is többet mond az a tény, hogy 60 kör közül a második helyen végeztek és megkapták a Népművelési Intézet oklevelét a vele járó 2000 forint pénzjutalommal. A kiállításon részvevő tagok közül pedig 9-en részesültek díjazásban, illetve oklevél és tárgyi jutalomban.

A XIX. vasutasnap tiszteletére rendezett kiállításon *109 festmény, 35 grafika, 63 szobor, 11 népművészeti, illetve iparművészeti mű került bemutatásra.* A zsüri 706 alkotásból választotta ki a kiállításon látható műveket. Ilyen nagymennyiségű anyag eddig egyetlen évben sem érkezett be.

Szabó Antal főtitkár végezetül tolmácsolta az elnökség köszönetét a Központi Képzőművészeti Iskola tanárainak, a vidéki körök vezetőinek és tagjainak eddig végzett eredményes munkájukért, majd a legjobb művek alkotóinak átadta a díjakat.

A zsűri a legjobb munkáért 11 díjat ítélt oda. Az elnökség külön díját: *Lehoczki Henrik* (3000), *Deli Teréz* (2000) és *Bede István* (1000 forintot) nyerték el.

V. F.

Szabó Antal főtitkár átnyújtja az elnökség 3000 forintos külön díját Lehoczki Henriknek

Lengyel és csehszlovák vendégek Miskolcon

A miskolci igazgatóság és a miskolci területi bizottság vezetőinek meghívására, a XIX. vasutasnap alkalmából Miskolcra látogatott a *Krakkó* területi vasútigazgatóság és a lengyel szakszervezet Krakkó területi vezetőiből álló delegáció. Ugyancsak Miskolcra érkezett egy csehszlovák vasutas küldöttség is a *pozsonyi* vasútigazgató és a zólyomi aligazgató vezetésével. A lengyel és a csehszlovák vendégek részt vettek a vasutasnapi ünnepségeken, majd sor került a magyar—cseh, a cseh—lengyel és a magyar—lengyel határforgalmi, illetve vasútforgalmi szerződés aláírására is.

Ülést tartott az elnökség

A szakszervezet elnöksége július 4-én ülést tartott. Az első napirend keretében a középirányító szervek hatáskörébe tartozó munkaügyi szabályok érvényesülésének tapasztalatairól készült jelentést vitatták meg.

A *Munka Törvénykönyve* átfogóan és tételesen szabályozza a dolgozók közreműködését — a szakszervezetek útján — az élet- és munkakörülményeket érintő kérdésekben. A vasútnál a munkaügyi kérdések a MÁV és a Vasutasok Szakszervezete felépítésének megfelelően a kollektív szerződésben nyertek megfogalmazást. A cél az volt, hogy

a szabályozás lehetőleg azoknak a szerveknek a hatáskörébe tartozzon, ahol a problémák jelentkeznek és megoldásukra a feltételeket biztosítani tudják.

A közgazdasági osztály jelentése tételesen felsorolja azokat a kérdéseket, amelyek szabályozása az igazgatóságok és a területi bizottságok hatáskörébe tartozik. *Kitűnik a jelentésből az is, hogy hol éltek a kedvezőbb szabályozás lehetőségeivel, illetve hol tapasztalhatók mulasztások.* Eszerint a szabályozást egyedül a miskolci területi bizottság hajtotta végre maradéktalanul.

A premizálással és a munkaversennyel kapcsolatos tendőket mind a hat igazgatóságnál szabályozták. Ezzel szemben

a dolgozókra nézve fontos munkaügyi kérdések szabályozása háttérbe szorult.

Nem sikerült minden területi bizottságnál kihasználni a hatáskörökből adódó lehetőségeket sem.

Az elnökség a közgazdasági osztály jelentését elfogadta, majd határozatot hozott. *A határozat kötelezi a területi bizottságokat, hogy a hatáskörükbe tartozó kérdésekben az igazgatóságokkal közösen egy hónapon belül adjanak ki megfelelő munkaügyi szabályozást.*

Az elnökség ezután a szervezési és káderosztálynak a bizalmiak munkáját értékelő jelentését tűzte napirendre. Az elnökség a jelentést tudomásul vette, majd *a bizalmi munka javítására több fontos határozatot fogadott el*, végül különféle ügyeket tárgyalt.

A bizalmi kérdez – a szolgálati vezető válaszol

Békéscsaba állomáson a tettek összhangban vannak a szavakkal

Rossz időpontban léptünk be Békéscsaba állomás szakszervezeti bizottságának irodájába. *Kalcsó Imre* szb-titkár éppen *Szendi István* munkavédelmi felügyelővel tárgyalt az előző napi, muronyi súlyos balesetről. Az állomáson egy hét vagonból álló szerelvény levágta a 21 éves *Rézműves György Gyula* vonatfékező lábát. A szerencsétlenségben, mint ahogy a vizsgálat megállapította, egyaránt hibáztatható az áldozat és *Varga József* tolatásvezető.

— *Látja ilyen ügyek nehezítik időről-időre a munkánkat* — fordul hozzám a titkár. — *Ebben az évben már ez a második súlyos baleset Muronyban. Sokat töprengünk azon, hogyan lehetne balesetmentessé tenni a munkát. Úgy vélem ez nemcsak a vezetőkön, hanem a dolgozókon is múlik. Ez a fiatalember is csak hét általános iskolát végzett és január óta, amikor felvettük az állomásra már a második súlyos balesetét szenvedi. Az ügyet azzal a tanúsággal zárhatjuk, hogy még sokat kell tennünk a vasutasok tudatformálása, főként a balesetmegelőzés érdekében.*

A békéscsabai vasúti csomóponton 950 szervezett dolgozó van. A szakszervezeti bizottsághoz hét kisebb állomás tartozik. Közülük a legtávolabbi a 60 kilométerre fekvő *Békéssámson*. Három műhelybizottság és 80 bizalmi segíti a szakszervezeti bizottság munkáját. Munkájukhoz sok segítséget ad az állomás gazdasági vezetése is, élén *Molnár Gábor* állomásfőnökkel.

— A választások óta milyen fontosabb feladatokat végeztek?

— *Elsősorban a bizalmiak munkáját erősítettük* — válaszol az szb-titkár. — *Megvalósítottuk rendszeres tájékoztatásukat. „A bizalmi kérdez, a szolgálati vezető válaszol" címmel találkozót rendeztünk a gazdasági vezetőkkel.* Ugyanezt az utazószemélyzetnél a vezénylőtiszt bevonásával rendeztük. Májusban a szakszervezeti bizottság bérfelelőse találkozott a bizalmiakkal.

— A vasút ma elég nehéz helyzetben van — kapcsolódik a beszélgetésbe *Szépvári Mihály*, a szakszervezeti bizottság elnöke. — *Nem könnyű a mi munkánk itt a csomóponton, ahol naponta 180—200 vonat közlekedik és négy hullámban, mintegy 20—25 000 ember fordul meg. Jelenleg 300 vonatkísérő öltözik egy teremben.* Rövidesen megkezdődik ugyan a 12 milliós szociális létesítmény építése, de már ezzel is egy évet késtünk. Ha tavaly kezdett volna munkához a Békés megyei Állami Építőipari Vállalat, 3 milló forinttal olcsóbban tudtuk volna megvalósítani terveinket. A szociális beruházás összegéből szeretnénk új vasutas kultúrotthont is építeni. *A régi, városszerte csak „kolibrinek" becézett kultúrotthon, nemcsak messze van az állomástól, de életveszélyesen rossz állapotban is van.* Csak italozni jártak oda az emberek. Olyan kultúrcentrumot kívánunk építeni, amelyet az egyik tanulmányi utamon Darnyicában, Kijev mellett láttam. Az állomás épülete is rekonstrukcióra szorul. A tervek szerint ezt is korszerűsítik.

Újabban bevezettük a mosás, tisztítás szolgáltatást. Szerződést kötöttünk a MÉK-kel, hogy az állomás előtt szép pavilonban gyümölcsöt árusítson, így a vasutas asszonyoknak nem kell a városba gyalogolniuk.

A gondok és nehézségek ellenére Békéscsaba állomáson *a tettek összhangban vannak a szavakkal.* A szakszervezeti bizottság gazdája az érdekvédelemnek, harcol, vitázik a vasutas dolgozók jobb munkakörülményeiért.

Molát Ferenc

Marokkói vendégeink

A szakszervezet elnökségének meghívására első ízben látogatott hazánkba a marokkói vasutas-szakszervezet három tagú tanulmányi delegációja. A delegáció tagjai: *Ahmida Belslam* a Marokkói Vasutas Dolgozók Szövetsége Adminisztratív Bizottságának tagja, a delegáció vezetője, valamint *Boujemaa Sayed* a rabati vasutas tagozat irodájának tagja és *Cherki Wafi* a casablancai mozdonyvezetők műszaki osztályának munkatársa.

A vendégek június 27-től július 7-ig tartózkodtak hazánkban. A tíznapos magyarországi tartózkodásuk idején többször folytattak megbeszélést *Szabó Antal* főtitkárral. A tárgyalásokon kölcsönösen tájékoztatták egymást a két szakszervezet tevékenységéről. A vendégek számos vasúti szolgálati helyet, szociális, egészségügyi és kulturális létesítményt is megtekintettek. Elutazásuk előtt elismeréssel szóltak a látottakról, a vasutasok szociális- és egészségellátásáról.

Szabó Antal főtitkár tájékoztatja a marokkói delegációt. (Hemző Károly felvétele)

Az 1969/70. évi szakszervezeti politikai oktatás előkészítéséről

Lapunk előző számában már írtunk az 1968/69. oktatási évadban végzett eredményes munkáról. Most szakszervezeti szerveink figyelmét szeretnénk ráirányítani a következő oktatási év előkészítő munkájának fontosságára. *A siker érdekében már most hozzá kell kezdeni az 1969/70. évi politikai oktatás szervezéséhez.* A SZOT Elnöksége 1969. január 27-i ülésén tárgyalta a politikai oktatási rendszer továbbfejlesztését. Az ülésen hozott határozat hangsúlyozza, hogy a fokozottabb érdeklődés differenciáltabb kielégítésére, *célszerű, tartalmilag két azonos rangú, de tematikájában különböző tagozatú tanfolyamot indítani.*

Az új oktatási évadban a hallgatók körét a működés feltételeinek biztosításával párhuzamosan szélesíteni lehet. Nyilván ezek a változások *szakszervezeti szerveinktől még több munkát követelnek* a politikai tömegoktatás előkészítése során.

A tanfolyamok és a hallgatók számának növekedése, a két különböző tematika bevezetése szükségessé teszi külön politikai oktatási felelős beállítását azokon a szolgálati helyeken, üzemekben, intézményekben, ahol 5 tanfolyamnál többet szerveznek.

Mi a politikai oktatási felelős feladata?

— *a szervezési munka irányítása,*

— *koordináló munka a párt- és a KISZ-szervezetek között,*

— *a tanfolyamok technikai feltételeinek biztosítása,*

— *a tanfolyamok munkájának összefogása, segítése.*

A szakszervezeti bizottságok a határozatok, illetve a felsőbb szervektől kapott útmutatás alapján *tárgyalják meg a tennivalókat és a hozott intézkedésről, a feladatok megjelölésével széles körben tájékoztassák a tisztségviselőket, aktivákat.* A szervezési munkához kérjék a párt, a KISZ és a szolgálati vezetők segítségét.

Az idejében megkezdett előkészítés, a minden rétegre kiterjedő szervezőmunka biztosítéka lehet az 1969/70. évi politikai oktatás sikeres beindításának.

Horváth Ferenc

A szakszervezeti szervek feladata a pályaválasztási tanácsadásban

A tanulmányait befejező ifjúság jövője egyaránt gondja a szülőknek és a társadalomnak. A szakszervezetek számára sem lehet közömbös, hogy a felnövekvő ifjúság megtalálja-e és megállja-e helyét az életben. *Ezért a szakszervezeti szerveknek is segíteni kell, hogy a pályaválasztó fiatalok adottságaiknak és képességeiknek leginkább megfelelő pályára kerüljenek,* ahol a legnagyobb hatásfokkal, a legmegfelelőbb módon kifejezhetik aktivitásukat, megvalósíthatják egyéni céljaikat.

A pályaérettség alakulásában a személyiség fejlődésében — az iskolán kívül — számtalan más hatás is éri, befolyásolják a felnövekvő ifjúságot. Ezek között *jelentősek azok a hatások, amelyek a szakszervezet kulturális, agitációs és propaganda tevékenysége keretében közvetlenül is, de a szülőkön keresztül közvetve is érik a fejlődő fiatalokat.* A szülők befolyása gyakran meghatározó érvényű a fiatal pályaválasztási döntésében. A szülői döntés viszont sokszor elfogultságon, nem kellő szakma- és pályaismereten alapszik. Ezért rendkívül lényeges kérdés a szülők közötti pályaválasztási tanácsadás.

A pályaválasztási tanácsadással kapcsolatos feladatokat tartalmazza a most megjelent *SZOT „Irányelvek"*. Az anyag feldolgozásánál *gondoljanak szakszervezeti szerveink a fiataloknak a vasút területére való irányítására,* érdeklődésük felkeltésére, a vasút megismertetésére.

— hf —

Ötszáz aktivista vett részt a budapesti területi bizottság tanfolyamain

Befejeződtek a budapesti területi bizottság által szervezett alapszervi tisztségviselők tanfolyamai. Több, mint 150 szakszervezeti és műhelybizottsági titkár 4 hetes titkári tanfolyamon, mintegy 300 szakszervezeti bizottsági és műhelybizottsági tag 2—3 napos rövid tanfolyamon részesült oktatásban.

A hallgatók példás szorgalommal sajátították el a számukra új, vagy a korábbi időszakhoz képest szélesebb körű ismereteket. A tanfolyamok nagy aktivitás mellett zajlottak. Csupán a szakszervezeti bizottsági titkárok 4 hetes tanfolyamán *több, mint ezer kérdést tettek fel* az előadásokat követő konzultációkon, csoportos beszélgetéseken.

A csoportos beszélgetések és viták középpontjában — a vezetési munka színvonalának módszerei mellett — a vasúti szállítás gazdaságosságának növelését elősegítő lehetőségek, a bérezési és munkaügyi kérdések, a nyereségelosztás, a túlmunka csökkentése, elsősorban az utazószemélyzetnél, a szabadság biztosítása, a rövidebb munkaidő bevezetésének gyakorlati problémái szerepeltek. *Nagy aktivitás mellett kerültek megvitatásra a szakszervezeti tagság jogainak, érdekeinek képviseletével összefüggő kérdések, a határozottabb és intenzívebb szakszervezeti munka gyakorlata.* A legélénkebben a szakszervezeti csoportok, a bizalmiak jogai érvényesítésének lehetősége, a szakszervezeti taggyűlések szerepének, hatáskörének fejlesztése, a szakszervezeti bizottságokon, műhelybizottságokon belüli helyes munkamegosztás, a személyes felelősség erősítése foglalkoztatta a hallgatókat.

Általános a vélemény, hogy a szakszervezeti bizalmi az egyes ember legközvetlenebb képviselőjének álláspontját jobban kell tiszteletben tartani a gazdasági vezetőknek, de a szakszervezeti bizottságoknak és műhelybizottságoknak is. Figyelmet érdemel az is, hogy a titkári tanfolyamon részt vevők és megkérdezettek 44 százalékának véleménye szerint még csak részben érvényesülnek a szakszervezeti álláspontok a szolgálati helyeken. Ez egyfelől arra figyelmeztet, hogy *bátrabban kell küzdeni a megalapozott szakszervezeti álláspont érvényesüléséért, a dolgozók törvényes jogaiért, a maradiság, a megszokott lassúság és a bürokrácia ellen,* másrészt megfontoltabban, a testületek bölcsességével kell kialakítani az álláspontokat.

A tanfolyamok megerősítették, hogy az alapszervi választások során tapasztalt aktivitás nem lanyhult. *Ez az aktivitás, ha kellően hasznosítjuk, jól szolgálja a szocializmus építésének célkitűzéseit és az egyes ember személyes érdekeit.* A viták azt is bizonyították, hogy a helyi vezetőségek a szakszervezeti tagság túlnyomó többségével együtt fejlett társadalmi igazságérzettel reagálnak minden olyan jelenségre, amely eltér pártunk politikájától.

Kovács János

Vasutas bérletakció a József Attila Színházban

A *Magyar Állami Operaház Erkel Színháza* után az 1969/70. évadban a *József Attila Színházban* is megindul a vasutas bérletakció. A színházzal kötött megállapodás szerint az előadások vasárnaponként 14,30 órakor kezdődnek.

Bemutatásra kerül: Magnier—Nádas—Szenes: *Mona Marie mosolya* (zenés vígjáték); Goldoni: *Két úr szolgája* (vígjáték); Gavault—Charvay—Lovas—Szenes: *Valami mindig közbejön* (zenés vígjáték); Ivan Radoev: *Romeó, Júlia és a benzin* (vígjáték); Viktor Rozov: *A futópályán* (vígjáték); Dürrenmatt: *János király* (dráma).

80 éves a szegedi MÁV Hazánk kórus

Bensőséges megemlékezéssel ünnepelte fennállásának 80. évfordulóját *„A szocialista kultúráért"* jelvénnyel kitüntetett szegedi MÁV Hazánk kórus.

A vasutas-szakszervezet *Petőfi Sándor* Művelődési Házban megtartott jubileumi hangversenyen *Lacsán Ferencnek*, a művelődési ház igazgatójának megnyitó szavai után *Acsai Mihály*, a vasutas-szakszervezet területi bizottságának titkára ünnepi beszédben emlékezett meg a neves kórus múltjáról és jelenéről. Köszöntötte az ünnepi műsorban fellépő vendégkórusokat, a debreceni járműjavító férfikart, a vasutas-szakszervezet központi vegyeskarát és a szegedi Dél-magyarországi Áramszolgáltató Vállalat vegyeskarát.

A szegedi munkáskórus 1889-ben alakult *„Hazánk Dalés Olvasókör"* néven. Célja a munkásdalok ápolása és a tagság önképzése volt. Később anyagi és helyiséggondok, majd az első világháború nehéz évei gátolták a kórus munkáját. De a huszas évek elején újra szárnyalt a dal és 1930-ban már több énekkarral hangversenyeztek, először mint férfikar, *majd 1948 óta mint vegyeskar.* Ma már a vasutas-szakszervezet segítségével folytatja sikeres munkáját.

A 80 év gazdag múltra visszatekintő munkásságát igazolja a házi kiállítás megsárgult, régi és új oklevelei, a különböző feliratú serlegek és zászlók.

A 80 éves út tapasztalatai, a harcos múlt és a szocialista társadalom kultúrális munkája biztosítja a vegyeskórus további fejlődését. Ez a bizakodás hangzott el a kórusok ünnepi hangversenyén, amikor egy-egy szám után hosszan zúgott a taps.

Sziládi Sándor
Dr. Bánkfalvy Gyula

Századik születésnap

Budapesten, a XIV. kerület Tábornok u. 20. sz. ház egyik I. emeleti lakásán július 5-én sűrűn nyitottak ajtót az érkező rokonoknak, ismerősöknek, vendégeknek. *Bartha Gizella*, nyugdíjas vasúti tisztviselőnő fogadta a gratulálókat, születésének 100. évfordulóján.

Gizike a 11 gyermekes szülők második gyermeke volt. Francia, német nyelvtanári és zongora tanári képzettsége ellenére *4 polgári végzettség bevallásával 1905. május 1-én a Magyar Királyi Államvasutak szolgálatába lépett.* Ez volt akkor a legbiztosabb kenyér. 1920-tól nyugdíjazásáig, 1933. január 31-ig a Budapesti Üzletvezetőség — mai igazgatóság — számosztályán dolgozott.

A 100. születésnapon elsők között gratulált Gizike néninek *Csamangó Henrik főigazgató*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője. Az igazgatóság dolgozói nevében őszinte szeretettel és tisztelettel köszöntötte, majd ajándékot nyújtott át.

A főigazgató után a területi bizottság képviselője és a vasutas-szakszervezet nyugdíjas szakbizottságának vezetője üdvözölte az idős asszonyt és átadta az elnökség ajándékát.

A köszöntők után szóba kerültek Gizike néni legkedvesebb dalai is.

— *Várjanak* — mondta örömmel — *mindjárt eljátszom a kedvenc dalomat.* — Ezzel felkelt az asztaltól, kis támaszát, botját kezébe véve a zongorához lépdelt, és felcsendültek az *Eresz alatt fecske fészek* dallama. Bár látása kissé gyengült, keze és szíve ma is a ritmusban él, feledteti a 100 évet.

Három évvel korábban még gimnáziumi tankönyvekből ellenőrizte angol tudását. Azután két unokatestvérét, — akik az egyetemi tanulmányaikat fejezték be — „vizsgáztatta" franciából, angolból. Amint a család tagjai megjegyezték, nem tartotta még őket teljes versenyképes társalgónak. Nagy örömére szolgált születésnapja előestéjén, hogy egykori brassói barátnője *Baloghné* — Etelka — a tengerentúlról jött 91 évesen felköszönteni őt.

Gizi néni 11 testvéréből már csak három él. A három testvér együttesen 270 éves.

K. J.

Gizike néni a zongoránál.

Tizenkilences vöröstüzérek találkozója Szolnokon

A *Szolnoki MÁV Műhelyben* 1919 tavaszán, amikor a proletárhazát intervenciós támadás veszélyeztette, vörös tüzérüteg alakult. A műhelyi munkásokból álló üteg részt vett az északi hadjáratban és a tiszai offenzívában.

A vörös tüzérüteg jelenleg élő harcosai az elmúlt héten a szolnoki járműjavító kulturotthonában tartották 50 éves találkozójukat. Az egykori legendás tüzéregység tagjai közül 21-en jelentek meg a találkozón. Köztük volt *Hegedüs Vilmos*, az üteg parancsnoka is.

A bensőséges találkozón *Czinege Lajos* honvédelmi miniszter képviseletében *Villányi Imre* ezredes köszöntötte a vasutas veterán tüzéreket.

INDULÁS ELŐTT

Az idősebb, tapasztalt kollégák jó tanácsai mindig hasznosak a fiatalok számára. Kurucz Károly jegyvizsgáló, az indulásra kész 703-as gyorsvonat végénél Elbert Erzsébet jegyvizsgálóval beszélget Szeged állomáson.
(Visi Ferenc felvétele)

Több száz fiatal a Szakma ifjú mestere mozgalomban

A debreceni igazgatóság fiataljai évek óta eredményesen szerepelnek a *Szakma ifjú mestere* mozgalomban. A mozgalom népszerűségére jellemző, hogy *ebben az évben 375 fiatal tette meg vállalását.* Évről-évre nagyobb és nagyobb számmal vesznek részt ebben a versenyben a mérnökök és technikusok is. Eddig 56 fiatal mérnök, illetve technikus „jelezte", hogy szakdolgozataikkal az országos pályázaton, illetve a megyei KISZ-bizottságok versenyein részt kívánnak venni.

A vasutas-szakszervezet debreceni területi bizottsága és a vasútigazgatóság vezetése a mozgalom eredményeként az elmúlt évnek megfelelően olyan újításokat, ésszerűsítéseket, technológiai módosításokat vár a fiatal műszaki szakemberektől, melyek elősegítik a vasútigazgatóság előtt álló szállítási feladatok sikeres teljesítését.

Bánszegi József

Jászberényi sajátosságok

Művészi faragású tülök, Lehel mondabeli, s e városban őrzött kürtjének mása díszíti az állomásfőnök, *Muhari László* irodáját. Okleveleik, az elért munkasikerek bekeretezett tanúsítványai fölött függesztették a falra a szép emléktárgyat. Jászberény állomáson mi sem természetesebb ennél.

Különösen, ha az állomásfőnök született jászberényi. Márpedig Muhari László az, akinek vezetésével ötven vasutas dolgozik ezen a mellékvonali középállomáson. *„Senki sem lehet próféta a saját hazájában..."* — ez a szólás, amint az állomás eredményei bizonyítják. itt nem érvényesül. Sőt, Muhari László, mint a városi pártbizottság tagja és tanácstag, a helyi közélet megbecsült embere, a jászberényi vasutasok elismert képviselője. Vele és *Égert János* főintézővel, aki kereskedelmi hivatalnok és a szakszervezeti bizottság titkára, az állomás munkájáról, az alapszervezet gondjairól és terveiről beszélgettünk.

Félmillió mellékteljesítményből

Nem vallottunk szégyent a múlt héten lezajlott állomásvizsgálat alkalmával, bár a kapott osztályzatot még nem hozták tudomásunkra. Forgalmi és kereskedelmi munkánk, úgy véljük, megfelel a követelményeknek — kezdte Muhari László és megjegyezte, hogy a tavalyi eredményekért igazgatói elismerésben részesült Jászberény állomás. Idei eredményeik is jók. Májusban például a kocsiigényes fizető árutonna 3210 tonnás előirányzatát 4143 tonnára teljesítették. Május végéig több mint félmillió forint értékű mellékteljesítményt is produkáltak, 66 ezer forinttal többet, mint az előző év azonos időszakában.

Eredményeik alapvető forrása az utasításszerű munkavégzés, bár ennek más eredői is megtalálhatók. Például az, amire az állomásfőnök különösen büszke és amiről nagyon szívesen beszél:

— *Örömmel mondhatom, hogy nálunk nincs létszámhiány. Van eredménye annak, hogy a helyi adottságok ismeretében nagy gondot fordítunk az utánpótlás nevelésére. Az idén már négy fiatal váltóőrrel gyarapodtunk, akik közül ketten érettségivel rendelkeznek.* Látják, hogy szorgalmas munka és tanulás mellett a vasúton is van lehetőségük a fejlődésre. A nálunk rövid idő alatt elért 1700—1800 forintos havi keresetet megbecsülik. Tudják, hogy más vállalatoknál sem kaphatnának ennél többet... Arra törekszünk hogy megértsük a fiatalok sajátos problémáit és érezzék nálunk munkájuk megbecsülését.

Érthető, hogy csak úgy dagadt az állomásfőnök keble, amikor az egyik érettségizett fiatalt, Montvai Istvánt máshová hívták, de ő így hárította el a csábító ajánlatot: *„Már döntöttem; vasutas maradok! A keresetemmel elégedett vagyok és perspektíva itt is van előttem a további fejlődésre..."*

Jó kapcsolat a szállítatókkal

Jászberény állomás eredményeinek másik „titka" hogy igyekszenek a lehető legjobb kapcsolatokat fenntartani a szállító partnerekkel, a különféle vállalatokkal.

— *A legjobb munkatársi kapcsolatot alakítottuk ki a Hűtőgépgyárral, a több ezer munkást foglalkoztató jászberényi nagyüzemmel* — mondotta Égert János. — *Nem hiszem, hogy létezik az országban náluk jobban, rendszeresebben rakodó vállalat.* A vasárnapi rakodásban is rendszeresen részt vesznek. Szőnyi József szállítási osztályvezető minden tekintetben támogatja törekvéseinket. Csak egy probléma van, amit mindeddig nem sikerült megoldanunk, bár elvileg minden fórumon helyesléssel fogadták elképzelésünket.

— Mi ez a probléma?

— *Darabáru gyűjtőkocsit raknak ugyan a hűtőgépgyári iparvágányon, kistételű darabáru feladásaikat azonban közúton kell felfuvarozniok állomásunkra. Ez naponta 1500 forintjába kerül a gyárnak. Mi ezt sokkal olcsóbban elvégezhetnénk* — magyarázta Égert János — *ha díjszabásunk lehetőséget adna erre a sajátos szolgáltatásra. A szokásos kocsikiállítási díjért ugyanis ezt nem volna érdemes elvállalnunk, de ha napi 5—600 forintban megállapodhatnánk, jól járna a vasút.*

Igényes, körültekintő munkát követelnek az állomás dolgozóitól az Apritógépgyár exportszállítmányai. Ezek között sok a rakmintán túlérő, nehezen szállítható áru. Csodálkozva tapasztalhatták már több alkalommal, *hogy a kocsikon feltüntetett méretek mennyire eltérnek a valóságtól.* Találtak olyan 16 méteresnek jelzett pőrekocsit, amely csak 14.5 méter hosszú volt, de olyant is, amelyiket rövidebbre „saccoltak" tényleges méreténél. A különleges szállítmányoknál persze nem elégséges csak felbecsülni a kocsik hosszát...

Közösen az AKÖV dolgozóival

A jászberényiek a helyi AKÖV dolgozóival közösen vesznek részt a szocialista munkaversenyben. A kocsirakományos MÁV—AKÖV komplexbrigádot, amely 1967-ben elnyerte a szocialista címet és a megyei első helyezést szerezte meg, *Égert János főintéző vezeti.* Tavaly nem sikerült megismételniök az előző evi eredményeket, mert az AKÖV állomási részlegénél munkaerőhiány és szervezési problémák jelentkeztek.

— *Arra törekszünk, hogy javítsuk a rakodógépek kihasználását. Ha ez sikerül, akkor az idén ismét jó helyezésre számíthatunk* — mondta bizakodással a brigádvezető.

A helybelieken kívül *Jászfényszaru, Pusztamonostor* és *Portelek* vasutasai tartoznak a Jászberény állomás szakszervezeti bizottsághoz. Persze csak a forgalmiak, hiszen a pályafenntartás területén most már szakyonali felépítésnek megfelelően működnek szakszervezeti szerveink is. A szervezeti élet szempontjából ez rendjén való, más területeken viszont problémákat okozhat az „elkülönülés". Most például Jászberényben több pályafenntartási szakaszt vonnak össze. Részükre korszerű öltözőt, fürdőt, ebédlőt építenek. Az állomásiak már-is felteték a kérdést: *mi is látogathatjuk-e, használhatjuk-e majd ezeket a nálunk hiányzó szociális létesítményeket?* — A gazdasági és mozgalmi szervek jó kapcsolatai révén bizonyára nem lesz nehéz megtalálni a célszerű és helyes megoldást.

L. J.

Hétvégén 10 000 utas:

Siófokra nemcsak üdülővendégek érkeznek

Kora reggel van. Az állomás csendes. Nyugtalanságra talán csak az időjárás ad okot. Bosszantó tréfát űz az üdülőkkel, kirándulókkal. A személyforgalom azonban nem csökken. A Balatonnak, *Siófoknak* így is varázsa van.

— *Az igazi kánikula, a balatoni nyár még kicsit várat magára* — mondja *Virághalmi Tibor* állomásfőnök —, *de az állomás munkáját, a feladatok elvégzését ez nem igen befolyásolja.* Az üdülőkben telt ház van, s a szokásos hétvégi kiránduló vonatok is rendre megérkeznek. A rossz idő miatt mindössze egy-két IBUSZ-vonat maradt csupán el, de a nagy forgalomnál ez nem sokat számít.

Jelentős a teherforgalom

— Végeztek-e utasfelmérést. Naponta mennyi az állomás utasforgalma?

— *A nyári szezonban hétköznaponként 6—7000 ember, hét végén pedig átlagban 10 000 utas fordul meg állomásunkon, s ez mindannyiunktól fokozott és figyelmes munkát követel.* Állomásunk még az úgynevezett hagyományos utastérrel rendelkezik, nincsenek aluljárók, szigetperonok. Egyedüli „fegyverünk" a hangosbeszélő és az állomási szolgálatosok figyelmeztető felhívása. *Örömmel mondhatom, hogy utasbalesetünk még nem volt.* Ha már a baleseteknél tartunk, meg kell említeni a július 1-én hajnalban bekövetkezett két gőzmozdony összeütközést Az állomás dolgozói azonban ebben nem vétkesek. A balesetet a kaposvári vontatási főnökség két dolgozójának figyelmetlensége okozta. Ebből a balesetből azonban ők is és mi is okultunk.

Ha Siófokról esik szó elsősorban a személyforgalomra gondolunk. A tények azonban másról tanúskodnak. *Nagyon jelentős Siófok állomás teherforgalma is. Naponta átlagban 60 kocsi leadásuk és 15 kocsi feladásuk van és több mint 300 kocsit rendeznek egy műszak alatt.* A rendezésben nagyon sokszor Nagykanizsa állomás is segít. Ezekben a hetekben különösen emelkedik a teherforgalom, mert vagonokba kerül a zöldáru és a gyümölcs. Egy részük külföldre, más részük pedig a kaposvári és nagyatádi konzervgyárakba kerül. Siófok a pécsi igazgatóság tizedik nagy rakodóállomása. Teherforgalomban csak olyan állomások előzik meg, mint *Nagykanizsa, Kaposvár, Szekszárd* és *Mohács.*

Eredményes munkájukra jellemző, hogy az elmúlt három évben tervüket élüzemszint felett teljesítették és mindhárom esetben igazgatói dicséretet kaptak.

S hogy mit várnak ettől az évtől? Teljesítményüket tekintve bizakodóak. Az első negyedévben a kocsitartózkodásnál 94,37, a kocsikihasználásnál 113,84, a szállítási tervnél pedig 120,8 százalékos eredményt értek el.

Nyáron nem üdülhetnek

— *Ha az év hátralevő része is ilyen sikeres lesz* — mondja az állomásfőnök —, *akkor ezt az esztendőt is élüzem szint feletti eredménnyel zárjuk. Szállítatóféleinkkel egyébként jó a kapcsolat, s ez is biztosíték az eredményes munkára.*

— Siófok azért mégis csak üdülőhely. Milyen speciális feladatot ró ez a nyári időszakban az állomás dolgozóira?

— Elsősorban azt, hogy nyáron a mi vasutasaink nem pihenhetnek, nem üdülhetnek. A szabadságok nagyobb részét csak ősszel és télen adhatjuk ki. *Mi, akik itt dolgozunk a Balaton-partján, csak nézhetjük az üdülőket, de a nyarat igazán élvezni nem tudjuk.* Aki itt dolgozik, annak számolni kell ezzel. Dolgozóink megértik ezt. Nagyon lelkiismeretesen, szorgalmasan dolgoznak.

Beszélgetésünk végére már befutott a budapesti gyors. Megtörtént a reggeli eligazítás, s a csendes, nyugodt reggelt egy mozgalmas, fáradtságos nap követi.

Szerényi József

EGY GAZDAG ÉLET ÚTJAI

Emlékezés Kandó Kálmánra születésének 100. évfordulóján

MINT MINDEN NAGY EMBERET, az ő életét is befolyásolta a kor, melyben élt. Tízesztendős volt az 1869. július 10-én született *Kandó Kálmán,* amikor 1879-ben a Siemens és Halske cég a berlini világkiállításon bemutatta a legelső villamos vontató járművet, mely egy 300 méter hosszú pályán személyeket szállított. Mint gyermekben, gondolatokat ébresztett az esemény. Érettségiző diák, amikor 1887-ben, a mai *Majakovszkij utca* és a *Nyugati pályaudvar* között megindul a közúti villamosközlekedés.

A budapesti *„Műegyetem"* gépészmérnöki karán tanult. Nagy szorgalmával és műszaki érzékével hamarosan kitűnt társai közül. Szigorlati tervében már eljegyezte magát a villamossággal. 1892-ben, diplomájával a kezében, Franciaországba ment, ahol a *Compagnie de Fives-Lille* villanygyárban kezdte meg mérnöki működését.

Kandó idegenben tervez, alkot. A 25 éves magyar villamosmérnök sikereinek híre a francia határokat átlépve, haza is eljutott.

A Ganz-gyár hazahívta... *Fiatalon a szerkesztési osztály vezetésével bízzák meg.* Az indukciós motorok kifejlesztése közben jön rá, hogy azok vasútvontatási célokra is alkalmasak lehetnek. Egy 800 méter hosszú, keskeny nyomtávú pályán kezdett kísérletezni. A kísérletek pozitív eredménnyel végződtek.

Megint külföld érzékelte a magyar találékonyságot, és Kandó Kálmánt a *Genfi-tó* partján egy rövid villamosvasút építésével bízták meg.

A NAGYVASÚTI VILLAMOS VONTATÁS gondolata — Kandó korai álma — kezd éledezni. Az amerikai *Baltimore and Ohio Vasúttársaság* volt az első kezdeményező. *Európában Svájc és Olaszország villamosít, egyenáramot használva.* A nagyfeszültségű váltakozóáram miként felhasználását még homály fedi.

A Ganz-gyár Kandót mint a legkiválóbb villamosmérnököt, Amerikába küldte a — jólehet, még ott is kezdetleges — nagyvasúti villamos vontatás tanulmányozására.

A véletlen is segítette!

Az olasz kormány a századvégi években úgy határozott, hogy tekintettel az Alpokban levő és kihasználatlan vízierőkre, nagyvasúti villamos vontatásra tér át. Az érdekelt vasúttársaság *a Como-tó partján és a Tellina-völgyben levő, úgynevezett Val Tellina vasutat jelölte ki villamosításra.*

A munkát a magyar Kandó Kálmánra bízták. *Verebélyi László* egyetemi tanár, Kandó kortársa és munkatársa így vélekedik:

— *Csak a 28 éves lángész rajongó optimizmusa és akaratlyt nem ismerő tettrekészsége indokolhatja azt a merészséget, mellyel Kandó a feladat megoldását, az akkori viszonyok között még fantasztikusnak látszó 300 V feszültséggel vállalta.*

Az olaszok elégedettek voltak, de a Ganz-gyár pénzügyeit intéző „magyar" bankemberek — mert nem láttak elég profitot a vállalkozásban — nem.

Közben Olaszország tovább villamosít. *A „kandói ötlet", a háromfázisú rendszer világsikert arat.*

A RÖVIDLÁTÓ PÉNZEMBEREK torzsalkodása miatt Kandó Itáliába költözik, ahol egy amerikai érdekeltségű gyár vezetését vállalta. *Villanymozdonyokat tervez... A „Cinquanta" és „Trenta" nevű mozdonytípusok dübörgésében Kandó Kálmán nevét hallja a világ.*

Olasz koronarenddel tüntették ki.

Érdekes! Adva van egy külföldön is elismert magyar mérnökzseni, akinek alig van talaja a hazájában. *A Pató Pálok, az ej, ráérünk arra még felfogás ugyanis késlelteti a hazai villamosvontatást.* Csak 1917-ben — a háború alatt — kér a MÁV Kandótól részletes tanulmányt. *A Budapest, Hatvan, Salgótarján, Ruttka* közötti vonal villamosítására. A tanulmány készítése közben alakul ki benne a gondolat, hogy a vasutak nagyobb szabású villamosítása csak az országos elosztó hálózatból vett áram közvetlen felhasználásával lehet gazdaságos. *Fázisváltós mozdonyt tervez, mellyel a próbameneteket 1923-ban a Nyugati pályaudvar és Dunakeszi állomások között létesített ideiglenes vonalon tartják.* Ezt követően szóba kerül a hegyeshalmi fővonal villamosítása. Ez reményt gyújt Kandóban. Egyre tevékenyebb. Az ő irányításával a Ganz és a MÁVAG együttes munkájával elkészülnek a 2200 Le nagy teljesítményű villamos mozdonyok.

Lépésről lépésre halad előre a nagy gondolat a megvalósulás felé. Közben Kandót a gépészmérnöki és elektrotechnikai gyakorlat és tudomány terén szerzett eredményei elismeréséül *a mérnöki tudományok tiszteletbeli doktorává avatták.* Kormányfőtanácsos címet is kap. 1930-ban *„Corvin koszorúval"* tüntették ki.

NAGYSZERŰ VOLT a nyelvérzéke. *Tökéletesen beszélte a magyaron kívül az angol, francia, német és olasz nyelveket.* A Ganz Vagongyárban történt — meséli *Mandorf Béla,* a gyár volt főmérnöke, Kandó Kálmán egykori munkatársa: Kandó a Paris—Orleans-i Vasúttársaság egyik főmérnökével tárgyalt telefonon, természetesen franciául. Csengett a másik telefon. Egy amerikai ismerőse kereste, akivel angolul folytatott beszélgetést. Ennek végeztével az egyik rajztábla mellett haladt el, ahol a rajzoló az olasz államvasutak részére egy tervrészleten dolgozott. Kandó megállt, hosszan nézte a rajzot és mondott valamit. A rajzoló nem válaszolt. Mire Kandó enyhén indulatosan ismételt.

— *De vezérigazgató úr, én nem tudok olaszul!* — válaszolt meglepetten a rajzoló. Az történt, hogy az olasz rajz láttán Kandó agya átváltott az olasz nyelvre.

Élete utolsó napján is hű maradt önmagához. Az angol és magyar kormány 1930-ban Kandó tervezte fázisváltós mozdonyok gyártását illetően egyezkedett. A tárgyalásra Kandóval az élen magyar bizottságot kértek az angolok. Ő már betegeskedett. Szeretett volna utazni, de gyengének érezte magát és itthon maradt. *Alig néhány nap múlva — munka után rosszul lett és 1931. január 13-án az asztalra bukva meghalt.* Nem élhette meg nyugtalan, nagy álmának beteljesülését, a budapest—hegyeshalmi villamosított vonal megnyitását és a maga tervezte fázisváltós mozdonyok üzembe helyezését. *Nélküle történt meg 1932. augusztus 17-én a 40 001 sz. villamosgép műszakrendőri próbája.*

POMPÁSAN SZALADT A GÉP, bizonyítva azt, hogy egy nagyszerű magyar mérnök munkássága nem volt hiábavaló. *Az alkotó nevét viselő mozdony sugárvetőjére Kelenföld állomáson a MÁV elnöke és a Ganz-gyár vezérigazgatója a kegyelet és tisztelet jeléül egy hatalmas babérkoszorút helyezett el,* melyet a Keleti pályaudvarra történt érkezés után néma gyászmenetben vitt és helyezett el a bizottság a Kerepesi temetőben, a nagy feltaláló, Kandó Kálmán sírjára.

Gergely József

Ámokfutó Diesel-mozdonyok

Több milliós anyagi kárt okozott két mozdonyvezető felelőtlensége

Rövid időn belül két súlyos baleset történt a ceglédi vonalon. Június 23-án *Monor* állomás bejárati jelzőjétől 12 km/óra sebességgel behaladó, M61—015 psz. mozdonnyal vontatott 1710/a sz. nemzetközi gyorsvonatot utolérte és mintegy 45 km/óra sebességgel ráütközött a 704/II. sz. vonat menetében közlekedő M62—001 psz., a *Szolnoki Vontatási Főnökség* állagába tartozó mozdonyvonat. A baleset következtében a nemzetközi gyorsvonat jelzőkocsijaként besorozott poggyászkocsi két tengellyel kisiklott és súlyosan megrongálódott.

Az M62—001 psz. mozdony egy tengellyel kisiklott és eleje súlyosan megsérült. *A pogygyászkocsiban szolgálatot teljesítő kirakó és kezelő vasutas dolgozók 8 napon túl gyógyuló, 8 utas 8 napon belül gyógyuló sérüléseket szenvedett.* A sérültek között egy külföldi utas is volt.

Az 1710/a. sz. vonat ütközősérülés, keretdeformálódás, mellgerendasérülés, lépcsőrongálódás miatt visszahagyott egy szovjet háló-, egy Ba-sorozatú személygépkocsit, valamint berendezésrongálódás miatt egy étkezőkocsit és a súlyosan megrongálódott poggyászkocsit.

A mozdonyvezető elhagyta a vezető állást

A balesetvizsgáló bizottság megállapította, hogy *Monor állomás az 1710/a sz. vonatot 2 percre kénytelen volt megállítani a bejárati jelzőnél,* mert a gyorsvonatot megelőzően érkezett 660 sz. vonat megállásakor a vonat vége a szigetelt sínen maradt, s emiatt a gyorsvonat részére bejárat nem volt készíthető. A 660 sz. vonat előrehuzatása után a forgalmi szolgálattevő az 1710/a sz. vonat részére áthaladást vezérelt. A bejárati jelzőn megjelenő továbbhaladást engedélyező jelzési képre a vonat megindult és — a sebességmérő-óraszalag tanúsága szerint — *12 km/óra sebességre gyorsult fel, amikor a baleset bekövetkezett.*

A 704/II. sz. vonat menetében közlekedő M62—001 psz. mozdonyvonaton *a mozdonyvezető egyedül teljesített szolgálatot.* A mozdonyvezető vallomása szerint, az éberségi berendezés rendellenesen működött, *s ezt menetközben akarta megszüntetni.* Üllő-állomáson történt áthaladása után megfigyelte, hogy a térközjelzőn zöld fény, az azt követő térközjelzőn sárga fény van. Tudomása volt arról, hogy az 1710/a sz. nemzetközi gyorsvonatot követi, melynek Monor állomáson áthaladása van. Arra gondolt, hogy a fontos gyorsvonatot Monor állomás nem tartja fel a bejárati jelzőnél, így lesz ideje az éberségi berendezés javítására. *Elhagyta az első vezetőállást és a hátsó vezetőálláson az éberségi berendezés kapcsolóját kezdte javítani.* A mozdony közben — míg ő a hátsó vezetőálláson tartózkodott —, elhaladt a zöld és a sárga fényű térközjelzők mellett, majd az 1710/a sz. vonatot fedező *„Megállj"* állású térközjelző mellett is, melynek jezési képét a mozdonyvezető nem figyelhette meg. *Amikor visszatért az első vezetőállásra, a mozdonyvonat már olymértékben megközelítette a bejárati jelzőtől elindult 1710/a sz. vonat végét, hogy kellő távolság hiányában az ütközést elhárítani nem tudta.*

A balesetvizsgáló bizottság azt is megállapította, hogy a mozdony sebességmérő-órájában szalag nem volt, ezért az ütközési sebességet sem lehetett pontosan behatárolni. *A balesetért Vizkeleti József, a Szolnoki Vontatási Főnökség létszámába tartozó mozdonyvezető felelős, mert a mozdonyvonat továbbítása közben az utasításszerűen előírt szolgálati helyét önkényesen elhagyta* és a hátsó vezetőálláson javítást végzett, annak ellenére, hogy a mozdonyon egyedül teljesített szolgálatot.

Feltételezhető az is, hogy a mozdonyvezető nem az éberségi berendezés javításával foglalkozott, hanem *szolgálat közben elaludt.*

20 milliós anyagi kár

A második esemény június 27-én következett be *Pilis* állomáson. Az V. vágányon álló 2671 sz. vonat mozdonyával összeütközött az állomás *„Megállj"* állású bejárati jelzője mellett elhaladó — 6720/II. sz. vonat menetében közlekedő — M62—130 psz. mozdonyvonat. A 2671 sz. vonat M62—138 psz. mozdonya, két tengellyel, a mozdonyvonat egy tengellyel kisiklott és a hossztartója keresztbe tört.

Az M62—130 psz. mozdony vezetője — *Hajnal László,* a Hatvani Vontatási Főnökség létszámába tartozó műszaki segédellenőr — *súlyos fejsérülést szenvedett.* A 2671 sz. vonat mozdonya után besorozott első kocsi egy tengellyel kisiklott és megrongálódott, a mögéje besorozott MÁV nyitott kocsi ugyancsak egy tengellyel kisiklott és megrongálódott, a következő két MÁV fedett, rakott kocsi egymásba fúródott és selejtezésre kerül, az ötödiknek besorozott CSD fedett kocsi homlokfala megrongálódott. *Előzetes becslés szerint a vonó- és vontatott járművekben 18—20 millió forint kár keletkezett.*

Pilis állomás forgalmi szolgálattevőjének rendelkezésére a II. sz. szolgálatai hely váltóőre megkezdte az V. vágányról a III. vágány folytatását képező bal vágányra a vágányút beállítását. *Az utolsó váltó átállítása volt hátra, amikor észrevette, hogy a 6720/II. sz. mozdonyvonat nagy sebességgel elhalad a „Megállj" állású bejárati jelző mellett.* A közeledő mozdony felé azonnal „Megállj" jelzéseket adott, de ezek eredménytelenek maradtak. A 2671 sz. vonat mozdonyának vezetőállásán tartózkodó mozdony- és vonatvezető — látva a nagy sebességgel közeledő mozdonyt — leugrott és mintegy 20 méter távolságra jutott a vonattól, amikor az ütközés bekövetkezett. *A váltóőr vallomása szerint a mellette elhaladó M 62—130 psz. mozdony mozdonyvezetője mozdulatlanul a helyén ült, testtartásából arra következtetett, hogy aludt.*

A baleset oka: elalvás

A balesetvizsgálat megállapította, hogy az M 62—130 psz. mozdony jól működő sebességmérő-órával volt felszerelve, a szalag tanúsága szerint az ütközés 78/79 km/óra sebességgel történt. A sebességmérő-óra szalag az éberségi berendezés üzemképes voltát is bizonyítja, *de a bizottság megállapította, hogy az éberségi berendezés és a légfékberendezés közötti kapcsolat meg volt szüntetve.* A mozdony üzemi fékezőcsapja menetközi állásban, a kiegészítő fék fékezőcsapja fékezőállásban volt.

A baleset bekövetkezéséért *Hajnal László* mozdonyvezető felelős, mert a 6720/II. sz. mozdonyvonat továbbítása közben elaludt, s így nem figyelte meg Pilis állomás *„A főjelzőn megállj jelzés várható"* — jelzési képet mutató előrejelzőjét és a *„Megállj"* állású bejárati jelző mellett vonali sebességgel elhaladt, a 6. számú váltót felvágva, az indulásra kész 2671 sz. vonat mozdonyába ütközött.

Ez a két baleset legyen intő példa mindazok számára, akik szolgálat közben megfeledkeznek a fegyelmezett, éber szolgálatról.

Kovács Imre

Szeged állomáson minden évben gondosan felkészülnek az ünnepi játékokra vonattal érkező vendégek fogadtatására. Ez évben a II. és a III. vágány között, valamint a felvételi épület Budapest felőli oldalán, az I. vágány mellett magasított peront építenek. Felvételünk azokban a napokban készült, amikor a szegedi pályafenntartási főnökség dolgozói még a földmunkákat végezték.

(Visi Ferenc felvétele)

Újítási előadók és szakvéleményezők versenye a budapesti igazgatóságnál

Az újításokból eredő megtakarítás is növeli a vállalat év végi részesedési alapját. Az elmúlt évben *a budapesti igazgatóságon elfogadott 310 újítási javaslat 6 340 000 forinttal növelte a vasút eredményét.*

A múlt évhez viszonyítva az ez év első negyedévi eredmények lemaradást mutatnak. Ez idő alatt *a múlt évi javaslatoknak csak a 13,4 százalékát nyújtották be* és a megtakarítási összeg 8,4 százaléka az előző évinek.

Az újítómozgalom fellendítése érdekében, hazánk felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére az igazgatóság vezetősége, a szakszervezet területi bizottságával közösen *1969. július 1 és 1969. december 31 között versenyt hirdet az újítási előadók és a szakvéleményezők részére.* Ebben az igazgatóság valamennyi osztálya és mindazon külszolgálati főnökség részt vehet, ahol egyszemélyi elbírálási jogkörrel rendelkező újítási előadó működik.

A verseny célkitűzései között szerepel többek között a bázisidőszakhoz a tényleges létszámhoz viszonyítva a beadott, elfogadott újítások számának növelése, a gyorsabb és pontosabb ügyintézői munka, a szakvélemények színvonalának növelése és a gazdasági számítások felülvizsgálatának lerövidítése.

A versenyt eredményesen segítők között 12 300 Ft jutalmat fizetnek ki. Az igazgatóság II., III. és IV. osztályához tartozó legjobb külszolgálati főnökség újítási előadói és szakvéleményezői együttesen, szakszolgálatonként, különkülön 1000, 900 és 800 forint díjazásban részesülnek. Az igazgatóság V. osztályhoz tartozó szolgálati főnökségek közül a legjobbat 900 forinttal díjazzák.

Az igazgatósági osztályok közül a három legeredményesebb újítási előadót és szakvéleményezőt jutalmazzák, összesen 3300 forinttal.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS!

A *Magyar Partizán Szövetség pályázatot* hirdet olyan irodalmi alkotásokra (tanulmány, elbeszélés, életrajz feldolgozás, riport, dokumentumjáték stb.), melyek a fasizmus hazánkban, vagy Európa más országaiban folytatott tevékenységéből, valamint az ellene folytatott harcból merítik tárgyukat vagy a fasizmus újjáéledésére irányuló mai törekvéseket ábrázolják.

A pályázaton egyéni pályázók és munkaközösségek is részt vehetnek. A pályamű terjedelme az egy szerzői ívet lehetőleg ne haladja meg. A pályázatra eddig meg nem jelent munkák küldhetők be.

Pályadíjak:

egy 5000 Ft-os I. díj
két 3000 Ft-os II. díj
három 1000 Ft-os III. díj

A beérkezett pályaműveket a *Magyar Partizán Szövetség,* a *Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség* és a *Magyar Írók Szövetsége* megbízottaiból álló zsüri bírálja felül. Az eredményt 1970 áprilisában sajtó útján hozzák nyilvánosságra.

Beküldési határidő: *1969. december 31.* Cím: Magyar Partizán Szövetség, Bp. V., Szabadság tér 16.

A pályázók a beküldött munkát lássák el jeligével és zárt borítékban mellékeljék nevüket és lakcímüket.

A Hivatalos Lapból

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

25. számból: 111 483/1969. AEI. D. Felhívás kibocsátása a háztartási tüzelőellátásban részt vevő igényjogosultakhoz.

26. számból: 112 282/1969. C. Üzemveszélyes kocsisérülések felfedezéséért járó jutalom utalványozásának és kifizetésének 1969. évi szabályozása.

27. számból: 102 600/1969. 7. A. Vonatfűtési gőzfejlesztők hatósági és időszakos vizsgálatai.

FELHÍVÁS

A vasutasok tüzelőanyag-ellátásánál évről évre gondot okoz, hogy nyáron csak kevesen szerzik be a tüzelőjüket, viszont ősszel és a tél küszöbén tömeges a jelentkezés. A bányászat nyáron is egyenletesen termel, ezért az éves tüzelőigény nyári időszakra eső részét — az igényektől függetlenül — a vasútnak át kell venni. Az átvett, de az érdektelenség következtében megmaradt szenet sok esetben —, mert egyébként tönkremenne — más célra kell felhasználni. Ez az oka annak, hogy ősszel és télen a megnövekedett igényeket csak részben elégítheti ki a MÁV.

A *MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság* azzal a kéréssel fordul a vasutasokhoz, hogy saját érdekükben lehetőleg nyáron szerezzék be tüzelőjüket, mert csak így tudják zavartalanul biztosítani a szükséges évi mennyiséget. Ezúton hívják fel a tüzelővásárlók figyelmét arra is, hogy *1969. szeptember 30-ig a begyűjtési helyeken 15 Ft/q egységáron korlátlan mennyiségben — kizárólag tüzelési célra — használt egész talpfavásárlási akciót indítanak.*

Akadályozzuk meg a lépcsőn utazást

A nyári meleg beálltával, a vakáció kezdetével megnőtt a jegyvizsgálók és a külszolgálati dolgozók felelőssége, munkája. *A fiatalok, de még a fegyelmezetlen felnőttek is szeretnek a vonat lépcsőjén, a peronokon, a nyitott ajtóban utazni.* Egy hirtelen fékezés, s a lépcsőn, a nyitott ajtóban utazók menthetetlenül kizuhanhatnak a vonatból.

Ilyen baleset történt május 28-án *Kispest* és *Pestimre* állomások között a nyílt vonalon. Egy sorompó nélküli útátjárónál a közúton közlekedő tehergépkocsi úrszelvényben állt meg, a gépkocsi eleje horzsolta a 3734 sz. személyvonat minden kocsiját. *A vonat lépcsőjéről a gépkocsi több személyt lesodort. Közülük egy utas a helyszínen meghalt, négy személyt pedig a mentők súlyos sérüléssel szállítottak kórházba.*

A rendkívüli eseményt megelőzően Kispest állomáson a jegyvizsgálók a vonat menesztése, illetve az indulásra kész jelzés adása előtt igyekeztek ugyan az utasokat a kocsi belsejébe irányítani, de ez csak részben járt sikerrel. Az állomásból való kihaladás után még azok az utasok is a lépcsőkre léptek, akik korábban a kocsi előterében tartózkodtak.

A vizsgálat megállapítása szerint, *a baleset oka az volt, hogy a tehergépkocsi vezetője a vasúti átjáróra való ráhaladás előtt nem győződött meg az áthaladás veszélytelenségéről és az úrszelvénybe hajtott.* Fokozta a balesetet az, hogy a sérült utasok a tiltó rendelkezések ellenére a lépcsőn utaztak.

Ilyen és hasonló példákat sorolhatnánk még fel, ahol a baleset bekövetkezéséért a vasút dolgozóit felelősség ugyan nem terheli, de el kell követni mindent annak érdekében, hogy a vasúton szállított személyeket még saját felelőtlenségük miatt sem érjen baleset.

Baleseti krónika

Június 27-én *Herceghalom* állomás raktári vágányán vasbetongerenda kirakását végezték autódaruval. Munka közben könnyebb áramütéses üzemi balesetet szenvedett *Horváth III. Béla* darukötöző, a MÁV Autófuvarozási Főnökség dolgozója. A balesetet az okozta, hogy kirakás közben *az autódaru gémje veszélyesen megközelítette a feszültség alatt álló ki nem kapcsolt megkerülő vezetéket.*

★

Június 28-án a Sátoraljaújhely állomásra bejáró 436 sz. vonat elütötte Nyika György pályafenntartási kőművest, aki az elütésnél könnyebb sérüléseket szenvedett. A balesetet az okozta, hogy nevezett ittas állapotban, körültekintés nélkül a behaladó vonat úrszelvényébe lépett.

★

Július 1-én *Siófokon* a fűtőházból engedély nélkül kiálló vonatgép a 8. sz. kitérőn összeütközött *az állomásba behaladó 5498 sz. vonattal. Az összeütközés következtében mindkét mozdony kisiklott és oldalára dőlt.* Anyagi kár és forgalmi akadály keletkezett. A két mozdony vezetője könnyebb sérülést szenvedett. A balesetet az okozta, hogy a fűtőházból kijáró mozdony személyzete engedély, jelzés és a váltójelzők megfigyelése nélkül haladt ki az állomás területére.

★

Július 2-án Olaszliszka-Tolcsva állomáson az 1557 sz. tvg. elütötte Szepesi András vonatfékezőt, aki 4490 sz. vonathoz tartozott. A balesetet az okozta, hogy Szepesi a vonat megérkezése után a vágányok között lefeküdt és elaludt.

★

Július 2-án Nagytéténynél a Dunába fulladt ifj. Nyári István 21 éves pályamunkás a székesfehérvári pályafenntartási főnökség dolgozója. A balesetet az okozta, hogy nevezett két társával engedély nélkül munkahelyét elhagyva tiltott helyen és figyelmeztetés ellenére — fürödtek.

★

Július 5-én a *Budapest Keleti Vontatási Főnökség* Kandószin II. sz. vágányán mozdonyjavítás közben áramütéses üzemi balesetet szenvedett *Morvai Árpád* lakatos. Nevezett II. fokú égési sérülésekkel kórházba került.

TELEVÍZIÓT KÉRNEK

Isaszeg állomás mögött két barakképület nyújt otthont a pályafenntartási és építési főnökségek továbbtanuló dolgozóinak. A tanfolyam pályamesteri továbbképző, ív és lánghegesztő, valamint vonalgondozói képzést nyújt.

A bentlakásos iskola *hallgatóinak elhelyezése sajnos nem a legmegfelelőbb,* de ez szerencsére nem mutatkozik a tanulmányi eredményekben. A legutóbbi csoport tanulmányi eredményének átlaga 4,36%. Egyébként is a tanulók ahol tudnak, segítenek magukon. Az egyik turnus például kifestette az összes helyiségeket. Az viszont már nem rajtuk múlik, hogy a klubszobának hiányos a berendezése! Ej, kelne például *egy televízió és néhány napilap.* Ezeket joggal hiányolják a hallgatók.

Csiba József

Elrendelhető-e az utazó dolgozónak, hogy a lakásán vezénylésre várjon?

A KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS 30. §-hoz adott állásfoglalás kimondja: *„... Az utazószemélyzet esetében pedig nyilvánvaló az, hogy a szolgálati út után járó pihenőidő tartamára otthon tartózkodási kényszert elrendelni nem lehet. Ha pedig a dolgozó pihenőidő alatt olyan utasítást kap, hogy tartózkodjék otthon, a lakáson töltött készenlétre vonatkozó szabályokat kell alkalmazni."*

A kérdés régóta foglalkoztatja az utazószemélyzetet, különösen a vontatási utazó dolgozókat. A vontatási szolgálatnál ugyanis gyakran előfordul, hogy a vezénylő mozdonyfelvigyázók a mozdonyszemélyzettel a szolgálat letelte után — a lejelentkezéskor — nem közlik a következő szolgálatra jelentkezés időpontját, nem adnak vezénylést.

A vezénylők nem csupán a kényelmesebb megoldás keresése, hanem inkább a gépek visszaérkezésének és a vonatok indulási idejének bizonytalansága miatt későbbi időpontra halasztják a mozdonyszemélyzet vezénylését. *Joggal hivatkoznak arra, hogy az előre történt vezénylés esetén a jelentkezéstől a vonat indulásáig eltöltött idők indokolatlanul megnövelnék a személyzet szolgálati óráit, s ezen belül is az improduktív időket.* A személyzetnek a főnökségnél kellene tétlenül várakozni, amíg gépük megérkezik, vagy gépükre szükség lesz. Ezeket a körülményeket veszik figyelembe a vezénylő mozdonyfelvigyázók, továbbá azt, hogy a személyzettel úgy kell gazdálkodniok, hogy a szolgálati órák indokolatlan emelkedése a munkavégzés nélküli bérfizetés anyagi kihatását ne növelje. Úgy tűnik, elegendő indok és mentség található arra, hogy egyes mozdonyvezetőkkel, fűtőkkel a lejelentkezéskor ne közöljék az újabb szolgálatba jelentkezés időpontját.

A VEZÉNYLÉS ilyen rendszere mellett a mozdonyszemélyzet szolgálatának letelte után *a pihenőidőt bizonytalanságban tölti, nem tudja, hogy mikor kell újabb szolgálatra jelentkeznie.* A szolgálatba jelentkezés kötelező időpontjáról csak úgy szerez tudomást, ha arról főnöksége valamilyen formában — a pihenőidő alatt — értesíti. Az ilyen vezénylési rendszerben többféle gyakorlat, az értesítés módjának néhány változata alakult ki. A főnökség szolgálati távirattal vagy helyben lakás esetében az értesítő dolgozó útján közli a pihenőidőben levő mozdonyszemélyzettel: mikor jelentkezzék szolgálatra. *(Egyes helyeken elrendelik, hogy a személyzet pihenőideje alatt, vagy meghatározott idő elteltével érdeklődjön — vidékiek esetében postai telefonon — a szolgálatba jelentkezés időpontjáról.)*

Ezek a módszerek sok nehézséget okoznak és néhány szolgálati problémát is felvetnek. Az értesítő dolgozó csak akkor adhatja át az értesítést, ha a személyzettel találkozik, ha az utazó dolgozó lakásán tartózkodik. A pihenőidőt viszont nemcsak passzív pihenéssel, alvással, hanem aktív pihenéssel, sok apró — máskor meg nem oldható — ügy intézésével is el lehet tölteni. *Ha az értesítő olyan időpontban keresi a személyzetet, amikor az nem tartózkodik otthon, nyilván nem adhatja át az értesítést. Ilyen esetben megy tovább szerencsét próbálni,* hátha valamelyik pihenő mozdonyvezetőt sikerül megtalálni. Ez a gyakorlat bizonytalanságban tartja a főnökséget és a személyzetet is.

A SZOLGÁLATI FŐNÖKSÉGEK úgy igyekeztek önmagukat biztosítani, hogy a személyzet részére pihenőidő alatt elrendelik a lakáson való tartózkodást, vagy hogy meghatározott időponttól értesítésre várjanak. Sokan teszik fel a kérdést: *lehet-e ilyen rendelkezést kiadni, s ha valaki ilyen rendelkezést kap, köteles-e a lakásán tartózkodni, vezénylésre várni?*

Az ilyen rendelkezés korlátozza a dolgozót szabad idejének tetszés szerinti kihasználásában, melyhez a jogszabályok különböző konzekvenciókat fűznek. *A túlmunkáért és a készenlétért a munkaviszonyra vonatkozó szabályok szerint díjazás vagy szabad idő jár, rendeli azt MT. 39. § (2) bek.* A MÁV Kollektív Szerződése ezt úgy rendezte, hogy az utazó személyzet részére a túlmunkáért, s a készenlétért nem szabad időt kell adni, hanem díjazást kell fizetni. Ez megállapítható a 30. § rendelkezéseiből, melynek (2) bekezdése a díjazás mértékére is intézkedik: *„A készenléti díjazás mértéke a készenlétben töltött idő minden órájára, a lakáson töltött készenlét esetén az alapbér 15 százaléka..."* (Az egy órára jutó rangfokozati bér + rangfokozati bérpótlék + munkaköri bér együttes összegének 15 százaléka a díjazás mértéke.)

E RENDELKEZÉSEK és az idézett állásfoglalás figyelembevételével lehet tehát a lakáson való tartózkodást — vezénylésre várást — elrendelni az utazó személyzet részére, s ezt a rendelkezést a dolgozónak végre is kell hajtani. Ez az idő azonban lakáson töltött készenlétnek minősül és a főnökség tartozik a készenléti idő teljes tartamára a készenléti díjazást a jogszabályok szerinti mértékben kifizetni.

Dr. Banka József

Új kezdeményezés Pusztaszabolcson

A múlt hónap második felében *Pusztaszabolcs* állomásvezetői és szocialista brigádjai komplexbrigád szerződést kötöttek *Zichyújfalu* és *Seregélyes* állomások vezetőivel, kollektívájával. A szocialista szerződés létrehozásában szerepet játszott a létszámgondok megoldására való törekvés, s a vasúti munka mellett a dolgozók jogainak következetesebb biztosítása is.

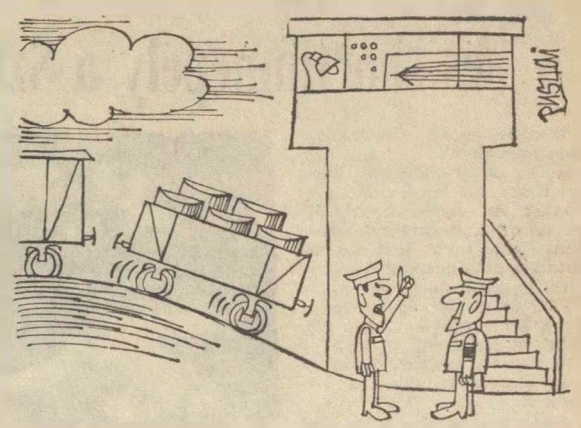
A szerződés értelmében Pusztaszabolcs tartalékosaival, állomási és rendes állományi létszámának ésszerű vezénylésével a két kis szomszédos állomáson *biztosítják a hat forgalmi szolgálattevő évi 125, tizenkét váltókezelő évi 221 és négy málházó évi 78 nap szabadságának folyamatos és a tárgyévben való kiadását.* Vállalják ugyanakkor e munkakörökben az átmeneti, hirtelen megbetegedések esetén, két hétnél nem hosszabban tartó időre, a helyettesítést is.

A tartalékosok ésszerűbb felhasználása érdekében a szerződő két szomszéd állomás dolgozói vállalták, hogy szabadságukat, éves viszonylatban, időarányosan veszik igénybe. A szerződésben vállalt kötelezettségeket teljesítettnek tekintik a szerződő felek, ha a patronáló *Pusztaszabolcs állomás tartalékosai 413 napot töltöttek a két állomáson helyettesítéssel.* Zichyújfalu és Seregélyes állomás vezetői pedig vállalták, hogy neveléssel és szervezéssel gondoskodnak megfelelő utánpótlásról.

A pusztaszabolcsiak kezdeményezése figyelmet érdemlő vállalkozás, a szomszédos közép- és kis szolgálati helyek szocialista együttműködésére.

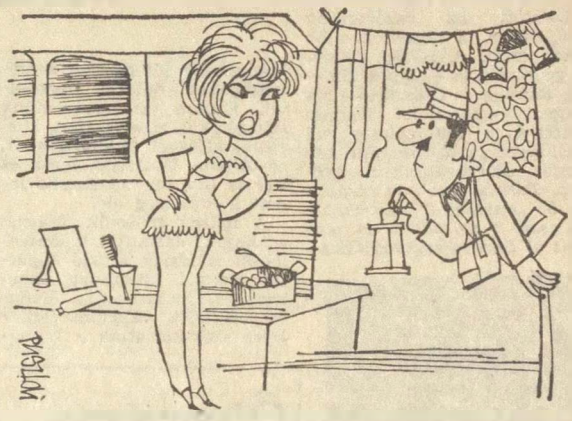
(kovács)

PANASZ



— Részrehajló az automata berendezés. A másik brigádnak jobban dolgozik.

KÉNYELMES UTAS



— Hallatlan! Olyan gyors a szerelvényforduló, egy hete képtelen vagyok leszállni. Mire elkészülök, már fordul is a vonat.

(Pusztai Pál rajzai)

Napirenden a vasút automatizálása

Kétnapos konferencia Szombathelyen

A *Közlekedéstudományi Egyesület* szombathelyi területi szervezete rendezésében június 26-án és 27-én kétnapos országos konferenciát tartottak Szombathelyen. A konferencián mintegy 130 szakember a vasútüzem automatizálásának elméleti és gyakorlati feladatait vitatta meg. Az első, a vasút automatizálásának általános és minden lényeges oldalára kiterjedő, műszaki fejlesztését ismertető előadást *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes tartotta.

— A gazdasági mechanizmus reformja az elkövetkező években a szállítások minőségére és gazdaságosságára irányítja a figyelmet, s egyre inkább megköveteli az új technika széles körű alkalmazását — hangsúlyozta. *— Fő láncszemeit a vontatás korszerűsítése, a villamosítás, a dieselesítés, és az egyes folyamatok automatizálása képezik. Az automaták lehetővé teszik a termelési folyamatok vezérlését, szabályozását, ellenőrzését.*

A tervek szerint 1970-ig közel 80 állomáson és 650—700 kilométer hosszú vonalszakaszon létesül korszerű biztosítóberendezés. A közút-vasút keresztezéseknél jelenleg 45 félsorompó és 63 fénysorompó üzemel. 1980-ig két-háromezer útátjárót látnak el ilyen berendezésekkel.

A negyedik és ötödik ötéves tervben több vonalszakasz központi forgalomirányító berendezést kap. *Ez jelentősen növeli az egyvágányú vonalak átbocsátóképességét, és biztonságát.*

Míg az első napon a vasútüzem időszerű és távlati műszaki fejlesztésének teljes keresztmetszetére vonatkozó általános feladatokkal, a forgalom és az áramlattervezés automatizálásával, az önműködő berendezések rendszerével foglalkoztak az előadások, addig a második napon részletesen ismertették az egyes szakszolgálati területeken várható változásokat.

Turányi István, a kibernetikai állandó bizottság vezetője, a műszaki tudományok doktora, a BME közlekedés üzemmérnöki karának dékánja beszélt a kibernetika sokoldalú alkalmazásáról, mely a szállítástechnikai rendszer és a közlekedési eszközök összhangját megteremti. Ismertette az elektronikus programozó gépek vasútüzemi jelentőségét, az információ folyamatos feldolgozását, mely lehetővé teszi az adatok elemzését, és azt, hogy valamennyi munkafázis végzése emberi beavatkozás nélkül történhet.

Urbán Sándor, a 9. szakosztály vezetője a vonatbefolyásoló berendezések bevezetésének módszereit ismertette. Továbbá azokat az eszközöket sorolta fel, melyek megfelelnek a magyar vasúthálózat sajátosságainak.

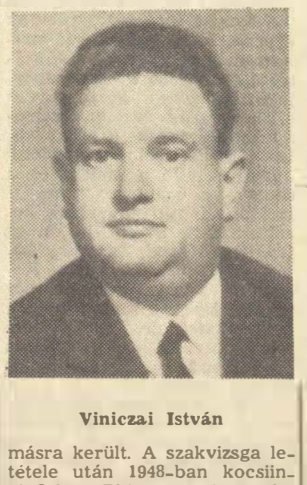
A kétnapos konferencián elhangzottakból egyöntetűen kicsendült: *a vasút automatizálása nemcsak a jövő, hanem a jelen sürgető feladata,* hisz növeli a gazdasági eredményeket, feloldja a szűk keresztmetszeteket, javítja a minőséget, lehetővé teszi a berendezések optimális kihasználását és csökkenti az üzemzavarok számát.

H. A.

Apáról fiúra

Négy vasutas a Viniczai családban

Régi vasutas család Székesfehérvárott a Viniczaiaké. Nagyapa, fia, unokája, sőt menye is a vasútnál dolgozik. *Viniczai István* 1940-ben került a vasúthoz. Apja a járműjavítóba vitte, ahol géplakatos vizsgát tett. Később az állomásra került. A szakvizsga letétele után 1948-ban kocsiintézető lett. Ebben a beosztásban dolgozik ma is.



Viniczai István

Leánya a nagyapa munkahelyén, a járműjavítóban van, felesége pedig ugyancsak az állomáson. *Szeretik a vasutat, s ez a szeretet apáról fiúra, sőt unokára szállt.* A vasút nemcsak az országot hálózza be és köti össze ezernyi szállal, hanem a családokat is.

Viniczai István 20 éve dolgozik ktg-s beosztásban. Munkáját kifogástalanul látja el. Arra is jut ideje, hogy gazdasági munkája mellett társadalmi munkát vállaljon. Még felsorolni is sok, mennyi mindent végez. *Az állomás pártalapszervezetének tagja, népi ülnök, önkéntes rendőr és a jó hírű székesfehérvári vasutas énekkarnak szakosztályvezetője és lelkes dalosa is.* Ezeket a megbízatásokat úgy látja el, hogy a gazdasági munkája nem szenved csorbát. Az állomásfőnök szerint munkahelyétől csak akkor van távol, ha — mint népi ülnöknek — a bíróságra kell mennie. S mindemellett jut ideje a családjára is.

A család jelenti életének másik felét. Fiatalon, 20 éves korában nősült. Ma katona fia és felnőtt lánya van.

— Az ember élete nyegében kétszer kerül választút elé —, mondja halk egyszerűséggel — *először, amikor pályát választ, másodszor pedig, amikor élettársat. Én mind a kétszer jól választottam.*

Viniczai István kiegyensúlyozott, boldog ember. Nagy munkabírásának ez a titka.

Kálmán Györgyi

Köszönet a gyógyító munkáért

Üzemi balesetem miatt 57 napig tartózkodtam a MÁV Kórház *Szántó Béla* utcai részlegében. Botra támaszkodva baktattam be, s hála a gyógykezelésnek, *bothasználat nélkül távoztam el onnan.* Arról, hogy nem gyógyultam meg teljesen, a kórház nem tehet. Emiatt csak balsorsomat okolhatom.

A betegek többségét meggyógyítják! Rövid ott-tartózkodásom alatt is sok ápolásra szorult beteg érkezett, akiket hosszabb-rövidebb idő alatt meggyógyítottak. Április 29-én például egyszerre öt beteg hagyta el a kórházat gyógyultan. Táskájukhoz kötözve vitték a már felesleges botjaikat.

A kórházban példás a rend és a tisztaság. Van televízió, s különféle társasjáték. Meg kell emlékeznem *az orvosokról, ápolónőkről és a gyógytorna tanárnőkről is,* akik a gyakran fájdalmas, de mindig céltudatosan gyógyító tornát vezetik, s munkájukkal a betegek százait adják vissza a társadalomnak.

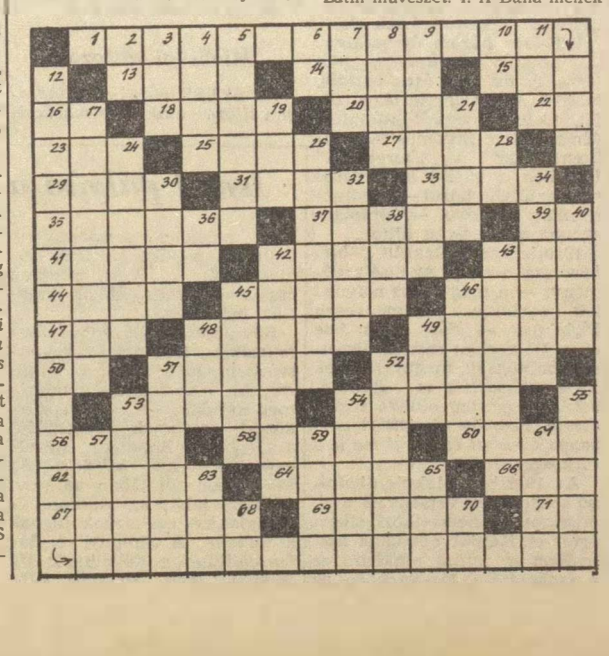
A lelkiismeretes gyógyítómunkáért ezúton is köszönetet mondok a kórház kollektívájának.

Bognár Károly

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A szakszervezeti szervek közelmúltban kapott jogköre. (Folytatás a függőleges 12-ben.) 13. Város a Szovjetunióban. 14. A Vörös-tenger déli kijárója. 15. Bibliai név. 16. Háziállat. 18. Finom könnyedség. 20. Holland város a Zuider-see partján. 22. Egymást követő betűk. 23. Angol főnemes címe. 27. Igen régi kor. 29. A gyümölcs teszi. 31. A tea hatóanyaga. 33. Afrikai állam. 35. Kérge szolgáltatja a kininit. 37. A Vaskapu török elnevezése (...-kapu). 39. Gitár végei. 41. ...fakó. 42. Ez kifejezetten egyenes. 43. Spanyol folyó. 44. Takaros, csinos. 45. Ráma. 46. Tejtermék. 47. Betűpótlással zongora márka. 48. Burgonyát tisztít. 49. ...ológia, az emberi testről szóló tudomány. 50. Téli sporteszköz. 51. Tipp. 52. Siettet, szorgalmaz (latin). 53. ...mózis, átszivárgás. 54. Görög összetételekben ál. 56. Aval a végén vízi jármű. 58. Borsod megyei község. 60. Zola regénye. 62. Szerencse teheti valakivel. 64. Az öntudatlanságig fokozott kábultság. 66. Edényben található! 67. ... Irén, kiváló dizőz, énekesnő volt. 69. Kecsesen mozgó. 71. Kötőszó.

Függőleges: 2. Igor a közepén. 3. Latin művészet. 4. A Duna mellékfolyója. 5. Északamerikai indián törzs. 6. A samarium vegyjele. 7. Vajon ád? 8. Európa-bajnok ökölvívónk. 9. Renyhe, nem mozgékony (latin). 10. Igekötő. 11. Idegen állatkert. 12. A vízszintes 1. folytatása. 17. Vitaminhiány folytán fellépő idegbetegség. 19. Ikrek a szélek nélkül. 21. ...Mariann, fiatal színművésznő. 24. Perc, közhasználatú idegen szóval. 26. Francia író és filozófus. (1713—1784). 28. Hangtalan rugó. 30. ...ográfia, a térképtervezés tudománya. 32. Kalap, takaró készül belőle. 34. A gótika francia elnevezése. 36. Az erdő alkotója. 38. Kérdőszó. 40. 1913-ban Nobel-békedíjat kapott amerikai politikus. 42. A görög mitológiában a bosszúálló igazság istennője. 43. A mohamedánok szigorú böjtje (ék.-csere). 45. Fejér megyei község. 46. Japán fővezér 1868-ig. 48. Hatod mássalhangzói. 49. Ismeretben megtalálható! 51. Ő nyerte vala. 52. A hal helyváltoztatására szolgáló végtagja. 53. Magával invitál. 54. A frank uralkodóház néhány tagjának neve. 55. ... Code, angol távirati rövidítések szótára. 57. Gödör. 59. Lóvontatású vasúti kocsi. 61. Szel. 63. Majdnem tele. 65. Kerge, a végén. 68. Személyes névmás. 70. Régi nagy filmsiker.



Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 12. **Beküldési határidő:** 1969. augusztus 10.

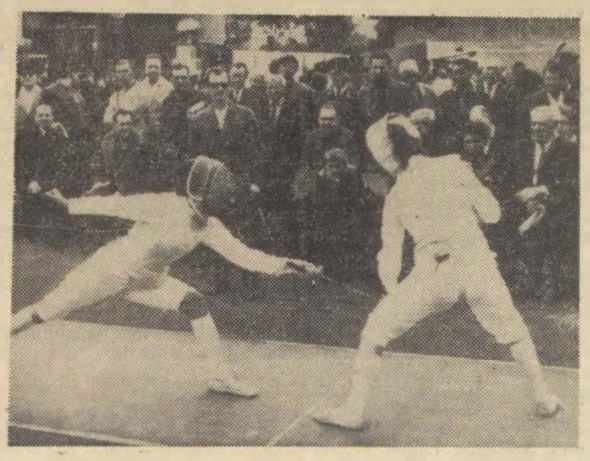
Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Menetrendszerinti közlekedés. Balesetmentesen végzett munka.

Egy-egy könyvet nyertek az 1969. évi 12. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kovács Magdolna, Gelldömölk, MÁV-telep 21/2. Erdei József előadó, Tamási vasútállomás. Kőszegi Imréné, Szeged, Deák Ferenc u. 2. Gulyás István, Almásfüzitő, Naszályi u. 14. Molnár Imre forg. szolg.-tevő, Porpác áll.

Nagyszabású kultúr- és sportünnepély a Szőnyi úton

Budapesten a vasutasnapi sportesemények szombaton délután *a BVSC-ESW Wien* öregfiúk mérkőzésével kezdődtek. A viharos erejű széllel dacolt kisszámú nézősereg nem bánta meg, hogy kilátogatott a találkozóra. A kedélyes, jó hangulatú meccsen, *a BVSC öregfiúk végeredményben 5:4 arányban győztek.* Mint az eredmény is mutatja, sok gólnak, szép és könnyed játéknak tapsolhatott a közönség.

Másnap, vasárnap reggel nemzetközi vívóversennyel folytatódott a műsor. Fiatal versenyzőink *Wroclaw* és *Drezda* város vasutas vívóival mérték össze tudásukat. *A „maratóni"* versenyen a párbajtőr kivételével minden számban a lengyelek szerezték meg az első helyet.



Vívók a szabadtéri páston

(Hemző Károly felvétele)

Délelőtt az úszóverseny szolgáltatta a legkellemesebb meglepetést. A BVSC ifjúsági gyorsváltója — *Sipos, Erdélyi, Rátonyi* és *Császári* — országos egyesületi ifjúsági csúccsal, a 100 méteres női mellúszásban *Kovács Edit* országos csúcsbeállítással győzött. *Turóczi Judit* is rácáfolt az őt „eltemetni" akaróknak, és *csak 2 másodperccel maradt el Európa-rekordjától.*

A formába lendült Turóczi Judit

(Hemző Károly felvétele)

Az uszoda területén egy kedves ünnepségre is sor került. A BVSC legeredményesebb szakosztályának, a vívószakosztálynak vezetői és a klubvezetők búcsúztak négy, az aktív sportolástól visszavonuló kitűnő sportembertől: *Székely Tibornétól, dr. Balthazár Lajostól, dr. Kovács Lajosnétól* és *Cvikovszky Ferenctől.*

A nap ragyogóan sütött, az eső sem esett, de az időjárás mégis csak beleszólt a műsor alakulásába. Az orkánszerű szél miatt nem lehetett megtartani a rádióirányítású repülőmodellek bemutatóját. *A látványos kerékpáros verseny és a labdarúgó mérkőzés valószínűleg kárpótolta a közönséget az elmaradt bemutatóért.* A BVSC még azt a luxust is megengedhette magának, hogy 11-est hibázzon. *A csapat így is győzött 5:1 arányban az ESW Wien II. ligában szereplő labdarúgók ellen.*

A vasutasnap kultúrprogramja már a kora délutáni órákban kezdetét vette. A zöld gyepen a *Kék Csillag* együttes, valamint *Mátrai Zsuzsa, Németh József* és *Gálvölgyi János* szerepeltek. A Kék Csillag együttes nagysikerű műsora után a súlylyesztett kézilabda pályán *Keleti Pál, Széchi Vilma, Hadai Győző* és a Landler Jenő Járműjavító bohóc szakkörének tagjai pedig a kicsinyeket szórakoztatták. Nagy sikere volt a *dr. Hársing Lajos* tanár által vezetett tréfás vetélkedőnek, melynek során nagyon sok csokit és cukorkát nyerhettek a gyerekek. Ebben a műsorban lépett fel a vasutasszakszervezet zeneiskolájának ifjúsági fúvószenekara.

A vasutasnap kultúrprogramja este, az ünnepi műsorral folytatódott. A szabadtéri színpadon, többszáz néző előtt, elsőként a vasutasnapra hazánkba érkezett *Finn Államvasutak Vegyeskórus*-szövetségének dalosai szerepeltek. Ezután szakszervezetünk szimfónikus zenekarának közreműködésével *Palcsó Sándor*, az Állami Operaház tagja és *Veress Éva* operaénekesnő lépett a közönség elé.

A műsor második felében az Északi Járműjavító Művelődési Házának *kiváló együttes* címmel kitüntetett tánckara és két szólistája, *Madarász Katalin*, valamint *Bojtor Imre* szórakoztatták a közönséget. A csaknem két órás műsor méltán váltotta ki az elismerést, a lelkes tapsot.

A vasutasnap sport- és kultúrrendezvényeinek megszervezéséért elismerés illeti a budapesti területi bizottság kultúr- és sportbizottságát, akik fáradtságot nem ismerő munkával, mintegy 20 aktíva bevonásával sokat tettek a vasutasnap ünnepi hangulatának megteremtéséért.

Szerényi József
Zsoldos János

Vasutas Európa-bajnokság

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) megbízásából, szakszervezetünk rendezésében, augusztus 3-án Budakeszi környékén kerül sor *a III. országúti kerékpáros vasutas Európa-bajnokságra.* A nemzetközi versenyen francia, olasz, NDK-beli, lengyel, csehszlovák, jugoszláv, bolgár, szovjet és magyar vasutas versenyzők mérik össze tudásukat. A táv 164 kilométer, amelyet 4 körben tesznek majd meg a részvevők.

CSANÁDI KUPA

A BVKH lövész csapatának tagjai másodszor nyerték el a *Csanádi Kupát*, amelyet 1954-ben alapítottak. Az öt fős csapat tagjai szorgalmasan készülnek a jövő évi versenyre, mert szeretnék harmadszor is megszerezni a kupát.

Ötvenéves a Szegedi Vasutas Sport Egyesület

Az Európát megrengető első világháború után az emberek tanácstalanok voltak. Létbizonytalanság, munkanélküliség vetítette előre árnyékát. De élt az emberekben a lélek ereje, a test készsége, mely cselekvésre bírta a magyar vasutast. A bizonytalanságból kivezető utat az összefogásban látták. Nehéz, küzdelmes évek következtek. Sztrájkok, megaláztatások, elbocsátások. Mégis voltak, akik felismerték a sport hivatását, erejét és otthont biztosítottak fiatal és idősebb korosztályok számára, a testi és szellemi művelés tevékenységére.

Nehéz viszonyok között

Ilyen körülmények közepette alakult meg *Szegeden 1919 tavaszán* — a forgalmi szolgálattevők kezdeményezésére — a *Szegedi Vasutasok Sport Egyesülete.* Ebben a munkában később segítőtársra találtak *Szeged-Rókus* kocsiműhelyének dolgozóiban.

Az akkori nehéz viszonyok miatt az egyesületben két évig csupán kísérletezések folytak. 1921-ben a *labdarúgó* szakosztály alakult meg, amely 1924-ben a *Délkerületi Alosztály* bajnoka lett. 1923-ban indult nagy reményekkel az *atlétikai* szakosztály, amelynek két tagja, *Földényi* (Frank) és *Szávay* 1923-ban és 1925-ben az országos maratoni bajnokságon 2., illetve 3. helyezést értek el.

1926-ban három új szakosztály alakult: *kerékpáros, női torna és az úszószakosztály,* melyek számtalan értékes díjat, trófeát nyertek különféle versenyeken. Érdemes megemlíteni, hogy a „kerekesek" 1929-ben a vidéki kerékpáros szakosztályok közül — eredményeiket tekintve —, országosan az első helyen álltak.

1929-ben megalakult a *birkózó* szakosztály. Az első eredményt — a még ma is a fiatalok nevelésével eredményesen foglalkozó — *Futó Géza* érte el, a Délkerület szenior légsúlyú bajnokság megnyerésével. *Ez a szakosztály is eredményekben gazdag múltra tekint vissza. Számos válogatott versenyzőt nevelt és nevel ma is a birkózósportnak.*

Az 1932-ben alakult *ökölvívó* szakosztály versenyzői több országos és nemzetközi sikert értek el. Később anyagiak hiányában megszűnt működni ez a szakosztály. Ugyanebben az évben alakult a *lövész* szakosztály, amely Délkerület legjobb lövészeivel dicsekedett. Számtalan értékes vándordíj tulajdonosai voltak, országos versenyeket nyertek. A *tenisz* is otthonra talált a vasutasok egyesületében. Számtalan kerületi bajnokságot nyertek, később nemzetközi versenyeken is részt vettek.

A dolgozók összefogtak

Az egyesület életében — ebben az időben — értékes munkát fejtettek ki: *Czeglédi József, Faragó Géza, Karlóczai Béla, Végh József, Bakos Béla* és még sokan mások.

1936 jelentős változást hozott a Szegedi Vasutasok Sport Egyesületének életében. *A szolgálati főnökség dolgozói összefogtak, és elhatározták, hogy a vásártéri „sporttelep" helyett a Rókus állomás melletti lápos területen sportstadiont építenek.* A várostól 100 évre bérbe vették a területet és elkezdték a stadion építését, amely még ma is Szeged egyik legszebb sportlétesítménye.

A pálya elkészülte után a munka már valamivel könnyebben ment, mivel nem kellett a libalegelőre járni edzeni a labdarúgóknak, atlétáknak. Anyagi támogatást csak minimálisat kapott az egyesület a *MÁV Sportligától.* Ez a támogatás még a legszükségesebb költségeket sem fedezte.

Minőségi változás

Az SZVSE életében *minőségi változás csak a felszabadulás után következett be.* Egységes irányítás alá kerültek a sportegyesületek, és állandó anyagi támogatást kaptak működésükhöz. Ez a változás jótékonyan hatott ki az egyesület munkájára. *A vasutasszakszervezet olyan támogatást adott, amilyet előző időkben nem is remélhettek sportolóink.* Ez minden területen érezte tette hatását. Egymás után jöttek létre új szakosztályok, a meglévők pedig megerősödtek.

Jelenleg 10 szakosztálya és 650 igazolt versenyzője van az egyesületnek. Lehetőség nyílott a létesítmények felújítására, korszerűsítésére. A sportolók nyugodt körülmények között készülhetnek a versenyekre. *Megszűnt a létbizonytalanság.* Társadalmi rendünk lehetővé tette a munka és a sport igazi örömének megismerését. Olyan nagyságok kerültek ki az SZVSE-ből, mint *Gyuricza József, Zalavári, Suták, Bárkányi, Gelei Éva, Kovács S., Tégla Ferenc* és még sorolni lehetne azok neveit, akik sok-sok dicsőséget szereztek a Szegedi Vasutas Sport Egyesületnek és az egyetemes vasutassportnak.

A minőségi sport mellett kialakult a vasutas dolgozók tömegsportja is. *Több ezerre tehető azoknak a száma, akik nehéz fizikai vagy szellemi munka után a sporttelepen találták és találják meg szórakozásukat, egészségük megőrzésének feltételeit.* Jelenleg is jelentős támogatásban részesül a tömegsport, melyet megértően támogat a jubiláló egyesület elnöksége.

Hegedüs Jenő

Ismét pályán a Simonyi család

A miskolci szurkolóknak kellemes emléke az 1966. június 20-án lejátszott Simonyi család—Miskolci ÉMTE öregfiúk mérkőzés.

Rövidesen ismét szabadságra érkezik az 1933 óta Franciaországban élő *Simonyi II. András.* Az ő tiszteletére rendezik meg az idén is a családi mérkőzést, amelynek házigazdája a legtöbb Simonyit nevelő egyesület, az MVSC. Az MVSC-ben általában 43 éven felüliek, tehát az idősebb Simonyiakkal egykorúak fognak szerepelni. A Simonyi család összeállítása a következő: *ifj. Simonyi Jenő, Simonyi VIII. Ferenc, Simonyi V. Miklós, Simonyi IV. Gyula, Simonyi IX. László, ifj. Simonyi Gyula, Simonyi I. István, Simonyi II. András, Simonyi VII. Jenő* és *Simonyi III. Imre.* Egyedül a kapus, *Károlyi József* nem tagja a családnak.

A közös öröm sajnos nem lehet teljes. A játékosok közül hiányzik *Simonyi VI. Sándor,* aki 1946-ban szomorú beleset következtében bal lábát elvesztette. Ő végzi a kezdő rúgást *Egerszegi Kálmán* bácsival, a régi MVSC intézőjével.

Simonyi István
Putnok

HÍREK

— **Üzemlátogatáson vett részt** a Záhony körzeti állomások szakszervezeti bizottsága mellett működő nőbizottság. A kisvárdai Vulkán üzem dolgozóit és nőbizottságát keresték fel. Azt vizsgálták, hogy a kisvárdai ipari üzemben milyen munkakörülmények között dolgoznak a nők.

— **Ünnepi műszakot indítottak** a XIX. vasutasnap tiszteletére Debrecen állomás dolgozói. Vállalták többek között, hogy a személyvonatok menetrend szerinti indítását 95,5 százalékra, a tehervonatok menetrend szerinti indítását pedig 81 százalékra teljesítik, a tehervonatok átlagos terhelésénél pedig 102 százalékos teljesítést érnek el.

— **Eredményesen zárták az** 1968/69-es szakszervezeti politikai oktatási évet a Budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézetben. Az intézet dolgozói közül legtöbben a Társadalmunk Időszerű Kérdései tanfolyamon vettek részt.

— **Rakodás gépesítési bemutató Szombathelyen.** A szombathelyi teherpályaudvaron a 17. sz. Autóközlekelési Vállalat, a Közép-Dunántúli Tégla- és Cserépipari Vállalattal együttműködve korszerű téglarakodó szerkezetet, illetve gépeket mutattak be. A rakodógép segítségével egyszerre 300 téglát raknak a vagonba be, illetve ki. Ezzel a berendezéssel 1 tonna téglát az eddigi 8 perc helyett 3 perc alatt mozgatnak meg.

— **Több napos tanfolyam keretében ismertették** a műhelybizottsági titkárok és műhelybizottsági reszortfelelősök feladatát a Záhony körzeti állomások szakszervezeti bizottságánál. A tanfolyamon öt előadás hangzott el. Az előadások után a hallgatók konzultáció keretében vitatták meg a hallottakat.

— **160 nyugdíjast hívtak meg a BVKH vasutasnapi ünnepségére,** amelyen a vasutasszakszervezet zeneiskolájának népi zenekara rövid műsort adott. A nyugdíjasokkal az ünnepség után fehér asztal mellett elbeszélgettek.

— **A debreceni** vontatási főnökség dolgozói a vasutasnap tiszteletére vállalták, hogy 1 százalékos gázolaj megtakarítást érnek el, valamint terven felül elvégzik két gőzmozdony részlegvizsgáját. Vállalásukat 1,5 nappal a vasutasnap előtt teljesítették.

— **Nem okoz teljesítménykiesést** a MÁV Magasépítési Főnökségénél az 1969. évben bevezetett csökkentett munkaidő. Ez tűnik ki abból az intézkedési tervből, amelyet a főnökség operatív bizottsága dolgozott ki a munkaidőcsökkentés miatt kiesett munkaórák pótlására. Az intézkedési tervben szereplő szervezési intézkedések tették lehetővé, hogy a kiesett 156 000 órát teljes egészében pótolni tudják.

— **Becsületbolt Záhonyban.** A Záhonyi Vontatási Főnökség dolgozói munkahelyükön becsületboltot nyitottak. A bolt működése alatt eddig mindig többlettel zárta a kaszszát.

— **Kéthónapos ünnepi műszak.** Rákosrendező állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozói a XIX. vasutasnap és augusztus 20-a, az alkotmány ünnepének méltó megünneplése tiszteletére július 1-től augusztus 31-ig kéthónapos ünnepi műszakot tartanak.

— **Biztonságban a tüzelő.** Pécel állomáson mintegy 30 méter hosszú betonkerítéssel vették körül a vasút tulajdonát képező tüzelőt. A kerítés felállítását a józsefvárosi pályafenntartási főnökség Lendület brigádja 9 óra alatt végezte el.

Lakáscsere

— **Elcserélném** szoba, konyhás, földszinti, kertes szolgálati lakásomat tanácsi vagy szolgálati, kert nélküli lakásra, első emeletig. Érdeklődni lehet: Heincz János, MÁV-nyugdíjas, Bp. X., Salgótarjáni úti MÁV-telep, XIX. ép. fsz. 4.

— **Belvárosi 2 szoba konyhás I.** emeleti főbérleti lakásomat elcserélném külterületi, esetleg Budapesttől kb. 28—30 km-re levő kertes családi otthonra. Cím: özv. Polgár Ferencné, Bp. VI., Ó utca 29. I. 11/a. Érdeklődni levélben!

— **Pesterzsébeti** 1 szoba félkomfortos szolgálati lakásom elcserélném 2 szoba összkomfortos, esetleg félkomfortos lakásra, Budapest területén bárhol. Lehet tanácsi is. Cím: Hulyák Béla, Bp. XX., Klauzál u. 42. a. 4. Érdeklődni egész nap lehet.

A szerkesztőség üzeni

Dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor, Szeged; Kisvárdai István, Nyíregyháza; Bali Ferenc, Rákosrendező; Gutay István, Pécel; Czirják Ferenc, Záhony; Marosán Pál, Czeglédi Sándor, Debrecen; Szokob Ferenené, Bánkuti László, Szilágyi Sándor, Budapest; Simonyi István, Putnok; Csiba József, Gödöllő; Bognár Károly, Tapolca; Szücs Ferenc, Hatvan: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bognár Károly, Tapolca: Levelét illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—873
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—46.
Szikra Lapnyomda

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—19 óráig
Vasárnap: 10—19 óráig
Pénteken zárva
• KITŰNŐ FEKETE
• SAJÁT KESZITESŰ CUKRASZSÜTEMÉNYEK
• VIRSLI, DEBRECENI
• ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK
UTASELLÁTÓ

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM. 15. SZÁM Ára 40 fillér 1969. AUGUSZTUS 2.

Hogyan dolgoztunk, mennyit szállítottunk az első félévben?

A vasút 52,8 millió tonna árut és 198 millió 904 ezer utast szállított

A *Vasúti Főosztályon* az elmúlt napokban elkészült az első félév gyorsmérlege. E szerint *a vasút 52,8 millió tonna árut és 198 millió 904 ezer utast szállított*, az áruszállításnál 2,6 millióval kevesebbet az előirányzottnál és a bázisidőszaknál. A lemaradás oka egyrészt az, hogy a szállítható felek az első negyedévben nem használták ki a vasút szállító kapacitását. Másrészt a kezelési helyekre kiállított kocsikból — az első félévben — *mintegy 35 ezer kocsit lemondtak.* Ez a kocsimennyiség az elért 20,25 tonnás statikus kocsikihasználási tényszámmal számolva több mint 700 ezer tonnát jelent. Az igazság kedvéért azt is meg kell mondani, hogy

a nagyszámú kocsilemondásban része van annak is, hogy a vasút a megrendelt kocsikat egyes esetekben nem a fuvaroztatók által igényelt időpontban állította ki.

Az év első hónapjaiban az építőanyagok — kő, kavics, cement és betonáru — szállítási igénye és a szénszállítás elmaradt az előző évi mennyiségtől. A tavasz beálltával azonban már fokozatosan megnőtt a fuvaroztatók igénye. *S mivel az exportforgalom is jelentősen növekedett, egymásután jelentkeztek a vasút nehézségei.* Meghosszabbodott a kocsiforduló idő, ugrásszerűen megnőtt a hálózaton levő rakott és kirakatlan kocsik mennyisége.

A vasút devizaszerző tevékenysége szempontjából sokat jelent, hogy a nagyobb export következtében növekedett a külföldön levő MÁV-kocsik száma. Ennek ellensúlyozására *több OPW-kocsit használtunk fel, ugyancsak az exportnál, hogy ezáltal is több kocsi jusson a belföldi szállítások lebonyolítására.* Sajnos ezek és a hasonló jellegű intézkedések a gondokon csak enyhíteni tudtak. A fő probléma, a kocsihiány napjainkban is fennáll.

Az első félévben *nem sikerült a tervezett eredményt elérni* a személy- és tehervonatok menetrendszerű közlekedésében sem. Az előbbi 1,24, az utóbbi pedig 1,94 százalékkal kevesebb az előirányzottnál.

A tervszerű és a menetrend szerinti közlekedést nagymértékben hátráltatja a vonatforgalom helytelen szabályozása is. A forgalmi szolgálattevők egyrésze nem számol az érkező és induló vonatok menetidejével, nem elég körültekintően bocsátja be állomására az érkező és küldi el az induló vonatot. Gyakori hiba az is, hogy

az érkező vonat részére nem biztosítanak időben szabad vágányt, s a bejárati jelzőt is késve kezelik.

Ezek a mulasztások késést okoznak a vonatoknál. De gyakran okoznak késést egyéb műszaki hibák is.

A tehervonatok statikus terhelésénél kedvezőbbek az eredmények. A tényszám 0,32 tonnával magasabb a bázisnál. A szervezési intézkedések és a korszerű vontatási eszközök számának növekedése lehetővé tette, hogy a személyszállító vonatok utazási sebessége 0,31, a tehervonatoké pedig 0,41 kilométer/órával emelkedett egy év alatt.

A második félévben

59,7 millió tonna áru és 208,7 millió utas elszállításával kell a vasútnak számolni.

Miután a tehergépkocsipark nem a csúcsigényekhez van méretezve, *nem lesz könnyű eleget tenni a vasúttal szemben támasztott igényeknek.* Egy bizonyos, csakis a meglévő eszközök maximális kihasználása, a vasutasok együttes erőfeszítése hozhat sikert.

A teherkocsipark felhasználása például nem nélkülözheti a központi irányítást. Elengedhetetlen tehát, hogy a kiadott központi intézkedéseket minden érdekelt dolgozó maradéktalanul végrehajtsa. Különösen

nagy figyelmet kell szentelni az exportszállításokra és a Záhonyban jelentkező importküldemények gyors átrakására és továbbítására.

Az eddig is érvényben volt és alkalmazott gyakorlati módszerek alkalmazásától az őszi forgalom idején sem szabad eltérni.

A vasút vezetői bíznak abban, hogy a szocialista brigádok, de a vasút valamennyi dolgozója — az objektív nehézségek ellenére is — mindent megtesznek annak érdekében, hogy a szállítási feladatok a második félévben kedvezően alakuljanak.

(visi)

A vasutasnap óta

Szajolig közlekednek a villamos mozdonyok

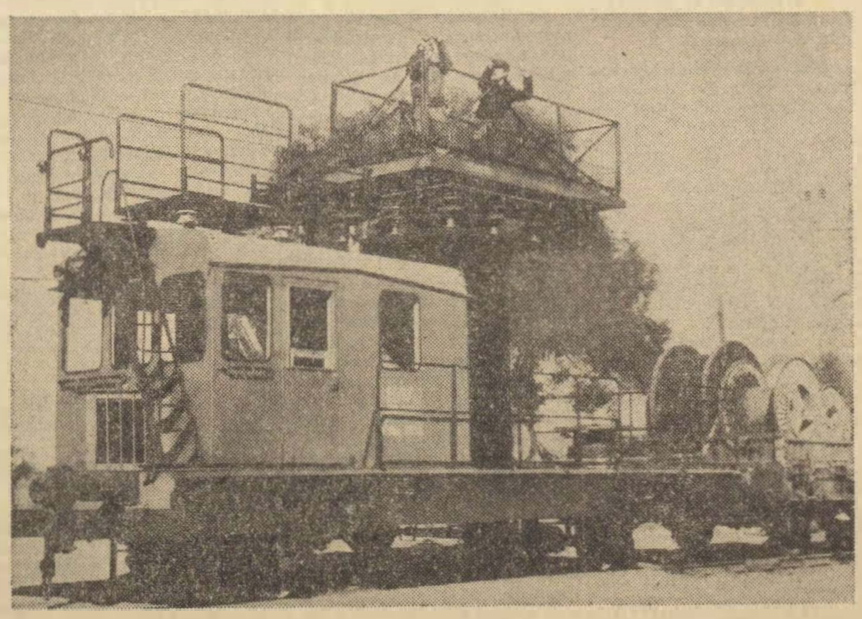
A *MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség* dolgozói még az év elején elhatározták, hogy a *Cegléd—Szajol* közötti 38 km-es vonalszakaszt a XIX. vasutasnap tiszteletére villamosítják. A felajánlást becsülettel teljesítették. Villamosították Abony állomást, felsővezeték került Szolnok állomáson négy vágány fölé és Szajol állomáson is befejeződtek a munkálatok.

A debreceni vonal villamosításán kívül még ebben az évben villamosítják *Rákosrendező pályaudvart, Kőbánya–Kispest* és *Ferencváros* között az összekötővágányt, valamint a szolnoki rendezőpályaudvart.

E munkálatok befejezésével lehetővé válik, hogy Ferencváros és Szolnok rendező között villamos mozdonyokkal továbbítsák a tehervonatokat. *Szajolig ugyancsak villamos mozdonyok továbbítják a Záhony és Lökösháza irányába futó tehervonatokat.* Az így felszabaduló Diesel-mozdonyokkal a vonalon még szolgálatot teljesítő gőzmozdonyokat váltják le.

A Cegléd—Szajol közötti vonal villamosítása közben a dolgozók *11 ezer köbméter földet mozgattak meg, 7300 köbméter betont használtak fel az oszlopok felállításához, 1680 db oszlopot építettek be* és a vágányok fölött mintegy 130 km hosszú vörösréz munkavezetéket feszítettek ki.

A villamosított vonalszakaszt a XIX. vasutasnapon vette birtokba a forgalmi és vontatási szakszolgálat. A Budapest—Nyíregyháza közötti vonal teljes villamosítását a jövő év végére fejezik be.



Munkában a felsővezetékesek.

(Laczkó Ildikó felvétele)

KENESEI VAKÁCIÓ

Szakszervezetünk balatonkenesei gyermeküdülőjében a nyári szünidőben több mint 4000 vasutas gyermek tölti gondtalanul a vakációt. (Folytatás a 4. oldalon.)

Valamennyi szállítási, kikötői és halászati dolgozó akcióegységéért

A Szállítási, Halászati, Kikötői Dolgozók V. Nemzetközi Konferenciájának felhívása

Mint arról lapunkban már hírt adtunk, május 12—17 között Berlinben tartotta V. szakmai konferenciáját a *Szállítási, Halászati, Kikötői Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége.* Az alábbiakban közöljük a konferenciának a szállítási, halászati, kikötői dolgozók akcióegységére szóló felhívását.

Mi az V. nemzetközi szakmai konferencia résztvevői, akik valamennyi kontinens különböző országai szállítási, kikötői és halászati dolgozóit képviseljük és különböző irányzatú szakszervezetekhez tartozunk, 1969. május 12—17-ig összeültünk Berlinben, hogy megtárgyaljuk azokat az aktuális problémákat, amelyeket szakmánk dolgozóinak meg kell oldaniuk, és hogy megünnepeljük szövetségünk fennállásának 20. évfordulóját.

Szabadon, demokratikus tárgyalás során mindenki véleményének tiszteletben tartása mellett kicseréltük álláspontjainkat és azon tapasztalatainkat, amelyeket az élet- és munkafeltételek megjavítása érdekében folytatott harcban szereztünk.

Az eszmecsere meggyőzött bennünket arról, hogy *megvannak a reális lehetőségei annak, hogy javítsuk valamennyi szállítási dolgozó munka- és életfeltételeit,* ha erőinket a legalapvetőbb problémák megoldására egyesítjük.

A konferencián képviselt dolgozók törekvései s követelései túlnyomó részt mindenkinek közös követelését és törekvését képezik, bármely országban és bármely szállítási kategóriában dolgozzék is az illető, bármennyire különbözenek is az illető ország, vidék gazdasági és társadalmi viszonyai egymástól.

Igen nagyra értékeljük a szocialista országok dolgozóinak segítségét, akik sikereikkel és szolidaritásukkal lelkesítik a kapitalista országok dolgozóit harcukban, akik még ki vannak téve a szégyenletes kizsákmányolásnak, és akik hozzájárulnak a munkásosztály általános harcához, amelyet az a közös ellenség, az imperialisták, a gyarmatosítók és a neokolonialisták ellen a világbékéért folytat.

A szállítási, kikötői és halászati dolgozók szakszervezeteinek ezen reprezentatív közgyűléséről *nagy lelkesedéssel üdvözöltük a vietnami nép dicsőséges győzelmeit,* amelyeket az amerikai agresszió elleni harcban arat.

Örömmel üdvözöltük azokat a széles körű osztályjellegű és antiimperialista egységes akciókat, amelyeket a szakszervezeti hovatartozásra való tekintet nélkül a szállítási, kikötői és halászati dolgozók szerveztek az egész világ haladó népeivel karöltve.

Igen nagy figyelmet szenteltünk a kapitalista országokban élő szállítási, kikötői és halászati dolgozók számos közös követelésének. Ezek a követelések mindenekelőtt *egységes harcot jelentettek azok ellen a támadások ellen, amelyeket a kapitalisták a szállítási dolgozók bére, élet- és munkafeltételei, foglalkoztatása, szakszervezeti jogaik ellen indítottak.* E követelések célja az emberhez méltó élet biztosítása.

E harcok jelentősége annál nagyobb, mivel ma a mi szakmánkban óriási léptekkel halad előre a technika legújabb vívmányait felhasználó korszerűsítés és racionalizálás. Önök mindnyájan azért harcolnak, hogy méltányos részt kapjanak munkájuk növekvő termelékenységének gyümölcseiből. Eltökélten szembeszállnak azzal, hogy csak a nemzetközi kapitalisták és monopóliumok élvezzék erőfeszítéseik hasznát. Harcolnak az ellen, hogy veszélyeztessék az önök foglalkoztatottságát, bérét, szociális vívmányait és egészségét.

A monopolisták abból a célból, hogy növeljék profitjukat, és hogy beruházásuk költségeit a dolgozókkal fizettessék meg, csökkentik a dolgozók bérét. Ha másképpen nem, akkor úgy, hogy rögzítik a béreket, ugyanakkor emelik az árakat, emelik az adókat és így a dolgozókat súlyos problémák elé állítják. Az árpolitika és az infláció veszélyezteti a dolgozók vásárlóerejét.

Azon országok dolgozói, amelyek most szerezték meg függetlenségüket, *minden erejüket latba vetik, hogy legyőzzék a fennálló nehézségeket, azt az átkos örökséget, amely még a gyarmati igának tudható be.* Azért harcolnak, hogy véget vessenek az imperialisták és neokolonisták politikai, gazdasági beavatkozásának, akik arra törekszenek, hogy uralmukat országuk sorsa felett továbbra is a kezükben tartsák.

Mindnyájuknak közös követelése, hogy a tőke befolyásától mentes, a monopóliumoktól független közlekedési hálózattal rendelkezzenek, amely a közgazdaság harmonikus fejlesztését és az egész társadalom ügyét szolgálja.

Mi, valamennyi szállítási, kikötői és halászati dolgozohoz szinte, fajra, vallási felfogásra, politikai meggyőződésre és hovatartozandóságra figyelem nélkül az alábbi felhívást intézzük:

— Egyesítsük erőinket abban a harcban, amelyet a dolgozók érdekeinek megvédéséért, a dolgozók követeléseinek kielégítéséért vívunk, teremtsük meg a munkásosztály egységes szolidaritásakcióinak újabb lehetőségeit közös ellenségeink,

— *a monopóliumok,*

— *az imperializmus,*

— *és a bármilyen formában jelentkező kolonializmus ellen.*

— Kezdjünk konkrét és őszinte párbeszédet valamennyi szakszervezet között azon az alapon, hogy egymás véleményét kölcsönösen tiszteletben tartjuk, és nem avatkozunk bele mások belügyeibe. Azzal a céllal, hogy koordináljuk és szabatosan megfogalmazzuk követelési- és akcióprogramunkat; *alakítsunk hatalmas és széles frontot, amely alkalmas arra, hogy legyőzze a kapitalista munkaadók ellenállását, a monopolista és reakciós erőket* és végleges győzelmet arassunk minden gazdasági és szociális követelésünk teljesítése érdekében

— a demokrácia és a társadalmi haladás,

— a nemzeti függetlenség,

— a béke ügyében.

Nem vágynak más munkahelyre

Beszélgetés szocialista brigádokról, brigádvezetőkkel

A szocialista brigádmozgalom jelentőségét, egyéniség és közösségformáló hatását ma már nem lehet vitatni. Ezt bizonyítsák a termelőmunkában elért eredmények, a gondosan vezetett brigádnaplók és elsősorban a szolgálati helyek önzetlen, a közösségi érdekeket egyre inkább előtérbe helyező kollektív szelleme is.

A humanitás, a másokon való segítés, a termelést javító kezdeményezések, ötletek, önkéntes felajánlások és társadalmi munkák *a szocialista brigádok tevékenységének követésre méltó példái lettek.* Ez a — ma már egy évtizedes múltra visszatekintő — mozgalom gazdag tapasztalatokkal és figyelemre méltó eredményekkel rendelkezik. Megállapította ezt a tényt legutóbb a szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozása is.

A MÁV-nál legkiemelkedőbb munkát végzett szocialista brigádvezetők július 31-én — jutalomképpen tizenkét napos túrára — *a Szovjetunióba indultak.* Ebből az alkalomból látogattunk meg, elutazásuk előtt, három szocialista brigádvezetőt, hogy beszéljenek tapasztalataikról, eredményeikről a brigádok életéből.

1

Mizsik Ferenc, a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség XIV. pályamesteri szakaszának brigádvezetője kérdésünkre így válaszolt:

— 1962-ben még nem tudtuk, hogy tulajdonképpen mit jelent szocialista brigádban élni és dolgozni. Nem voltunk tisztában jelentőségével és előnyeivel. Homályos volt előttünk a cél. Ez érthető is, hiszen akkor még kevesen rendelkeztek tapasztalatokkal. Hallomásból és a sajtóból azonban egyre több információt szereztem a már működő brigádok munkájáról. Erről munkatársaimat is tájékoztatva érlelődött meg bennünk a gondolat, hogy mi is megpróbáljuk. Vállalásaink teljesítéséhez sok segítséget kaptunk a párt- és szakszervezet vezetőségétől. *Jelenleg két brigádunk van. Tavaly megkaptuk az aranykoszorús jelvényeket.*

A két brigád valóban tartalmas, aktív közösségi életet él. Mindenki elvégezte a nyolc általános iskolát. *Segítik egymást a tanulásban és a munkában. A pihenőidőkben élénk politikai eszmecserét folytatnak; vitatkoznak, beszélgetnek a világ dolgairól.* Egyre több a közös téma és a közös program. Szívükön viselik egymás örömét és bánatát. Nem vágynak új munkahelyre, hiszen legtöbbjük már 10—15 éve pályamunkás, jól érzik magukat a brigádban. És „ez a múlt — ahogy ők mondják — *már hűségre kötelez...*"

2

A szocialista együttélés a legtöbb brigád életében már többet jelent a névnapok, a közös kirándulások és összejövetelek hangulatos idilljénél. *Igényesebbek, céltudatosabbak a terveik, a vállalásaik.* Nem elégszenek meg a hagyományos módszerekkel, többet akarnak produkálni annál ami úgy is kötelező a munkahelyen. Vállalkozásaik és szolidaritásuk is túlnő egy megszokott hagyomány keretein.

Héjj Károly, a Miskolc-Tiszai pályaudvar *Münnich Ferenc utazó szocialista brigád vezetője* ezeknek a gondolatoknak a tükrében villantott fel néhány képet brigádja életéből.

Elmondta, hogy brigádját élénken foglalkoztatják a munkájukkal kapcsolatos újítási lehetőségek. 1968-ban is nyolc újítási javaslatot dolgoztak ki, s eddig kettőt már elfogadtak. A szakmai tudás mellett az általános műveltséget sem hanyagolják el. *Valamennyien járnak munkásakadémiára, moziba, színházba és ezenkívül orosz nyelvtanfolyamot is végeztek,* mert munkájuk során kapcsolatba kerülnek idegen vasutasokkal is. Gyakran végeznek társadalmi munkát és a vietnami nép harcával való szolidaritásuk is a legkülönfélébb formákban nyilvánul meg.

— Ez évben például 1000 forintot gyűjtöttünk össze egyéni takarékoskodás alapján. Ezt az összeget egy elesett vietnami hős családjának megsegítésére ajánlottuk fel — mondta Héjj Károly, a Munka Érdemrend bronz fokozatával kitüntetett brigádvezető.

3

Egy közösségnek, egy kollektívának már magában véve is nagy az egyéniségformáló ereje. *A brigád akarata érvényesülni tud ott is, ahol mások nem tudnak segíteni.* Egy munkatárs káros szenvedélye, vagy erkölcstelen életmódja nem használ egy brigád hírnevének. Ilyen esetekben a közösségnek kell olyan pedagógiát alkalmazni, amely eredményhez vezet. A legtöbb esetben ez sikerül is, hiszen a kiközösítés veszélye, a magány érzése félelmet jelent.

Majoros István, a szerencsi vontatási főnökség szakszervezeti titkára ezt bizonyította egy náluk megtörtént példával.

— Tizenkilenc szocialista brigádunk van 120 taggal. Központi irányításuk is nagyobb gondot jelent, hiszen a mozdonyszemélyzetet nehéz egy időben, egyszerre összehívni megbeszélés céljából. Ezt úgy oldottuk meg, hogy egy-egy brigádértekezlet, vagy termelési tanácskozás fontosabb határozatait váltás alkalmával a dolgozók egymásnak átadják.

Az egyik brigádnál történt; *egy fűtő már annyira rabja lett az italnak, hogy veszélyeztette foglalkozását, pedig egyébként nem volt rossz munkaerő.* A mértéktelen alkoholfogyasztás miatt családi élete is elromlott, — a szakadék szélén állt. Valamit tenni kellett. A brigád összeült, elhatározták, hogy visszavezetik a helyes útra. Rávették, hogy menjen elvonókúrára, majd igyekeztek szabad időben is társaságukban tartani. Munkájukat végül is siker koronázta, *kiszabadult az alkohol „fogságából".* Nem esett vissza, sőt később kiváló dolgozó lett. A felesége hálásan köszönte meg a brigád segítségét.

Kaszala Sándor

Rászolgált a kitüntetésre

Kiss Lajos egyike volt a Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnál dolgozó munkás 13 gyermeke közül, aki apja hivatását választotta. Bár ifjú korában falés padlóburkoló, majd lakatos szakmát tanult, mégis vasutas lett. *1938-tól előbb mint mozdonyfűtő, majd segédkezelőként dolgozott a Keleti fűtőházban.*

A felszabadulás után aktívan bekapcsolódott a szakszervezeti mozgalomba. *1945 óta tagja a pártnak és a vasutasszakszervezetnek.* Ereje teljében, nagy energiával vett részt a lerombolt vasút újjáépítésében, az ország vérkeringésének megindításában. Szolgálati munkája mellett, mint társadalmi munkás már abban az időben is sokat fáradozott a közösségért, az épülő szocialista társadalomért. Ez az erénye a későbbi években sem hagyta el. Bizonyára ennek is része van abban, hogy *a fűtőház szervezett dolgozói 1952-ben megválasztották a szakszervezeti bizottság élére.*

Hogy méltó volt a tagság bizalmára, azt munkájával, tetteivel bizonyította. *1956-ban ott volt a munkáshatalomért harcolók első soraiban. Bátor helytállásáért kormánykitüntetésben részesült.* Mint a szakszervezeti bizottság titkára az utóbbi időben különösen sokat fáradozott a vontatási utazószemélyzet élet- és munkakörülményeinek javításáért.

Kiss Lajos, aki 17 évig irányította a Keleti Vontatási Főnökség szakszervezeti bizottságának munkáját, július 1-én nyugalomba vonult. *Közvetlen munkatársai rendkívüli ünnepi szakszervezeti bizottsági ülésen búcsúztak tőle.* Az ünnepi ülésen a területi bizottság, s a helyi pártszervek is képviseltették magukat.

Nyugdíjba vonulása alkalmából, a vasúti közlekedés érdekében végzett kiemelkedő munkája elismeréséül, a XIX. vasutasnapon *Kiváló vasutas* kitüntetésben részesült. Rászolgált a kitüntetésre.

(kovács)

Tíz év után a mércét magasabbra tették

GONDOLATOK, TAPASZTALATOK SZÉKESFEHÉRVÁR ÁLLOMÁS SZOCIALISTA BRIGÁDMOZGALMÁRÓL

Az 1968-ban végzett munkája alapján a székesfehérvári csomópont elnyerte a *kiváló címet.* Az állomás is maradéktalanul eleget tett feladatának. Annál meglepőbb, hogy a szocialista brigádok közül hét nem nyerte el ismételten a szocialista címet. Ezek a tények azt mutatják, mintha a múlt évi jó munkában a brigádoknak nem lenne döntő szerepük. Pedig ez nem így van.

Méltók voltak a jutalomra

Kozári László állomásfőnöknek erről ez a véleménye:

— Az állomás dolgozóinak egyharmada él, dolgozik a huszonhét szocialista brigádban. Most áprilisban, amikor a múlt évben végzett munkát értékeltük, harmincan kaptak kiváló dolgozó jelvényt, köztük tizenhatan szocialista brigádtagok. Huszonnyolcezer forint jutalmat osztottunk ki, *s ebből 14 ezer forintot szocialista brigádtagok kaptak.* Fontosnak tartom hangsúlyozni, hogy a szocialista brigádok tagjai azért kaptak ilyen arányban jutalmat, mert olyan munkát végeztek, hogy méltók voltak a kitüntetésre, illetve pénzjutalomra.

— Nálunk az állomáson elismert tény, hogy a szocialista brigádmozgalomban részt vevő dolgozók jelentik a húzóerőt — vette át a szót *Varga László* szb-titkár. — Éppen ezért tartottuk szükségesnek, hogy nagyon megnézzük: *a kollektívák valóban maradéktalanul eleget tettek-e a vállalt kötelezettségüknek.* Így történt, hogy még nem mindegyik brigádot tartottuk méltónak a cím elnyerésére.

S ehhez hozzá kell még tenni, hogy ez nem érte váratlanul a brigádokat. Már a múlt esztendőben beszéltek arról az állomáson, hogy mire számíthatnak a szocialista brigádok. S ezért nincs is sértődöttség és harag. De az értékelés után azért még most is szóba került, hogy igazságos-e, ha egyetlen ember vétsége az egész brigád egész évi munkáját semmisíti meg? A hét brigád között néhány azért nem érte el a címet, mert egy-egy tagja fegyelmezetlen volt, vagy nem végzett százszázalékosan jó munkát. *(A kereskedelmi brigádok közül a pénztárosoknál például többször előfordult hiány. Nem olyan, ami kimeríti a fegyelmi vétséget, de a hanyag, kifogásolható munkát mindenképpen. Ők például ezért nem tudták megszerezni a címet.)*

Nem ülnek a babérokon

A szocialista brigádok a gazdasági vezetés legfőbb segítői. Ez abban is megmutatkozik, hogy a brigádok felajánlásaikat mindig úgy készítik el, hogy az állomás előtt álló legfontosabb feladatokat veszik alapul, s abban igyekszenek nemcsak „besegíteni", hanem a legtöbbet tenni.

S hogy nem akarnak a tavalyi babérokon ülni, ezt mutatja az is, hogy az év első felében *egy sor dologban már túlszárnyalták a tavalyi eredményeket.* Ha van is még javítanivaló — például a terhelésnél —, ennek a mutatónak a javulása érdekében is a szocialista brigádok azok, akik a legtöbbet tesznek. *S ha szabadságra kell menni, még véletlenül sem úgy kérik magukat, hogy valamelyik munkakör betöltetlen maradjon.* Ezt „házon belül" elintézik — ezzel nincs a gazdasági vezetőknek problémájuk, és sok esetben az utánpótlással sem. A szocialista brigádok a legjobb utánpótlás-nevelők.

Ezek után tehát nem lehet csodálkozni azon, hogy az állomásfőnök az állomás munkájában kulcsfontosságúnak tartja a brigádok munkáját. S mert *a brigádokkal szemben igényesek,* a brigádok is igényesek és ez meglátszik munkájukon, eredményeiken.

Kálmán György

Vasutasüdülő Tokajban

A világhírű tokaji bor a túristákat vonzza. Tokajban azonban nemcsak a bor kitűnő. A táj szépsége, a Tisza mellett és a hegy tövében az egészséges, tiszta levegő éppen olyan vonzó, mint a híres tokaji aszú.

Ezt a lehetőséget ismerte fel a debreceni vasútigazgatóság vezetősége, *amikor Tokajban, közel a Tiszához üdülőtelepet létesített.*

A Tisza partján eddig is volt egy épület, ahol mintegy húsz vasutas dolgozó és családja pihenhetett. Az elmúlt esztendőben azonban *felépítettek egy 10 kempingházból álló üdülőtelepet, amelyben újabb 40 dolgozó és családja pihenhet egy-, vagy kéthetes időszakban.* A kedvező lehetőség ellenére az üdülőtelepet a dolgozók eddig csak igen kis számban vették igénybe.

Mi volt ennek az oka? Elsősorban az, hogy a vasutas asszonyoknak ez az üdülés nem nyújtott pihenést. *Az üdülőben étkezés nem volt.* Így az élelmet beszerezni és főzni az asszonyoknak kellett. Ha pedig nem ezt választották, akkor az üdülő család, az amúgy is távol lévő és olcsónak sem mondható Halászcsárdában volt kénytelen étkezni.

Május hónapban a debreceni vasútigazgatóság vezetője úgy döntött, hogy biztosítani kell a tokaji üdülőben az étkeztetést. A döntést tett követte. *A nyíregyházi pályafenntartási főnökség két hét alatt a környezetbe beillő étkezőhelyiséget épített a hozzá szükséges kiszolgáló helyiségekkel együtt.*

Kisvárdai István

pft. főnök, Nyíregyháza

Minden harmadik este koncert

Sikerekben gazdag évadot zárt a MÁV Szimfonikus Zenekar

Évről évre meghirdetik műsorukat a *MÁV Szimfonikusok* a Zeneakadémián. A hónap minden második pénteken elhangzott sorozat azonban korántsem jelentette a kiváló együttes kizárólagos programját. Az elmúlt évadban megtartott *mintegy 120 hangverseny, ténylegesen minden harmadik estén nyilvános koncertet jelentett,* s ha ehhez hozzávesszük, hogy ebből mintegy 70 vidéken — közel 30 városban — került megtartásra, akkor hozzávetőleges fogalmat alkothatunk magunknak annak a kultúrmunkának méreteiről, amit a budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar az ország zenei életében betölt.

Mindez azonban munkájuknak csak egy része. Hiszen ott vannak a külföldi szereplések, amelyeknek száma örvendetesen megnőtt. 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 *Bejrút és Damaszkusz,* majd a *Pro Musica* néven fellépő kamaraegyüttes két bécsi koncertje — hogy csak a jelentősebbeket említsük — voltak ennek a felfelé ívelő útnak a mérföldkövei.

A MÁV Szimfonikusok sorozatos fellépése a *Magyar Rádióban,* az *Országos Filharmónia* téli és tavaszi hangversenyein, s az ifjúsági koncerteken való közreműködés, a nyári margitszigeti fellépések, mind-mind a magyar zenei élet áldozatkész szolgálata. S tegyük hozzá meggyőződéssel: *önzetlen szolgálata.*

Azok a művészek, 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 elismerésén túlmenően, a mi hálánkra és köszönetünkre joggal tarthatnak igényt.*

Az elmúlt szezonban elhangzott zeneakadémiai hangversenysorozat is nagy várakozásokat teljesített és helyenként szinte rendkívüli zenei feladatokat oldott meg. Händel *Messiását,* Dvorák *Stabat Mater-ét,* Bach *Magnificatját,* Honegger *Dávid királyát* szólaltatták meg sikerrel. A Messiás híres Halleluja kórusát például háromszor ismételtették meg, s a fáradhatatlan, sokoldalú *Lukács Miklós* háromszor ismételt. Emellett a klasszikus és romantikus zenei műalkotások, s nem utolsósorban a XX. század — ismert vagy kevéssé ismert — zeneműveinek bemutatása tette a koncerteket színessé és változatossá.

Az előadások átlagos művészi színvonala magas volt, mint azt a közreműködő művészek országosan elismert művészi tekintélye is megkövetelte. Például csupán az utolsó hangversenyen elhangzott Beethoven-hegedűversenyt emelnénk ki, amelyet *Kovács Dénes,* a Zeneművészeti Főiskola főigazgatója, a világhírű hegedűvirtuóz adott elő. Ez a hangverseny az évad egyik kimagasló estje volt. A kifejezések finomsága, a hangzások tisztasága, a szólamok ragyogó megszólaltatása, s nem utolsósorban az az atmoszféra, amelyet a MÁV Szimfonikusok ezen az estén teremtettek, mindenképpen tárgyilagos szakmai elismerést érdemel.

Dr. Csillag Ferenc

Árvák és félárvák gyámolítói

Már az árva szó is szíven üti az embert. Hát még, ha beleképzeli magát a szülők szeretetét és gondviselését nélkülöző gyermekek sorsába.

Ám jók az emberek. Sokan őket is védőszárnyuk alá veszik. S ha a szülői szeretet melegét nem is pótolhatják, megpróbálják jó szóval és nemes tettel legalább annak egy-egy szikráját felvillantani. Az emberségnek ez a szikrája mosolyt és derűt fakaszt az árvák arcára, *mivel mind többen érezhetik a jó szívből jövő tettekből, hogy nincsenek egyedül.* Segít a társadalom és mindenekelőtt azok az emberek, akik elhatározták, hogy cselekedeteiket a szocialista eszme vezérli.

A szocialista brigádok tagjaira gondolunk, akik közül nem is kevesen, *immár esztendők óta patronálják a békéscsabai MÁV nevelőotthon egy-egy árva és félárva növendékét.* E nemes cselekedetben méltó társakra leltek a békéscsabai vasutasok. A barcsi vasútállomás szocialista brigádja is ezek között volt. *Négy évig saját gyermekévé fogadta Nász Margitot. Az érettségi után 5700 forinttal ajándékozták meg,* hogy megkönnyítsék az életbe vezető első lépéseit.

A békéscsabai vasúti csomópont tizennégy szocialista brigádjának tagjai szintén *kitűnőre vizsgáztak emberségből.* Rendszeres kapcsolatot építettek ki az árva és félárva növendékekkel, s hol ők látogattak el az intézetbe, hol pedig a gyerekek keresték fel őket munkahelyeiken. A jó szón felül anyagilag is segítették a szocialista kollektívák a rászorulókat. A mostani tanévzáró alkalmával az állomás kereskedelmi szolgálatának Munkácsy, Baross Gábor, Ady és Tyereskova brigádja *Madla Emmát* kétezer forinttal ajándékozta meg. A rakodási részleg Új élet, az adminisztratív dolgozók Vénusz, Radnóti, Dobó és Széchenyi brigádjai pedig ezer forinttal lepték meg *Kiss Erzsébetet,* míg a vonatkísérők Landler brigádja *Bújtor Zsuzsannának* 660, a Béke brigád *Mura Erzsébetnek* 700 forinttal kedveskedett.

A békéscsabai vontatási főnökségnél a mozdonyszámadók Martos Flóra brigádja a barcsiak példáját követi. Ők. F. *Kovács Margitot* patronálják. Úgy határoztak: *két év múlva, amikor leérettségizik, egy összegben adják majd oda neki a négy év alatt összegyűjtött forintokat, hogy megkönnyítsék az életbe lépés gondjait.*

Az állomás dolgozói volt munkatársaik gyermekeiről sem feledkeznek meg. Tőlük telhetően rajtuk is jó szívvel segítenek. *A Kossuth brigád a halálos balesetet szenvedett Baricsa László két gyermekét patronálja.* Legutóbb ezer forintot juttattak a Baricsa-gyermekeknek. A Gagarin-brigád az elhunyt *Kovács Jánosné két gyermekének gyűjtött össze 1300 forintot.*

Nehéz a szülői szeretetet pótolni. A békéscsabai vasutasok mégis megpróbálkoznak vele. *Az árvák és félárvák sorsának alakulását nemcsak megértéssel, a szülői szeretettől áthatott figyelmességgel és jó szavakkal segítik, hanem ki-ki szerény anyagi hozzájárulásával is.* A gyámolításnak ez a formája mindenképpen megérdemli az elismerést. Éppen ezért elismerés illeti a patronálókat, akik szocialista emberhez méltóan, önként, a maguk vállára vesznek egy-egy terhet mások gondjából és bajából is.

P. P.

Vásárhelyi változások

Öt éve vették birtokukba új felvételi épületüket *Hódmezővásárhely állomás* dolgozói. Azóta munkájuk jellege is sok tekintetben megváltozott.

— Lassan már ipari város lesz Hódmezővásárhelyből — mondta *Cselédes András* állomásfőnök. — Jól érzékelhetjük ezt mi, az állandósult nagy forgalom alapján. Persze, ez nem jelenti azt, hogy a terményszállítások idején nem kell több árut továbbítanunk. *A környék gyümölcs-, zöldség- és cukorrépatermése az idén is nálunk kerül vagonba,* s mi, szívesen vállaljuk ezt a többletmunkát. Csakhogy az ipari hatás kedvezőtlenül is érint bennünket. Különösen, amióta a szomszédságban, *Algyőn feltört az olaj, sok régi dolgozónk átpártolt a „folyékony aranyhoz".*

Négy éve élüzemszinten

Nemcsak az nehezíti már a munkát, hogy kevés a vonatkísérő, a kocsirendező, a váltókezelő, hanem az is, hogy szűk az állomás, kevés a vágány, kicsi a rakodóterület. *Gyakran foglalt vaganyra kénytelenek vonatokat fogadni.* Ilyen körülmények között nagyon figyelmes, rendkívül elővigyázatos munkájuknak, s talán egy kicsit a szerencsétlenek is köszönhetik, hogy *évek óta sem következményes, sem anélküli vonatveszélyeztetés nem fordult elő az állomáson.* Sikerült elkerülniök a csonkulásos és a halálos baleseteket is.

De, ha már arról beszélünk, mi nem volt Hódmezővásárhely állomáson, mondjuk el azt, ami volt és amit szeretnének megtartani.

Négy éven át vezérigazgatói elismerésben részesültek, a tavalyi munka alapján pedig elnyerték az élüzem kitüntetést. Az idén is igyekeznek a kitüntetéshez méltóan dolgozni. A négy szocialista brigád, s az erős, tapasztalt törzsgárda segítségével, remélhetőleg rendre valóra váltják vállalásaikat.

Az első félévi eredményeik mindenesetre az állomásfőnök reményeit igazolták. *Minden tekintetben jobbak az élüzem követelményeknél. Biztató eredmény az is, hogy az idegen kocsik tartózkodását 26 óráról 24,5 órára csökkentették.* Vonatkísérő telepállomásuk ugyancsak jól dolgozott az első félévben. Az egy szolgálati órára jutó vonatkilométer teljesítményük 4,8-ról 5,87 vonatkilométerre növekedett.

Kiképző állomás

— Elmondhatjuk, hogy igazgatóságunk évek óta kiképző állomásként tartja számon Hódmezővásárhelyt — hallottuk *Borsándi István* anyaggazdálkodótól, az állomás pártitkárától. — *De amennyire büszkék lehetünk erre, ez annyira meg is nehezíti a dolgunkat. Tavaly is négy legjobb emberünk került az igazgatóságra. Most két jól képzett forgalmi szolgálattevőnk készül búcsúzni.* Várja őket az igazgatóság, a magasabb beosztás. Persze nem panaszként említem ezt, ami az élet természetes rendje. Súlyos hiba lenne a részünkről, ha gátolnánk tehetséges fiatal vasutasaink előmenetelét...

— *Nyugodt légkörben dolgozunk* — állapította meg *Gazsó Tibor* raktárnok, a szakszervezeti bizottság titkára. — *Eddig minden kérdésben szót értettünk a szakvonali vezetőkkel, pártszervezetünk vezetőségével.*

Hét közeli kisállomás dolgozóival együtt 213 vasutas tartozik Hódmezővásárhely állomás szakszervezeti bizottságához! *A 96 százalékos szervezettség mindenesetre nem rossz eredmény.* s a titkár utalt rá, hogy a hétfagú vezetőség, a bizalmiak segítségével törekszik ebben is a százszázalékos eredményre. Tagdíjhátraléka csak két, egyébként igen jól kereső kocsirendezőnek van.

— Szakszervezeti bizottságunktól gyakran kérdezi a tagság: *mi lesz a százszemélyes szociális létesítménnyel? Mikor lesz ebédlője az állomásnak?* Sajnos, csak azt válaszolhatjuk erre, amit nekünk mondtak — állapította meg Gazsó Tibor. Szociális létesítményünket az idén kellett volna megépíteni, de csak 1970-ben várhatjuk, hogy lesz rá pénze az igazgatóságnak. *Sokan azt mondják, hogy talán nem is annyira a pénz, mint inkább a mozgékonyság, az igyekezet hiányzik azoknál, akikre tartozna a mi szociális beruházásunk megvalósítása.*

A bürokrácia iskolapéldája

Sokkal egyértelműbben értékelhető a „csizma ügy", amely a bürokrácia iskolapéldája.

— Állomásunk csak egy tartalékkal rendelkezik. Mivel 14 iparvágány használóval tartunk kapcsolatot, szükséges, hogy a 7730 számú személyvonat gépje és vonatkísérő csapata is részt vegyen az ipartelepek kiszolgálásában. Szakfelszerelésként leltári bőrcsizmát biztosítottunk a részükre. Szolgálatuk jelentős részében ugyanazt a munkát végzik, amit a kocsirendezők — mondta a titkár —. Csakhogy *egy igazgatósági ellenőrzés most „kideritette", hogy nem ugyanazon „szakszám" alatt nyertek besorolást, mint a kocsirendezők. Ezért megvonták tőlük a leltári bőrcsizmát.*

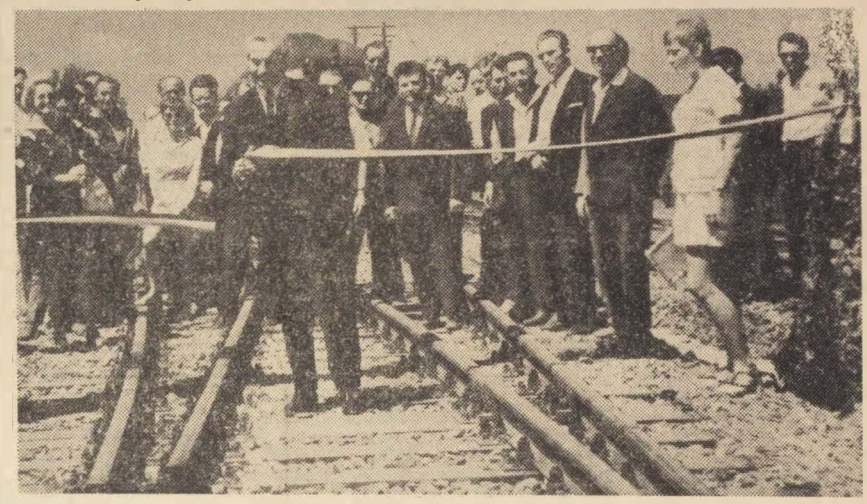
A gazdasági reform időszakát éljük. Most már talán rá lehetne bízni egy-egy állomás vezetőire, hogy kiknek és mikor adjanak ki szakfelszerelési tárgyakat...

A vasútüzem érdeke, a dolgozók megbecsülése véleményünk szerint is előbbrevaló, mint a szakszámok bogarászása.

Lőrincz János

Új vasútvonal Baranyában

Ünnepélyesen felavatták a BCM szárnyvonalát



A szárnyvonal felavatásának ünnepi pillanata: dr. Szabó Tibor, a pécsi igazgatóság vezetője átvágja a nemzeti színű szalagot. *(Szokolai István felvétele)*

Hosszú évek óta nem fordult elő, hogy új közforgalmú vasútvonalat avattak volna a MÁV hálózatán. Most, július 17-én, a kora délutáni órákban, mégis ez történt.

Az épülő *Beremendi Cement- és Mészművet* Villány állomással, vagyis a *Budapest—Pécs—Mohács* fővonallal összekötő 9,2 kilométer hosszú, s a korszerű követelményeknek megfelelő szárnyvonalat *dr. Szabó Tibor*, a pécsi vasútigazgatóság vezetője avatta fel. Rövid ünnepi beszédében hangsúlyozta, hogy ma is fejlesztjük a vasúti hálózatot, ahol azt a népgazdaság érdekei megkívánják. Régi kívánság valósul meg az új szárnyvonal forgalomba helyezésével:

Nagyharsány és Beremend térségének forgalmát a gyenge felépítményű harkányi mellékvonalról végre áthelyezhetik a 48 kilogrammos, nagy teherbírású sinekre.

Az új szárnyvonal bejáratát jelképesen elzáró nemzeti színű szalagot a meghívott vendégek, valamint a beruházás tervezésében és kivitelezésében résztvevő vállalatok képviselőinek jelenlétében pontosan 13 órakor vágta át a pécsi igazgatóság vezetője. A három kocsiból álló motorvonat megindulhatott az épülő BCM, pontosabban: *Kistapolca megállóhely felé.*

Elismeréssel állapíthatták meg a szárnyvonalat műszeres vizsgálattal átvevő vasutas szakemberek, hogy építői, a *Baranya megyei Állami Építőipari Vállalat* mélyépítési főépítésvezetőségének dolgozói kiváló munkát végeztek.

Amint a vasútépítést közvetlenül irányító *Major Béla* építésvezetőtől megtudtuk,

az eddig elvégzett beruházási munka 43 millió forint értéket képvisel.

A szárnyvonal építése során 160 ezer köbméter földet kellett megmozgatni. 36 ezer köbméter talajjavító anyagot, zúzottkövet szállítottak a helyszínre és 12 ezer darab vasbetonalj beépítését végezték el, *mindezt alig több, mint tíz hónap alatt.*

Ha csak a BCM várható forgalmát vesszük figyelembe, megállapítható, érdemes volt megépíteni a szárnyvonalat. Az üzembe helyezés után ugyanis naponta több száz vagon fordul majd meg, a gyárórióshoz vezető vágányon. A cementgyárnak

napi 400 tonna fűtőolajra, 500 tonna gipszkőre, 700 tonna pernyére és 80 tonna segédanyagra lesz szüksége.

Visszafelé sem mennek üresen a vagonok: *várhatóan minden nap 2000 tonna ömlesztett és 3300 tonna zsákolt cementet indítanak útnak.* Már a közeljövőben is naponta 1000—1200 tonna anyagot szállítanak az építkezés színhelyére a kivitelező vállalatok részére. A jövő év első felétől, amikor már a gépi berendezések, technológiai felszerelések is érkeznek, 1300—1500 tonnára növekszik a BCM-hez befutó árumennyiség.

A vasútépítés a szárnyvonal felavatásával korántsem fejeződött be a beremendi térségben. *Hátra van még Kistapolca megálló helyén BCM állomás megépítése,* amely alkalmas lesz a nagyterhelésű vonatok fogadására és indítására. A negyedik negyedévben kezdik építeni és 1970. június 15-én adják át rendeltetésének a Baranya megyei AÉV mélyépítői az északi deltát. *Ez köti össze a szárnyoldalt Nagyharsány állomással.* Így végre lehetővé válik, hogy a terhelési határig kihasználják a nagyharsányi kőszállítmányokat továbbító kocsikat.

L. J.

Virágos kiskapu a Tisza partján

Magam sem hittem volna, ha nem látom, hogy *Újszeged* állomás olyan, mint egy képeskönyv színes lapja. *Az épület ablakaiban piros muskátli virít, a virágtartó kőedényekben árvácskák százai pompáznak. Minden tiszta, rendezett és fehérre meszelt.* Még a várakozó öreg vicinálisok is a mesék hangulatát varázsolják az odalátogató utas elé. A helyieknek talán fel sem tűnik, megszokták már a hosszú évek során, amióta Újszegeden *Engi József* az állomásfőnök.

A főnöki iroda falát elborítják az oklevelek, dicséretek. Ötször kapott kiváló dolgozó jelvényt, kilencszer oklevelet. 1964-ben munkatársai üvegalápréselt szegfűvel köszöntötték negyvenéves vasutas múltját. Két szenvedélye van: a vasút és a szolgálaton kívüli társadalmi munka.

Fáradhatatlan ember

Negyvenöt évvel ezelőtt édesapja biztatására lépett a vasút szolgálatába.

— *Az öregem is vasutas volt, egyszerű kocsitisztító* — mondja visszaemlékezve. Engi József is végigjárta a vasutasélet iskoláját. Volt pályamunkás, málházó, váltókezelő, órabéres állomásfelvigyázó, személypénztáros. 1944. március 4-én — úgy emlékszik rá, mintha ma történt volna — kapta meg első állomásfőnöki kinevezését. *Kiskundorozsmára* került.

A virágok, a növények szeretetét is szüleitől örökölte. Amikor fiatalkorában Szegeden térfelvigyázó volt, még az őrbódék tenyérnyi körzetét is parkosította. *1945. május 1-én a felszabadulás utáni első szabad munkásünnepen harminc cserép primulát ajándékozott dekorációra.* Arról is sokat tudna beszélni, milyen szegfűi voltak a dorozsmai szolgálati lakás előtt és milyen csodálatos, híres dáliákat nevelt az állomáson.

Munkanapja meghatározatlan ideig tart. Ha nincs szolgálatban társadalmi munkát vállal, tesz-vesz fáradhatatlanul. *Újszegeden vízvezetéket épített, s a forgalmi irodán túl szociális létesítményeket csinál beosztottjaival, szintén társadalmi munkában.* Munkatársai szeretik tisztelik ezért. Nem kell sokat könyörögni, hogy ezt vagy azt, munkaidőn túl megtegyék, mert *a munkában mindig az állomásfőnök jár elöl.* Mivel városi tanácstag a kis állomás huszonöt dolgozóján kívül, mintegy hétszázötven ember sorsát intézi. A lakosok azt mondják, hogy Engi József megválasztása előtt nem is tudták mit jelent az tevékenység, hogy valaki tagja a városi tanácsnak. Legutóbb másodszor szavaztak neki bizalmat és *megkapta a várostól a kiemelkedő társadalmi munkáért járó aranyjelvényt.*

Mint egy színes mesekönyv

Már az idén nyugdíjba kellett volna mennie, de a szegedi igazgatóság még egy évvel meghosszabbította szolgálatát. *Jövőre azonban nyugalomba vonul. Nyugodtan megy a hűségesen leszolgált negyvenöt év után.* Engi Józsefnek két fia van. Mindketten vasutasok. Sőt a menye és a nászasszonya is a vasútnál dolgozik. Őszintén mondja: *„Ha tízszer születnék, mindig ezt a pályát választanám."*

Újszeged állomás a fejlődő, növekvő Tisza-menti város kiskapuja. S hozzátehetjük: *virágos kiskapuja.* Már az első pillanatban feltűnik az idegen számára, aki meglehetősen hozzászokott a magyarországi állomások szürke, piszkos épületeihez, sörszagú, füstös váróihoz, hogy ez olyan, mint egy színes mesekönyv, idillikus képe. *Olyan ember varázsolta azzá, aki nagyon szereti hivatását, a munkát, a virágokat.*

Molát Ferenc

Kiváló vasutasok — kiváló határőrök

Ünnepi díszt öltött *Sátoraljaújhely* állomás kultúrterme. A vasutasok vendégfogadásra készültek. Kedves vendégeket, jó barátokat, a határőröket várták. Itt, a határszélen, ahol a vasutasok önkéntes határőrök, jó munkájuk elismerése a XIX. vasutasnapon méltó kifejezésre jutott.

Ezen a napon a B. M. Határőrség Országos Parancsnoksága *Kiváló határőr* oklevéllel, jelvénnyel, címmel tüntetett ki több sátoraljaújhelyi vasutast.

Az ünnepségen *dr. Ábel László* ezredes, a B. M. Határőrség Politikai Csoportfőnöke köszöntötte Sátoraljaújhely vasutasait, méltatta a csomópont szoros együttműködését a határőrizeti szervekkel, kifejtette, hogy mennyire megérdemelten jut ez a kitüntetés a vasutasoknak. *A sátoraljaújhelyi vasutasok jó munkájának is köszönhető, hogy illetéktelenek nem jutnak át a határon,* s a határőrség mindig bizton számíthat a vasutasokra.

— *Vasutasnak és határőrnek lenni, egyszerre figyelni a nehéz munka mellett a gyanús egyéneket, felelősséget és nagyszerű helytállást, igaz hazaszeretetet kíván minden becsületes magyar állampolgártól* — mondotta Ábel ezredes. — *Önként vállalt, nagyon nemes, felemelő feladat segíteni a határőröket, akik fegyverrel a kézben, az első vonalban állnak őrt határaink védelmében. Nagyszerű tett ez, igaz hazafiság.*

Beszéde végén további jó munkát kívánt Sátoraljaújhely kiváló határőr vasutasainak, majd átnyújtotta a kitüntetéseket. *Gruber László* vizsgáló főkalauz, a BM Határőrség Országos Parancsnoksága *Közbiztonsági Érdemérem* aranyfokozatát, *Dobos Sándor* állomásfőnök elismerő oklevelet kapott. Rajtuk kívül tárgyjutalomban részesült a vasúti csomópont számos kiváló dolgozója.

Szegeczky Ila

Gruber László átveszi a kitüntetést.

Gépesített személykocsimosó a Tiszai pályaudvaron

A vasútnál mindinkább előtérbe kerül a személykocsik megfelelő tisztítása. *Budapest-Nyugati pályaudvaron* a közeljövőben helyezik üzembe a 16 millió forint költséggel épülő, nagykapacitású gépesített személykocsimosó üzemet.

A *miskolci igazgatóság* dolgozói azonban megelőzték a fővárosiakat. *1 millió forint költséggel,* a Budapestinél kisebb, — egyelőre télen nem üzemeltethető —, de az eddigieknél mindenképpen modernebb berendezést állítottak üzembe a Tiszai pályaudvaron. A kocsimosó üzembe helyezésére, egészségügyi és esztétikai szempontból egyaránt szükség volt.

A tisztítás eredménye forintban ugyan nem mérhető, de bizonyára kultúráltabbá és vonzóbbá teszi a vasuton való utazást. A személyszállító kocsik tisztábbak lesznek mint korábban. A tervek szerint nemcsak a Miskolc-Tiszai-pályaudvarra érkező, hanem az igazgatóság más telepállomásaihoz tartozó kocsik külső tisztítását is elvégzik.

Az évi 150 ezer forintos megtakarításon felül az eddigi 9 dolgozó helyett kettő is el tudja majd végezni ugyanazt a munkát. *Az így felszabaduló hét dolgozó ezentúl a kocsik belső tisztítását végezheti.*

A XIX. vasutasnap alkalmából felavatott berendezés méltán dicséri a tervezők, az igazgatóság építési- és pályafenntartási, valamint vontatási osztályának mérnökeinek, illetve a kivitelezők, az Ómiskolci Pályafenntartási Főnökség és a Miskolci Vontatási Főnökség építőbrigádjainak munkáját.

4000 ÓRA TÁRSADALMI MUNKA

Szinte tradicíó már, hogy a *dunakeszi járműjavító* szocialista brigádjai „védnökséget" vállalnak egyes létesítmények építése felett. Így volt ez az üzem korszerű orvosi rendelőjének építésénél, az öltözőmosdó és az üzemi bölcsőde építésénél is.

A szocialista brigádok most vállalták, hogy az üzemi óvoda bővítésénél *4000 óra társadalmi munkát végeznek.*

Az akcióhoz csatlakozott a gyártelepi KISZ-lakást építő kollektíva 72 tagja is, akik így kívánják viszonozni a járműjavító üzem által korábban nekik nyújtott segítséget.

Sz. L.

Az alkoholizmus elleni küzdelem közügy

Tíznapos alkoholellenes konferenciát tartott az elmúlt hónapban a *Magyar Tudományos Akadémián* az alkoholizmus és a toxikománia leküzdésére alakult nemzetközi tanács. A tanács XV. konferenciáján 24 ország több mint 200 szakértője, kutatója és ideggyógyásza vett részt. A nagy fontosságú tanácskozás számot vetett az alkoholizmus világviszonylatban tapasztalható aggasztó jelenségeivel, és fontos határozatot fogadott el e témában a közegészségügy érdekében. *Az alkoholizmus elleni küzdelem összehangolt együttműködést kíván mind a hatósági, mind pedig a társadalmi szervektől.*

Helytelen szemlélet

A közlekedésbiztonság, a köz- és vagyonbiztonság szempontjaiból még fokozottabb mértékben szükséges távoltartani az alkoholtól mindazokat, akiknek munkája semmiképp sem tűrheti meg az alkohol okozta bizonytalanságot, a megkésett reagálást, az agy- és idegrendszer zavartságát.

Az alkohol rövid ideig tartó élénkítő hatása munka közben megengedhetetlen ingerlékenységet, vakmerőséget, a veszélyérzet csökkenését eredményezi. Fokozódnak a baleseti veszélyek az alkohol utóhatására is, ami a lassúdó észlelésben, gátlásos, határozatlan cselekvésben jut kifejezésre.

Heccelődésnek szánják ugyan a meghonosodott mondást, miszerint *csak az az ital számít rossznak, amit a vasutas még hitelben sem fogyaszt el*, de az ital és a vasutasfogalmak ilyen értelmű kapcsolását egyáltalán nem tekinthetjük jó hagyománynak.

Irásunkkal nem akarunk általánosítani, vagy tekintélyt rontani. Célunk elsősorban figyelmeztetni az alkoholizmus veszélyeire. A bizalmat, tekintélyt és megbecsülést, sajnos, azok az események, jelenségek ássák alá, amelyek enyhe, közepes vagy súlyos alkoholos befolyásoltság hatása alatt történnek.

A baleset oka: ittasság

Tanulságul és figyelmeztetőül néhány súlyos balesetet ismertetünk, melyek mindegyikét ittas állapot idézett elő.

Március 31-én iparvágány kiszolgálása közben *halálos balesetet szenvedett Szalai Sándor vonatkísérő.* Megállapítást nyert, hogy szolgálatra jelentkezés előtt nagy mennyiségű szeszes italt fogyasztott.

Június 4-én nyakcsigolyatörésből eredő halálos balesetet szenvedett *Rabi János* tűzrevigyázó, aki ittas állapotában kiesett a gondjaira bízott mozdony konyhájából.

Mészáros Mihály vonatvezető július 12-én szenvedett súlyos fejsérüléses balesetet ittas állapotban megkísérelt kocsikapcsolás közben. Munkacsapatánál rajta kívül ittasság miatt munkatársait is le kellett váltani.

Az esetek többségében elsősorban maga az ittas személy került veszélyes helyzetbe, illetve áldozata lett a nagy fokú fegyelmezetlenségének. *Megfelelő ellenőrzéssel és felügyelettel valamennyit megelőzhették volna.* Súlyosabb a helyzet, ha az alkoholfogyasztás tilalmát olyan vasutas dolgozó szegi meg, aki az üzembiztonság rovására veszti el józanságát. Sajnos, ilyen is előfordul.

Június 1-én az 1/b.II. számú M44—054 pályaszámú mozdonymenet figyelmen kívül hagyva Komárom állomás *Megálljt* állású kijárati jelzőjét, valamint a 8. és a 12. őrhely váltóőreinek jelzéseit, megállás nélkül áthaladt az állomáson és a rendező pályaudvaron, majd a 416 számú kitérő váltóját felvágva, erősen horzsolódott a kihúzó tartalék 4. kocsijával. *A Diesel-mozdony súlyosan megsérült, 2 kocsi kisiklott, a pálya megrongálódott, és az áruban is kár keletkezett.* Könnyebb sérülést szenvedett *Juhász Ferenc*, a Diesel-mozdony vezetője.

A vizsgálat során megállapították, hogy *Juhász Ferenc mozdonyvezető a baleset után 5 órával még mindig közepes fokú alkoholos befolyásoltság alatt állt.* A véralkohol vizsgálatra pedig az italozást követően 11 órával később került sor. Ha figyelembe vesszük, hogy a szervezet óránként mintegy 7 gramm alkoholt éget el, továbbá, hogy nevezett ez alatt a 11 óra alatt állandóan gépen tartózkodott és vezetett, nem nehéz elképzelni, hogy milyen mértékű alkoholos állapotban került gépre. Az eseményhez tartozik, hogy *közvetlenül a balesetet megelőzően Győrtől Komáromig egyszemélyes kiszolgálású gépmenetben utazott.* Ezt megelőzően Győrig a 7711 számú személyvonatot továbbította.

Mit ér az utólagos szigor?

Joggal vetődhet fel a kérdés: *vajon mit ér az utólagos szigor, a késői határozottság és a legtöbb esetben az őszinte megbánás?* Magunk is igényeljük ezeknek az eszközöknek alkalmazását de még baleset előtt, mert van és kell is, hogy legyen mód arra, hogy az ittas személyekkel szemben időben eljárjanak. A felsorolt és az ezeken túl előforduló események mindegyikét megelőzhették volna, hisz a vasútnál ez nemcsak emberbaráti, de szolgálati kötelesség is.

Súlyosnak látszik az első pillanatban *Bangó János* segédmunkás és *Nagy Lajos* állomási dolgozó szolgálatból történt elbocsátása, melyre szolgálat közbeni leittasodás, miatt került sor az Ó-miskolci Pályafenntartási Főnökségnél, illetve Püspökladány állomáson. Ezek a szigorú intézkedések esetleg életmentőek voltak.

Az alkoholizmus ellen világszerte harc folyik. Önvédelme ez az emberiségnek egy olyan ellenséggel szemben, melynek áldozatai anyagi javak millióiban és emberéletek ezreiben jutnak kifejezésre.

Hegedűs Károly

Erősödő brigádkapcsolatok

Tovább erősödik az öt évvel ezelőtt kialakult barátság *Kassa* és *Hatvan* állomás November 7. szocialista brigádjai között.

A kassaiak levélben számoltak be munkájukról és közölték, hogy szeptemberben vendégül látják a hatvani „November 7." brigád küldöttségét és Hatvan állomás vezetőit a vasutasnapi ünnepségeken. A két brigád közötti páros verseny eredményeinek kiértékelésére is ekkor kerül majd sor. A jelek szerint a miniszteri kitüntetésben is részesült hatvaniak értek el jobb eredményt.

Szücs Ferenc

Megjegyezzük

A mi zsebünkre is megy

Az első félév baleseti statisztikájából megállapítható, hogy az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva a balesetek miatt tárgyalt események száma 4,5%-kal csökkent. Ez igazgatóságokra bontva olyan képet mutat, hogy a budapesti kivételével, minden igazgatóság területén javulás tapasztalható.

A balesetek nyomán bekövetkezett károsszeg azonban a javuló baleseti helyzet ellenére is nagymértékben emelkedett. Ez mindenek előtt annak tulajdonítható, hogy az új építésű és beszerzésű járművekben beállott károk, illetve javítások összege lényegesen magasabb, mint korábban a régi építésű járművek esetében volt. A június 25-én Monoron bekövetkezett 1710/a és a június 27-én Pilis állomáson történt 6720/II. és 2671 sz. vonatok balesetei, *ahol egymásután 3 korszerű M62 típusú Diesel-mozdony rongálódott meg súlyosan és esett ki a forgalomból, mintegy 20 millió forint anyagi kárt eredményeztek.* De nemcsak a rongálódás okoz károkat, hanem a forgalomból való kiesés is, — ami mozdonyforda változást, személyzet átcsoportosítást eredményez — ami mind-mind nagy összegeket emészt fel.

Ezek az összegek sajnos, *nagymértékben befolyásolják a vasutas dolgozók évvégi részesedését.* Másszóval, a gondatlanságból, fegyelmezetlenségből bekövetkezett balesetekből származó anyagi kár *a mi zsebünkre is megy!* Éppen ezért egyetlen vasutas számára sem lehet közömbös, hogy az évvégi részesedés milyen összegű lesz.

K. I.

Milyen javaslat tekinthető műszaki vagy üzemszervezési jellegű újítási javaslatnak?

Az ÚJÍTÁSOKRÓL SZÓLÓ 57/1967. (XII. 19.) Korm. sz. rendelethez kiadott *MAV Újítási Szabályzat* az újítás fogalmának meghatározásánál a 2. § 1/a pontban kimondja: *„Az újítás feltételeinek egyike, hogy a javaslat műszaki vagy üzemszervezési legyen és tartalmazza a feladat megoldását."*

A rendelet azzal, hogy csak a műszaki és az üzemszervezéssel kapcsolatos javaslatokat ismeri el újításként, a korábbiakhoz képest szűkítette az újítás fogalmát. *Az olyan javaslat, amely műszaki változás nélkül, csak valamely termék árának módosítására irányul, nem tekinthető újításnak.*

Annak megállapítása, hogy egy javaslat mikor műszaki jellegű vagy mikor üzemszervezéssel kapcsolatos, nagyon sok vitára ad okot. Műszaki jellegűnek akkor tekinthető egy megoldás, ha az a termelés anyagi tényezőinek valamelyikében, a munkaeszközben, a munkatárgyban vagy a technológiában változást jelent, vagy új termék előállítására irányul. *A termelést azonban úgy kell értelmezni, hogy az kiterjed nemcsak a gyártás, hanem a szállítás, fenntartás stb. területére is.*

A vasúton műszakinak kell tekinteni azokat a megoldásokat, amelyek a vonó- és vontatott járművek, az egyéb megmunkáló gépek, vasúti pályák, épületek, berendezések stb. jelenlegi egyik szerkezeti megoldását egy másik — akár ismert — megoldásra kívánja megváltoztatni. E kategóriába sorolandók azok a javaslatok is, melyek a meglevő anyagokban kívánnak változást eszközölni, úgy, hogy annak használhatósága, tartóssága nem csökken, ellenben könnyebben vagy olcsóbban beszerezhető. (Például: *külföldről beszerezhető színes fém helyett műanyag.*) Ide tartoznak a vasúti pályák, gépek, eszközök fenntartását, javítását biztosító technológiák megváltoztatásának javaslatai, a kézi munka helyett gépi munka, vagy a munka jó minőségben való elvégzésének ellenőrzésére készülék alkalmazása.

ÜZEMSZERVEZÉSSEL kapcsolatos például az a javaslat, amely *a vasúti szállítás üzemi folyamatának meghatározásával kapcsolatos.* Ide tartozik a gazdaságos lebonyolítás módszereinek meghatározása, amelyben elvégzik a fő és segédfeladatok időbeni és térbeli elhatárolását, a különböző részfolyamatok összehangolását. A hatékony üzembiztonsági és munkavédelmi szabályok kidolgozása és ezek érvényességét biztosító rendelkezések is e kategóriába tartoznak. *Az üzemszervezésnek ezek az elvei érvényesek a vasút ipari és építőipari tevékenység lebonyolításánál is.*

Az üzemszervezési javaslatok fogalmába tartoznak a vállalati igazgatási szervezéseket tartalmazó javaslatok is, ha azok közvetlenül a szállítással és egyéb vasúti tevékenység elősegítésével — mint például a vasúti pálya építése, fenntartása, vasúti járművek javítása stb. — függnek össze. Az anyagkészlet célszerűbb nyilvántartásával kapcsolatos megoldások — ha azok a tárolást előnyösebbé teszik, vagy a készlet pontosabb megállapítását vagy kiadását megyorsítják, ezen keresztül a szállítást vagy az egyéb tevékenységet segítik — *újításnak minősíthetők.*

A VASÚTI ÚJÍTÓMOZGALOM egyik hiányossága, hogy a benyújtott javaslatok többsége a meglevő berendezések szerkezetén, anyagán, a javítási technológiákon kíván változást eszközölni, tehát műszaki jellegű. A szállítás-lebonyolítás munkaszervezési kérdésekkel kevesen foglalkoznak. Az előbbiekből következik, hogy a műszaki és az üzemszervezési jelleg között nincs különbség, és e két kategória közül mindegy, hogy melyikbe tartozik, a javaslat egyenértékű újításnak minősíthető. *A vasút valamennyi szakszolgálatánál, de különösen a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatánál nagy lehetősége van az üzemszervezési javaslatok kidolgozására.*

Ahhoz, hogy egy javaslatot újításnak lehessen minősíteni, a javaslattevőnek meg kell adni a megoldás eszközét, és módját. Ez azt jelenti, hogy legalább elvileg olyan mértékben kell ismertetni a megoldást, hogy azt egy átlagképességű szakember megértse, és annak alapján meg tudja valósítani. *Az újítótól nem követelhető meg a megvalósítás alapjául szolgáló részletes kiviteli műhelyrajz, vagy technológiai utasítás kidolgozása.* Amennyiben a javaslattevő ilyen rajzot vagy technológiát készített és a megvalósító szerv hasznosításával kapcsolatos költségei csökkennek, vagy az egyszemélyi elbíráló megbízása alapján vállalt ilyen kötelezettséget az újító, külön anyagi elismerésben kell részesíteni.

Helytelen, és a kiadott rendelettel ellentétes, amikor az újítótól részletes rajzot, vagy technológiai leírást követelnek. Csupán vázlatrajzot lehet az újítótól kérni abban az esetben, ha a megoldás lényegét rajz hiányában a leírásból nem lehet megérteni.

AZ ÚJÍTÁS KIDOLGOZÁSÁNÁL és fogalmának meghatározásánál ezek a szempontok nagyon fontosak, de nem egyedüliek. A munkaköri kötelesség, és ezen belül a jelentős alkotói tevékenység, a viszonylagos újdonság és a vállalati hasznos eredmény taglalása is szükséges. Csakis ezeknek a szempontoknak a helyes érvényesülése mellett beszélhetünk újításról.

Sebestyén János

Kenesei vakáció

A fiúk körében a fürdés mellett legnépszerűbb a foci és a függő teke.

A lányok is megtalálják a maguk szórakozását.
(Visi Ferenc képriportja)

Baleseti krónika

Július 4-én *Mátészalka* állomás I. vágányán a 2192/B számú vonattal végzett tolatásnál *a mozgásban lévő mozdony szerkocsijáról lezuhant Szabó III István mozdonyfűtő.* Nevezettet könnyebb sérülésekkel kórházba szállították. A balesetet az okozta, hogy Szabó menetközben a szerkocsin tevékenykedett és közben egyensúlyát elvesztette.

★

Július 13-án 03.30-kor *Salgótarján-külső* VIII. sz. vágányán saruzás közben *mind a négy végtagján csonkulásos balesetet szenvedett Juhász Gábor 48 éves kocsirendező.* A balesetet az okozta, hogy miközben Juhász a VIII. sz. vágányra szalasztott kocsik előtt akart átmenni, megbotlott és az oda érkező kocsik elől már nem volt ideje kilépni.

★

Július 17-én Székesfehérvár állomás celli rövid vágányán elütötték Vercse Lászlót, a dombóvári vontatási főnökség létszámába tartozó mozdonyfűtőt, aki az elütésnél elszenvedett sérülései következtében életét vesztette. Vercse László röviddel indulás előtt vonatját elhagyta, miközben az nélküle indult el Dombóvárra.

★

Július 18-án *Csurgó* állomáson a 4992. sz. vonattal végzett tolatásnál *halálos kimenetelű üzemi balesetet szenvedett Neuwirt János vonatkísérő.* A balesetet az okozta, hogy miközben a betoló vonatrész kalauzkocsijából jelzés végett kihajolt, az első vágány űrszelvényébe érő tehergépkocsi sarka a kalauzkocsi ajtaját Neuwirt fejére húzta. A kalauzkocsi ajtaja rögzítve volt.

★

Július 25-én 13 óra 05-kor Mezőzombor állomáson a bejáró 447/II. sz. gépvonat elütötte Homovics Józsefné 44 éves — sárgamellényt viselő — váltótisztítót, aki a helyszínen életét vesztette. A balesetet a gépvonat személyzetének figyelmetlen szolgálat ellátása idézte elő.

★

Június 22-én *Zalaegerszeg* állomáson csavarkapocs leakasztásának meghiúsulása közben egyensúlyát vesztette és *súlyos zúzódásos sérüléseket szenvedett Fedák Zoltán 35 éves kocsirendező.* Nevezett az elütésnél elszenvedett sérüléseinek súlyosbodása következtében *július 27-én életét vesztette.*

A HIVATALOS LAPBÓL

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

28. számból: Balesetelhárítással kapcsolatos jutalmazás.

29. számból: 110 615/1969. 2. B. Tanfolyami óradíjak és vizsgadíjak megállapítása.

30. számból: Balesetelhárítással kapcsolatos jutalmazás.

Pályázati felhívás az 1970. évi belföldi és külföldi aspiránturára.

Felhívás a „Ki minek mestere" verseny részvételére.

A Szovjetunió villamos vasútjai

A Szovjetunióban augusztus 3-án rendezik meg a vasutasnapot. *(Ez az ünnep minden évben augusztus első vasárnapjára esik.)* Ezen a napon a moszkvai *Népgazdasági Kiállítás* közlekedési pavilonjában bemutatják a szovjet közlekedési újdonságokat, a szovjet vasúti közlekedés legújabb vívmányait. A látogatók megismerkedhetnek a motorvonatok és villanymozdonyok, vasúti automata műszerek makettjével, fényképeivel.

A Szovjetunióban ma már a teheráruszállítás 95 százalékát villany- és Diesel-mozdonyok bonyolítják le. 100 ezer kilométer a hossza ezeknek a vonalaknak. *A villanymozdonyok ebből 30 ezer km hosszú vonalakon közlekednek.* A szovjet vasutak csupán az elmúlt évben 2 milliárd 445 millió utast szállítottak. *Az új szovjet VL 80 K típusú, nyolctengelyes, 8700 lóerős villanymozdony 8 ezer tonnás szerelvényt vontat,* a kétszekciós 2TE10L Diesel-mozdony 6 ezer lóerős.

A közlekedési pavilonban bemutatják a vasúti hálózat rekonstrukcióját. Csupán ebben az évben 23 új állomás és többszáz utasperon épül az országban.

Jelentős helyet kap a kiállításon a vasút villamosítás is, amely méreteit tekintve egyedül áll a világban. A szovjet vasutak villamosításáról szól az alábbi írás is, amelyet a vasutasnap alkalmából az *APN szovjet hirügynökség budapesti kirendeltsége juttatott el szerkesztőségünkhöz.*

A szovjethatalom első napjaitól kezdve, amikor az ország romokban hevert, a legfontosabb feladat az volt, hogy helyreállítsák a vasúti forgalmat, amelyet az első világháború, majd később a polgárháború úgyszólván teljesen megbénított. *V. I. Lenin az ipar, a közlekedés és a mezőgazdaság újjászervezésének általános tervében nagy figyelmet szentelt a villamosításnak. Az ország villamosításának első állami terve Lenin útmutatásai alapján készült el.*

A villamosítás lehetővé teszi a vasúti közlekedés számos problémájának megoldását, a sebesség növelését, a vasútvonalak kapacitásának fokozását, az automatika széles körű alkalmazását a szállítási folyamat irányításában, a fővonalak produktivitásának növelését. Ezenkívül a villamos vontatásra való áttérés sok szenet és más üzemanyagot takarít meg.

1926. június 6-án megnyílt a forgalom az első villamosított vasútvonalon — Baku—Szubancsi—Szurhant között. 1929-ben Moszkva és Mitiscsi viszonylatban *megindult a helyiérdekű villamosvasúti forgalom.*

1932-ben a moszkvai Dinamo-gyár a kolomnai Kujbisevgyárral együtt elkészítette *az első fővonali villanymozdonyt, amely óránként 30,5 kilométeres sebességgel haladt.* Ugyancsak ebben az évben fejezték be a *Szuramszki* hágón keresztül vezető *hasuri és zesztafoni* vasútvonal villamosítását.

A vasutak villamosításának ütemét lassította az a körülmény, hogy a háború előtti években a *Szovjetunióban* kevés volt a villanytelep és a magasfeszültségű távvezeték, ráadásul az elektrotechnikai ipar lehetőségei is korlátozottak voltak. Ennek ellenére 1940-ben a villamosított vonalak hossza *1935-höz képest megkétszereződött.*

Sőt, még a *Nagy Honvédő Háború* súlyos éveiben sem szüneteltek a vasútvonalak további villamosítására irányuló munkálatok. Ezekben az években villamosították *a Cseljabinszk—Zlatouszt, Csuszovszkaja—Perm, Moszkva—Kuncevo, Moszkva—Nahabino és más vonalakat.* 1955-ig a villamosított vasútvonalak összhossza elérte az 5360 kilométert.

Az SZKP Központi Bizottsága és az SZSZKSZ minisztertanácsa 1956 februárjában határozatot hozott a vasútvonalak villamosításának általános tervéről. Ettől az időponttól kezdve rendkívül meggyorsult a villamosítás. *Míg 1951 és 1955 között évente 450—500 kilométeres szakaszt villamosítottak, addig az 1956 és 1960 közötti időszakban ez a szám 1600 kilométerre emelkedett,* 1960 végéig a villamosított vasútvonalak összhossza 13,8 ezer kilométer volt, öt évvel később pedig már 25 ezer kilométer.

A Szovjetunió vasútvonalain ma már a *Leningrád—Moszkva—Donbassz—Mariupol, a Krivoj Rog—Dnyeper—Rosztov, a Moszkva—Gorkij—Kirov—Szverdlovszk,* továbbá a *Moszkva—Bajkál transzszibériai fővonal* — amely csaknem 5500 kilométer hosszú — teljes hosszában villamosítva van.

A Szovjetunió a vasútvonalak villamosításának ütemét illetően megelőzte az összes kapitalista országokat, közte az olyan fejlett országokat, mint az *USA, Anglia, Franciaország, Olaszország, Japán.*

A vasútvonalak villamosítását nem szabad leegyszerűsített kérdésnek tekinteni, azt vélni, hogy ez nem más, mint a vontatás egyik formájának felváltása egy másikkal. A villamos távvezetékek rendszerén belül a vontatási alállomásoktól kezdve az érintkezési hálózatig csupán *1966-ban több mint 7 milliárd kilowattórát szolgáltattak a nem közlekedési fogyasztóknak, ami lehetővé tette igen sok ipari és mezőgazdasági vállalat villanyellátását,* és egész sor kis kapacitású és nem jövedelmező villanytelep bezárását.

Az SZKP XXIII. kongresszusán elfogadott irányelveknek megfelelően az *1966—1970-es években több mint 10 ezer kilométer villamosított vasútvonal üzembehelyezését irányozták elő.* A szállításoknak több mint a felét villanyvonatok fogják végezni.

A Szovjetunió vasútvonalainak további villamosítása ezentúl is a legfontosabb kérdés marad a közlekedés fejlesztésének és tökéletesítésének általános problémájában, mert az energia elektromos forrásai, az összes más erőforrásokhoz viszonyítva a legolcsóbbak.

(APN)

Készül az „Orosz trojka"

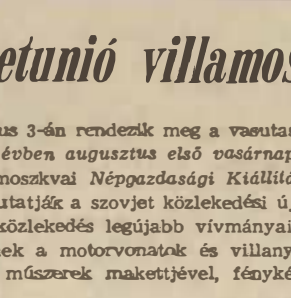
Új, nyolc áramvonalas kocsiból álló, reprezentatív expresszvonat készül a Szovjetunió kalinyini vagongyárában. Tervezetén számos tudományos kutatóintézet és üzem dolgozik. Az új expresszt, amely az *„Orosz trojka"* nevet kapta, *1970-ben próbálják ki a Moszkva—Leningrád közötti fővonalon.* Mint azt a *Gudok,* a szovjet vasutasok napilapja hírül adta, ez lesz a Szovjetunió leggyorsabb személyszállító vonata. *Sebessége ugyanis eléri az óránkénti 200 kilométert.* Egy-egy kocsiban 76 utas részére biztosítanak kényelmes ülőhelyet. A friss levegőről korszerű szellőző berendezés gondoskodik. Segítségével télen és nyáron egyaránt plusz 20 fok lesz a kocsi hőmérséklete. A tetszetős berendezés és a nappali fényt árasztó világítás mind-mind az utasok kényelmét szolgálja.

Villanymozdony sebességváltóval

A francia államvasutak megkezdte a kísérleteket egy olyan új elektromos mozdonnyal, melynek a legnagyobb sebessége 220 km/óra. A 122 tonna súlyú, 8000 lóerős mozdony egyike lesz a világon azoknak a villanymozdonyoknak, amelyek sebességváltóval működnek.

A Lengyel Államvasutak 25 éve

Akik közvetlen a felszabadulás után Lengyelországban jártak, bizonyosan emlékeznek a szörnyű háborús pusztításokra. *Varsóban, Wroclawban, Poznanban, Szczecinben, Gdanskban* és számos más nagy városban



az épületek 60—80 százaléka romokban hevert, nem léteztek a pályaudvarok, hidak és kommunális felszerelések.

Megbénult teljesen a vasúti közlekedés, melynek megindítása a lengyel vasutasok számára nagy dicsőséget jelentett. *Teljes vasútvonalakat kellett újjáépíteni, a lerombolt pályaudvarokat provizórikusan helyreállítani.*

Ez volt negyedszázaddal ezelőtt. Most pedig lássuk: hogyan néz ki a jelen?

A Varsót *Warszawa—Wschodnia pályaudvarra* egy órával a vonat indulása előtt érkeztem meg. Alig egy hónap telt el, hogy az új, teljesen korszerű létesítményt átadták a forgalomnak. Előtte csak néhány barakkból állt a pályaudvar. *Az új pályaudvaron üvegfalak, márvány, széles, tágas várótermek, napfény és virágok fogadják az utasokat.* Öt évig épült és legfőbb ideje volt átadni a forgalomnak, hiszen

naponta több mint 600 vonat érkezik és indul innen.

Egyébként hasonló a helyzet a többi varsói pályaudvaron is.

A jelzőn kigyulladt a zöld fény és a *Górnik Expressz* elindult Katowicébe. Pár perc múlva már negyvenet mutat a sebességmérő. A Nyugati pályaudvart (Warszawa—Zachodnia) — ez az expresszvonat ott nem áll meg — már óránkénti nyolcvan kilométeres sebességgel hagyjuk el. *A nyílt pályán pedig óránként 130 kilométeres sebességgel száguldunk.* Az Expresszt továbbító EU 05—26 számú villanymozdony volt egyike az első PAFAWAG *Wroclawi Vagongyár* által Csehszlovák licenc alapján készült villanymozdonynak. A mozdony már 167 ezer kilométert tett meg. A szerkesztők 135 kilométer óránkénti sebességre tervezték, de ahogy a lengyel vasutasok mondják, *nyílt pályán 150-et is „ki tud hozni" magából.*

Gondolatainat a vonat fékezése szakította meg. Nem egész három és fél óra alatt tettük meg a 450 kilométeres utat, amely *25 évvel ezelőtt egy egész napba került a gőzmozdonyos személyvonatoknak.*

Lengyelországban már régen rájöttek a vasút villamosításának és dieselesítésének előnyeire. Mind a szakértők, mind a laikusok elismerik a villamosítás gazdasági és társadalmi jelentőségét.

Lengyelország a felszabadulás előtt csak 100 kilométer villamosított vasútvonallal rendelkezett.

A villamosított vonalak hossza jelenleg eléri a 3500 kilométert.

Évről évre 400—500 kilométer vasútvonal fölé kerül villamosvezeték. De a vasút korszerűsítése nemcsak a villamosításon és dieselesítésen alapszik. Ebben az évben a Varsó és Kutnó közötti több mint 100 kilométeres szakaszon új nehéz sineket fektetnek le. Ezek *lehetővé teszik a vonatok sebességének növelését 180 km/óráig.* E síncsere folyamatosan bekövetkezik a többi fővonalon, ami Lengyelország vasútjait jelentős helyre emeli európai viszonylatban.

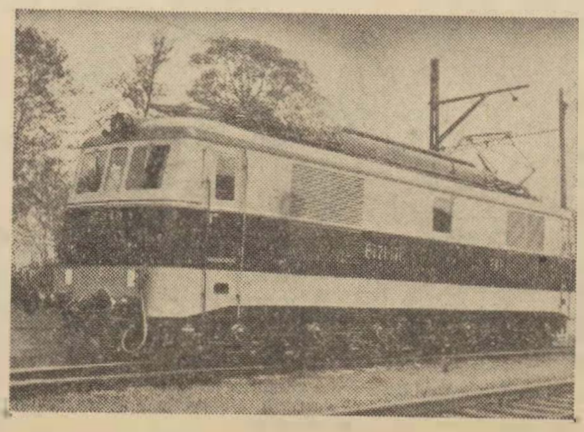
A vasutak villamosításával párhuzamosan a pályaudvarok korszerűsítése is együtt jár. Így több új pályaudvar épült a régi bódék vagy barakkok helyére. Azt is érdemes megemlíteni, hogy *Lengyelországban valamennyi pályaudvar magas peronnal rendelkezik,* ahol közvetlen a kocsiból lehet kilépni lépcső használata nélkül. A peronokról csak aluljáró vagy felüljáró útján lehet kijutni a városba, minden peron legalább ernyős alakú tetővel van védve a széltől és esőtől. A Lengyel Államvasutak

1968-ban 354,6 millió tonna árut és 1 milliárd 10 millió utast szállítottak.

Az idei beruházásokra közel 7.6 milliárd zlotyt, tehát 650 millióval többet szánnak, mint 1968-ban. Ebből az összegből 8265 korszerű tehervagont, 343 személykocsit, 200 Diesel-mozdonyt, 82 villanymozdonyt és 29 háromrészes motorvonatot vásárolnak.

A *Lengyel Egyesült Munkáspárt* bölcs politikájának következtében és az egész lengyel nemzet összefogásának és munkájának következtében *Lengyelország a jövő, a szocialista jólét útjára lépett,* barátságban és egyetértésben a Szovjetunió és más szocialista országok népeivel.

Antoniewicz Roland Jozef



A Wroclaw-i PAFAWAG gyárban készült villanymozdony.

Kitüntetések a XIX. vasutasnap alkalmából

A XIX. vasutasnap alkalmából a vasúti közlekedés érdekében végzett kimagasló munkássága elismeréséül a közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetést adományozta: Antal Ferenc főintézőnek (Vasúti Főosztály 6. szakosztály); Balatoni Ferenc főellenőrnek (MÁV Északi Járműjavító Üzem); Benei József ellenőrnek (MÁV Kitérőgyártó Üzem, Gyöngyös); Bodzai Lajos m. főellenőrnek (Nagykanizsai Vont. Főn.); Borbély Béla munkásnak (Budapest-Ferencvaros Szertárfőnökség); Csik Jenő m. felügyelőnek (Győr Pft. Főn.); Deme István felügyelőnek (Debreceni állomás); Drahos János segédellenőrnek (Miskolci MÁV Járműjavító Üzem); Erdei József tanácsosnak (MÁV BVKH); Erdi Péter m. főellenőrnek (Budapest-Ferencváros Pft. Főn.); Fehér László m. főintézőnek (Szombathelyi MÁV TBFF); Fényi László m. főellenőrnek (Debreceni Vont. Főn.); Finta József m. főintézőnek (Szentesi Vont. Főn.); Flettner Gyula mérnök főintézőnek (Budapesti TBEF); Garamvölgyi Antal főellenőrnek (Szeged állomás); Gorza Jenő felügyelőnek (Szombathelyi Vasútig.); Hansági Kálmán felügyelőnek (Vasúti Főosztály 8. szakosztály); Hársvölgyi István főintézőnek (Tapolca állomás); Házi Ferenc m. főintézőnek (Dombóvári MÁV Ép. Főn.); Herbszt András főellenőrnek (Budapesti MÁV Gépjavító Üzem); Hidvégi László mérnök főtanácsosnak (MÁV Tervező Intézet); Juhász József felügyelőnek (Autóközlekedési Trösztj); Kalmár János mérnök tanácsosnak (Dunakeszi MÁV Járműjavító Üzem); Kaszal Imre m. főellenőrnek (Hámán Kató Vont. Főn.); Kelemen István ellenőrnek (Budapest-Déli pu.); Kerekes József főintézőnek (Kecskemét-alsó állomás); Khin Gyula főintézőnek (Nagyatád állomás); Kiss György m. főintézőnek (Budapesti MÁV Szak- és Szerelőipari Főn.); Kiss Lajos főintézőnek (Budapest-Keleti Vont. Főn.); Kiss László ellenőrnek (Miskolci MÁV Ép. Főn.); Kőműves László alezredesnek (Belügyminisztérium); Kurucz József m. főintézőnek (Miskolci Vont. Főn.); Labancz Vilmos m. intézőnek (Budapesti MÁV Ép. Főn.); Laczkó János főellenőrnek (Budapest-Keleti MÁV Villamosfenntartási Főn.); Laczkó Sándor m. intézőnek (Debreceni MÁV Ép. Főn.); Légrádi Ernő főellenőrnek (Szombathelyi MÁV Járműjavító Üzem); Lénárt Sándor alezredesnek (Közp. Katonai Szállításvezetőség); Magyar János m. főintézőnek (Hatvani Vont. Főn.); Máté Lajos m. főintézőnek (Nyíregyháza Pft. Főn.); Molnár János m. főintézőnek (Pécsi MÁV TBFF); Nagy István m. főellenőrnek (Celldömölki Vont. Főn.); Nagy Lajos főintézőnek (Miskolc-Tiszai pu.); Nagy Péter felügyelőnek (Miskolci Vasútig.); Oszetzky Egon mérnök tanácsosnak (Pécsi Vasútig.); Osztó József m. főfelügyelőnek (MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hivatal); Pataki Sándor alezredesnek (Belügyminisztérium); Retkes István főintézőnek (Szolnok állomás); Sári József ellenőrnek (Kőbánya-felső pu.); Solymos János mérnök főtanácsosnak (Közlekedéstudományi Egyesület); dr. Susla János főtanácsosnak (Szegedi Vasútig.); Szabics István mérnök tanácsosnak (Kecskeméti Pft. Főn.); Szakos István m. főfelügyelőnek (Hámán Kató Vont. Főn.); Szántovszky József osztályvezetőnek (Technikai Külkereskedelmi Vállalat); Széll Géza mérnök főintézőnek (Debreceni Vasútig.); Sziládi Pál m. főellenőrnek (Budapest Jobbparti BFF); dr. Szilágyi Jenő főtanácsosnak (Pécsi Vasútig.); Szücs Lajos m. főintézőnek (Vasúti Főosztály 7. szakosztály); Takács Vendel főellenőrnek (Szombathely Pft. Főn.); Tarnai János felügyelőnek (Budapesti Vasútig.); Udvarhelyi László m. felügyelőnek (MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem); Valent Miklós főintézőnek (Nyíregyháza állomás); Varga Béla felügyelőnek (Szob állomás); dr. Vaszkó Ákos tanácsosnak (Közlekedési Múzeum); Vásár József főintézőnek (Szolnoki MÁV Járműjavító Üzem); Veres Barna főintézőnek (Miskolci Vasútig.); Véssey Ferenc mérnök főtanácsosnak (Vasúti Főosztály 6. szakosztály); Viniczai István főellenőrnek (Székesfehérvár állomás); Zám János segédellenőrnek (Recsk-Parádfürdő állomás).

A XIX. vasutasnap alkalmából a vasúti közlekedés érdekében végzett kimagasló munkássága elismeréséül a közlekedés- és postaügyi miniszter

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetést adományozta: Annus Mihály segédellenőrnek (Szolnok Vont. Főn.); Aradi István ellenőrnek (MÁV Adatfeldolg. Főn.); Aradi Mihály m. főintézőnek (Zalaegerszeg Vont. Főn.); Babinec Pál s. felvigyázónak (Bp.-Soroksári pu.); Bagi László m. főintézőnek (Bp. MÁV Hídépítési Főn.); Balla Sándor alezredesnek (HM Vasúti Katonai Szállításvez.); Balogh Béla m. főellenőrnek (Bátaszék Vont. Főn.); Barabás József m. felügyelőnek (Debreceni Vasútig.); Baranyai Borbála ellenőrnek (Vasutasok Szakszervezete); Bartha Tibor főintézőnek (Bp.-Nyugati pu.); Borbíró László s. felvigyázónak (Békéscsaba állomás); Bóné Sándor s. ellenőrnek (Jászkisér MÁV Építőgépjavító Üzem); Buczkó Károly s. ellenőrnek (Dunakeszi MÁV Járműjavító Üzem); Bugyi Elemér m. felügyelőnek (Szeged Vont. Főn.); Csendes Lajos tizedesnek (BM Karhatalmi Parancsnokság); Csiszár Bernátné s. ellenőrnek (Debreceni TBFF); Deményi József felügyelőnek (Nagykapornok állomás); Dénes József m. főintézőnek (Békéscsaba Pft. Főn.); Dövényi Károly főintézőnek (Bp. Közp. Nyomtatványtár); Erdődi Győző felügyelőnek (Budafok-Háros állomás); Falusi Géza főintézőnek (Bp.-Ferencváros állomás); Farkas János s. ellenőrnek (Szombathelyi Szertárfőn.); Farkas József felvigyázónak (Dombóvári Pft. Főn.); Fehér Szilárd m. ellenőrnek (Bp.-Keleti Vont. Főn.); Fekete István m. főintézőnek (Hegyeshalom Vont. Főn.); Fodor István s. ellenőrnek (Dombóvár Vont. Főn.); Gábor József főellenőrnek (Bp.-Nyugati Műszaki Kocsiszolg. Főn.); Gombár György mérnök főintézőnek (Budapesti Vasútig.); Gondos József m. főintézőnek (Pécsi Vasútig.); Gréman Zoltán főintézőnek (MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem); Gyarmati Róza ellenőrnek (MÁV Jegynyomda Főn.); Hanisch Károly m. intézőnek (Bp. Távközl. Fenntart. Főn.); Hanka János főtörzsőrmesternek (BM Karhatalmi Parancsnokság); Hegyi Kálmán főellenőrnek (Baja állomás); Hernádi János tanácsosnak (Szegedi Vasútig.); Herpai János m. intézőnek (Miskolci TBFF); Hetényi József rendőrszázadosnak (BM Közrendvédelmi Osztály); Horváth Géza főintézőnek (Pécsi Vasútig.); Horváth László főellenőrnek (GYSEV); Hoványi Ferenc felügyelőnek (MÁV Autófuvarozási Főn.); Iglódi Sándor főellenőrnek (Szombathelyi TBFF); Joó József főellenőrnek (Szolnoki MÁV Járműjavító Üzem); Juhász István s. ellenőrnek (Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzem); Kata Ádám s. ellenőrnek (Bp.-Nyugati Műszaki Kocsiszolg. Főn.); Káity Ferenc főellenőrnek (Bp. TBEF); Kántor László ellenőrnek (Bp. MÁV Közp. Szertárfőn.); Kemeter József vez. főellenőrnek (Bp. Orsz. Osztószertár Számviteli Főn.); Kigyósi István ellenőrnek (MÁV Anyaggazd. és Ellátási Igazg.); Kiss Imre szaktechnikus tanácsosnak (Miskolci Vasútig.); Kiss János s. ellenőrnek (Pécsi TBFF); Kiss Lajos m. főellenőrnek (Bp.-Ferencváros Vont. Főn.); Kodó Béla főellenőrnek (Bp. MÁV Épületfenntart. Főn.); Kornos Kálmán főellenőrnek (MÁV Autófuvarozási Főn.); dr. Kosztyu Tibor titkárnak (Budapesti Vasútig.); Kovács Imre ellenőrnek (Vésztő Vont. Főn.); Kovács István felvigyázónak (Miskolc-Gömöri pu.); Kovács Sándor felvigyázónak (Kisújszállás Pft. Főn.); Kováts Attila mérnök főintézőnek (Budapest JBFF); Kódor Károly felügyelőnek (Miskolci Vasútig.); Kurusa Antal főellenőrnek (Bp. MÁV Gépjavító Üzem); dr. Landthaller Tibor tanácsosnak (MÁV Jogügyi Hivatal); Lauer István főintézőnek (Szolnok állomás); Láng János ellenőrnek (Bp. MÁV Magasépítési Főn.); Lukács József őrnagynak (HM Közp. Katonai Szállításvezetőség); Makai Sándor főellenőrnek (Püspökladány állomás); Márton József szaktechnikus tanácsosnak (MÁV Közp. Üzemirányító Főn.); Máté István m. főintézőnek (Berente Vont. Főn.); Medve József s. felvigyázónak (Debrecen Szertárfőn.); Mészáros Lajos m. ellenőrnek (Nyíregyháza Vont. Főn.); Miklós József s. ellenőrnek (Bp. MÁV Szakés Szerelőipari Főn.); Nardai Ferenc mérnök tanácsosnak (Székesfehérvári MÁV Járműjavító Üzem); Németh István felvigyázónak (Zalaegerszeg Pft. Főn.); Ofra István felvigyázónak (Debreceni MÁV Járműjavító Üzem); Oláh Sándorné mérnök főintézőnek (Bp.-Józsefvárosi Pft. Főn.); Orosz János felvigyázónak (Záhony Pft. Főn.); Pál József mérnök főintézőnek (MÁV Tervező Intézet); Pécsi Ferenc munkásnak (Záhony állomás); Pinczés Miklósné ellenőrnek (Bp.-Angyalföld állomás); Sárvári Margit főellenőrnek (Pécsi Vasútig.); Sipeki Tibor ellenőrnek (Dunakeszi MÁV Járműjavító Üzem); Sipiczki János munkásnak (Vác Szertárfőn.); Soós Tibor m. segédellenőrnek (Székesfehérvár Vont. Főn.); Szabadkai József ellenőrnek (MÁV Északi Járműjavító Üzem); Szabadkai József intézőnek (Dombóvár Szertárfőn.); Szabados Ferenc s. ellenőrnek (Dombóvár állomás); Szabó Gyula főellenőrnek (Székesfehérvár Pft. Főn.); Szabó István intézőnek (Kiskunfélegyháza állomás); dr. Szabó Zoltán orvos tanácsosnak (Bp. MÁV Kórház); dr. Szebeni József orvos tanácsosnak (Szolnoki MÁV Kórház); Szemkeő Gáspár mérnök tanácsosnak (Bp. MÁV Közp. Felépítményvizsgáló Főn.); Szerdahelyi János m. főintézőnek (Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.); Szesztai Lászlóné s. ellenőrnek (Szerencs állomás); Szetei Dezső m. főellenőrnek (Bp. MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főn.); Szijjártó János m. ellenőrnek (Sopron Pft. Főn.); Szilágyi Imre s. ellenőrnek (Miskolc Vont. Főn.); Szomszéd Ádám főellenőrnek (Kisterenye állomás); Tóblás Béla főintézőnek (Vasutasok Szakszervezete Bp. Területi Bizottság); dr. Tóth Károly tanácsosnak (Szombathelyi Vasútig.); Ugri Mihály felvigyázónak (Szentes MÁV Építési Főn.); Ulviczki István m. intézőnek (Bp.-Angyalföld Pft. Főn.); Vanyó János m. főintézőnek (Szerencs Vont. Főn.); Varga István m. főellenőrnek (Hatvan—Salgótarján Pft. Főn.); Velencei Vladimir főintézőnek (Komoró állomás); Végh Gyula főintézőnek (Rákosrendező pu.); Vörös Balázs ellenőrnek (MÁV Házkezelési Főn.).

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—818

Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszám: 75.915.001—40

Szikra Lapnyomda

Búcsúztattak és ünnepre készülnek a BVSC vívó szakosztályában

Ha érmeik, tiszteletdíjaik ott lettek volna a búcsúztatón, úgy egy hatalmas vitrin is jócskán megtelt volna a tiszteletdíjakkal. A BVSC vívók négy kiválóságát, *Kovácsné Nyári Magdát. Székelyné Marvalits Györgyit, dr. Balthazár Lajost* és *Cvikovszky Ferencet* búcsúztatták ünnepélyes körülmények között a közelmúltban, abból az alkalomból, hogy „szegre akasszák a tőrt", a sport békés fegyverét, amelyet olyan eredményesen forgattak hosszú éveken keresztül.

A magyar egyetemes vívósport és a vasutas sport dicsőségére.

Olimpiák, világbajnokságok, nagy nemzetközi és hazai versenyek emlékét idézi a szakosztály vezetője, *dr. Nedeczky László*. Eredményekről emlékezik, amelyek mögött a most búcsúzók neve sorakozik. Keresetlen baráti szavai arra is emlékeztetnek, hogy eredményeikkel, emberi magatartásukkal, egyesületükhöz való hűségükkel is példát mutattak. *Dr. Balthazár Lajos* és *Székely Tiborné* 1949-től — a BVSC vívószakosztályának megalapításától kezdve — hűségesek voltak, de *Kovácsné Nyári Magda* és *Cvikovszky Ferenc* is másfél évtizede erősíti a BVSC vívószakosztályát.

— Most, amikor leteszik a fegyvert, ez ne jelentse elszakadásotokat a BVSC-től. Segítsétek a szakosztály munkáját, eredményeit, segítsétek azokat, akik átveszik tőletek a tőrt — mondotta a szakosztályvezető.

Miközben *Kiss Mihály*, a BVSC elnöke az egyesület, a szakszervezet ajándékaival kedveskedik az ünnepelteknek, s a négy búcsúzó közvetlen hangú beszélgetésbe elegyedik *Szabó Antallal*, a szakszervezet főtitkárával, a szakosztályvezető csendesen mondja, most már csak az újságíró kérdéseire válaszolva:

— Nagy szükség lesz a négy búcsúzó további támogatására. Szakosztályunk ebben az évben, összel ünnepli fennállásának 20 évfordulóját. Ez a két évtized egy olyan patinás sportegyesület, mint a BVSC, életében nem valami kiemelkedő dátum. De szakosztályunk az elmúlt két évtized során a világhírű magyar vívósport első vonalába verekedte magát. Az idei magyar bajnokságon is úgy szerepeltek versenyzőink, hogy megtartották vezető helyüket az egyesületi ranglistán. *Kamuti László* tőr egyéni, a férfi tőrcsapat és a fiatal *Erdős Sándor* párbajtőr egyéni győzelme, magyar bajnoksága is ezt bizonyítja. Főleg Erdős győzelme nagyon értékes: *hat olimpiai aranyérmest megelőzve jutott a magyar bajnokság legmagasabb dobogójára.*

Az elválás gondolata nélkül búcsúztatnak, győzelmekkel ünneplik a jubileumot. Nagyon jól van ez így!

— dres

Vasutas forrás a Börzsönyben

A Börzsöny hegységben, *Kospallag* mellett van a szobi járási MTS *„Rablótanya"* — romantikus elnevezést viselő — kulcsos turistaháza. Ez a házikó és környéke régóta kedvelt tanyája már a vasutas természetjáróknak. A szobiak patronálják, tatarozták, *sőt 1968-ban itt tartották az Országos Vasutas Turistatalálkozót is.* Ekkor határozták el, hogy a közelben fakadó, percenként 150 liter vizet adó forrást kiépítik és Vasutas forrásnak nevezik el.

A terv a közelmúltban megvalósult és sor kerülhetett az ünnepélyes avatásra, melyen az ország minden részéből mintegy 40 turista vett részt. A vasutas szakszervezet mellett működő Természetbarát Társadalmi Bizottság nevében *Trencséni Zsigmond* mondott avató beszédet. Méltatta a forrásfoglalók nemes munkáját, melynek eredménye az is, *hogy a menedékházban most már üdítő forrásvíz folyik a csapból.* A vizet ugyanis kézi-szivattyúval feljuttatják egy tartályba, melyből gravitációs úton kerül a szomjazók kulacsába.

A Vasutas forrás névtábláját a MÁV Északi Járműjavító Törekvés Természetbarát Szakosztályának tagjai készítették, a többi szakosztályok pedig más munkákkal járultak hozzá a forrás kiépítéséhez. *Így vált a Börzsöny egyik legjobb vizet adó forrása, a vasutas turisták egyre jobban terebélyesedő baráti összefogásának kovácsolójává, jelképévé.*

A vasutas turistaközösség egyébként szeptember 20—21-én újabb megmozdulást tervez. Különhajó bekapcsolásával nagy csillagtúrát rendeznek a Balatonfelvidéken. A túra *Badacsony, Szentgyörgyhegy, Szigliget* érintésével, gazdag programmal *Keszthelyen* ér véget.

Zámbó István

Üzemi bajnokság villanyfénynél

A szegedi területi bizottság mellett működő sportbizottság ez évben öt sportágban — kispályás labdarúgás, teke, asztalitenisz, kézilabda, és sakk — írt ki üzemi bajnokságot. Az alapfokú versenyek és a selejtezők a versenykiírásnak megfelelően befejeződtek. Az egyes sportágak döntőjébe az alapfokú bajnokság győztesei kerültek be.

A döntőket, a korábbi gyakorlattól eltérően nem egy helyen. hanem *Szegeden, Kecskeméten, Kiskunhalason* és *Hódmezővásárhelyen* rendezték meg a XIX. vasutasnapon.

A mintegy 300 sportszerető vasutast megmozgató rendezvényt körültekintő szervező munka előzte meg. *A sportbizottságnak közel 40 aktíva nyújtott segítséget.* A körültekintő szervező munkának, a jó rendezésnek tulajdonítható, hogy

ilyen jól szervezett és színvonalas sportrendezvényre korábban nem volt példa a szegedi igazgatóság területén.

Kiskunhalason például *villanyfény mellett játszották le a kézilabda-mérkőzéseket.* A mérkőzések szünetében vasutas zenekar szórakoztatta a közönséget. Az ízlésesen feldíszített pályák, a tiszta öltözők és a melegvízzel ellátott zuhanyozók csak fokozták a döntő résztvevőinek játékkedvét. A versenyzők ellátása és a vendéglátás is kifogástalan volt. Egyébként tekében *Kecskeméten*, asztaliteniszben *Hódmezővásárhelyen*, a kispályás labdarúgásban és a sakkban *Szegeden* rendezték meg a döntőt.

A döntők lebonyolításához nagy segítséget adtak a nagyobb szolgálati helyek szakszervezeti bizottságai és a sportegyesületek. Csak az elismerés hangján lehet szólni a *Szegedi VSE*, a *Kecskeméti MÁV SK*, a *Békéscsabai MÁV SK* és a *Kiskunhalasi MÁV* vezetőiről, akik minden feltételt biztosítottak a kétnapos verseny zavartalan megrendezéséhez.

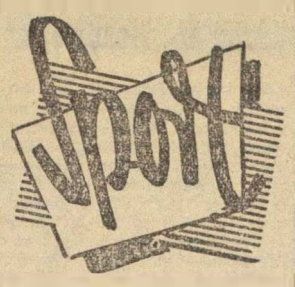
A résztvevők mind a négy sportágban vándorserlegért és figyelemre méltó díjakért küzdöttek.

Az első helyezést elért csapatok például sportfelszerelést, egy-egy díjat és oklevelet kaptak.

A helyezetteket oklevéllel jutalmazták.

Kispályás labdarúgásban és sakkban Szeged állomás csapata szerezte meg az első helyet. Tekében Kecskemét, asztaliteniszben Hódmezővásárhely, férfi kézilabdában Békéscsaba, női kézilabdában pedig Makó csapata bizonyult a legjobbnak.

Hegedüs Jenő



Szentesi kívánság

Már az őszi idény mérkőzéseiből is lejátszottak egyet-kettőt a *Szentesi VSC női kézilabdázói* a megye igen mozgalmas és jó színvonalú bajnokságában. A 14 mérkőzés után veretlenül, *163:70-es gólaránnyal, biztosan vezetnek.* Nem csupán jó szereplésük, de szép, akciókban és látványos gólokban gazdag játékuk is Szentes és az egész megye egyik legnépszerűbb csapatává avatja ezeket a vasutasfiatalokat. Mert meglepően fiatal ez a kis társaság...

Még az általános iskola padjait koptatták, amikor — öt évvel ezelőtt — úttörő-olimpiát nyertek. *Krám Lehel* testnevelő tanár irányításával előbb a járási bajnokságban végeztek az első helyen, azután a megyei bajnokság második helyét harcolták ki. Most már a 11 „régi" kislány mögött komoly tartalékcsapat is készenlétben áll, a szentesi vasutaslányok célja, feljutni az NB II-be, alighanem idén megvalósul.

Ismételjük, a város, a megye magáénak érzi a Szentesi MÁV női kézilabdacsapatát. Most már csak az volna a lányok és vezetőik kérése: *egy kicsit jobban tekintse a magáénak a szentesi vasutas társadalom is.* Mert eddig ezt csak nagyon kis mértékben sikerült elérniök. Nem nagy kívánság. És meg is érdemelnék a szentesi lányok, akik egyáltalán nem hoznak szégyent a vasutas színekre...

Barátok közé jöttünk

Beszélgetés Hukkánen asszonnyal

a Finn Államvasutak Vegyeskórus-szövetségének elnökével

A XIX. vasutasnap alkalmából szakszervezetünk elnökségének meghívására 10 napos vendégszereplésre hazánkba érkezett a Finn Államvasutak Vegyeskórus-szövetsége. A finn dalosok *Budapesten, Debrecenben* és *Szegeden* sikerrel szerepeltek. A két vidéki szereplés között pedig egy napot a Balatonnál is töltöttek. A hazautazásuk előtt a vasúti főosztály kultúrtermében megtartott búcsúesten *Majsi Hukkánen* asszonyt, a vegyeskórus-szövetség elnökét, arra kértük, röviden mutassa be a kórust és beszéljen a nálunk szerzett tapasztalatokról, benyomásokról.

— Őszinte örömmel jöttünk Magyarországra, mert mindannyian úgy érezzük, hogy barátok közé jöttünk — mondotta. *— A két ország dalosai között a barátság nem újkeletű. Két évvel ezelőtt a debreceni járműjavító Bocskai-együttese járt nálunk, sőt egy ízben már mi is jártunk Magyarországon. Valamennyiünknek sok személyes ismerőse, barátja van itt, s barátok közé szívesen jövünk.*

— Úgy tudom, hogy Önök öt vasutaskórust képviselnek Magyarországon.

— Igen, valóban így van. Nálunk gazdag hagyományai vannak a kórusmozgalomnak. *Helsinkiben, Joensunban, Imatrában, Ieksamakiban* van egy-egy, illetve Joensunban két vasutaskórus. Ezek a kórusok 1959-ben alakultak, s jelenleg több, mint 250 tagjuk van. Ebből a 250 dalosból —, akik egyébként kivétel nélkül vasutasok —, választottuk ki azt a 63 tagú kórust, amely 10 napig Magyarországon szerepelt.

— Az elmúlt 10 év alatt, merre jártak, és milyen művekkel szerepeltek?

— Elsősorban hazánk városait, vasutas csomópontjait látogattuk meg, és minden finn vasutasnapon —, ami július 6-án van —, ez az egyesített kórus énekelt. De jártunk már Dániában és Jugoszláviában is. Műsorunkon klasszikus, preklasszikus művek, népdalok és népdalfeldolgozások szerepelnek. Énekeljük azonban más népek dalait is. Tagjai vagyunk a FISAIC-nak, *a Vasutasok Intellektuális és Művészeti Nemzetközi Szövetségének*, amelynek egyik feladata, hogy a különböző népeket a művészet eszközeivel közelítse egymáshoz. Így műsorunkon szerepelt dán, svéd, osztrák, francia, jugoszláv, lengyel, román és természetesen magyar népdal is.

Ezután elmondotta, hogy a 10 napos vendégszereplésük során mindenütt nagy szeretettel fogadták őket. *Élmény volt számukra a Hortobágyot látni*, ahol csikósbemutatón is részt vettek és ugyancsak nagy lelkesedéssel beszélt a szegedi szabadtéri színpadon látott *Bahcsiszeráji szökőkútról*, amelyet a kijevi balettegyüttes adott elő.

— Úgy érezzük, hogy ezzel a 10 napos vendégszereplésünkkel ismét közelebb kerültünk egymáshoz, és az a barátság, amely a magyar vasutasokhoz eddig is fűzött, még jobban elmélyült — mondotta befejezésül Hukkánen asszony.

(szerényi)

A PVSK NYERTE AZ ÖKÖLVÍVÓ VASUTAS KUPÁT

A Pécsi VSK 50 éves jubileuma alkalmából július 3-án, 4-én és 5-én Pécsett rendezték meg *az országos vasutas ökölvívó-bajnokságot.* Kilenc vasutas sportkörből 3 korcsoportban 117 versenyző küzdött a kupáért. A háromnapos küzdelemsorozat méltó volt az egyesület félévszázados jubileumához. Ugyanakkor azt is bebizonyította, hogy *hosszú idő után ismét felfelé ível a vasutas ökölvívósport.*

A serdülőknél és ifjúságiaknál papírsúlytól felfelé az alábbi versenyzők végeztek az első helyen:

Serdülők: Király (DVSC), Juhász (MVSC), Markos (Hatvani VSE), Bodolai (MVSC), Dobrai (Törekvés), Bense (PVSK), Hock (DVSC), Kuti (PVSK), Csordás (MVSC). **Ifjúságiak:** Csirke (PVSK), Pálfalvi (Törekvés), Forrai (PVSK), Sárkány (PVSK), Czentner (PVSK), Varga (PVSK), Pákozdi (CVSE), Szabó (CVSE), Benedek (CVSE), Stersánszky (Törekvés).

Eredmények. Felnőttek. Papírsúly: 1. Csiszár (PVSK). **Légsúly:** 1. Tatai (PVSK), 2. Csendor (DVSC), 3. Szabó (DVSC). **Harmatsúly:** 1. Gombkötő (PVSK), 2. Tieger (Székesfehérvári MÁV Előre), 3. Boros (Szombathelyi Haladás SE). **Pehelysúly:** 1. Tóth (MVSC), 2. Hollósi (Szombathelyi Haladás SE), 3. Oláh (Törekvés). **Könnyűsúly:** 1. Németh (PVSK), 2. Hörömpő (CVSE), 3. Csurgai (CVSE). **Kisváltósúly:** 1. Rajkó (Székesfehérvári MÁV Előre), 2. Sóvári (PVSK), 3. Pesti (Szombathelyi Haladás SE). **Váltósúly:** 1. Kovács I. (PVSK), 2. Gór (CVSE), 3. Németh (Szombathelyi Haladás SE). **Nagyváltósúly:** 1. Rigó (Nagykanizsai Vasutas), 2. Balom (Székesfehérvári MÁV Előre), 3. Kocsis (Hatvani Vasutas). **Középsúly:** 1. Tauzer (Székesfehérvári MÁV Előre), 2. Baranyai (PVSK), 3. Deményi (Nagykanizsai Vasutas). **Félnehézsúly:** 1. Szentgyörgyvári (PVSK), 2. Dara (PVSK), 3. Kütsön II. (Nagykanizsai Vasutas). **Nehézsúly:** 1. Paku (PVSK), 2. Antal (Székesfehérvári MÁV Előre), 3. Borbély (Szombathelyi Haladás SE).

Végeredményben első a PVSK 93, 2. Törekvés 37., 3. Ceglédi VSE 32 ponttal.

A PVSK versenyzői nagy fölénnyel nyerték a pontversenyt, 2 serdülő, 5 ifjúsági és 7 felnőtt versenyzőjük végzett az első helyen. *Így másodszor is Pécsre került a Vasutas Kupa.*

FELHÍVÁS

A Törekvés Művelődési Ház a közelgő béke-világkongresszus és felszabadulásunk 25. évfordulója tiszteletére *„Himnusz a békéről"* címmel ismeretterjesztő filmet készít. A film készítéséhez fiatalok közreműködésére van szükség. A művelődési ház vezetősége 13—18 év közötti vasutasfiatalok, fiúk és lányok jelentkezését várja. Jelentkezni lehet augusztus 13-án és 14-én 17 és 20 óra között a művelődési házban. Cím: *Budapest, X. Könyves Kálmán krt. 25.*

ESZPERANTISTA TALÁLKOZÓ

A XIX. vasutasnap alkalmából július 12-én és 13-án országos vasutas eszperantista találkozóra került sor *Miskolcon.* A találkozó résztvevői Miskolc-Tapolcára is ellátogattak, ahol a termálfürdő előtt felavatták az *Eszperantó parkot.*

A találkozó második napján a környék nevezetességeivel ismerkedtek a vendégek. Egy csoport Jósvafőre utazott, ahol megtekintették a *Baradla-barlangot* és megkoszorúzták az 1962-ben Magyarországon tartott vasutas eszperantó világkongresszus alkalmából elhelyezett márványtáblát. Azok, akik nem vettek részt a jósvafői kiránduláson, Miskolc környékével ismerkedtek. Egyrészük a kisvasúttal meglátogatta az ómassai őskohót és múzeumot, egy másik csoport pedig a diósgyőri várat tekintette meg.

Pál István

HÍREK

— A második félévi feladatokról tanácskoztak az angyalföldi pályafenntartási főnökség szocialista brigádvezetői. Megállapították, hogy a mozgalom eredményes, a szocialista brigádok, főként a három aranyplakettes brigád, példát mutatnak a vállalások teljesítésében. Olyan javaslat is elhangzott, hogy az első félév eltelte után vizsgálják felül a szocialista brigádok vállalásait.

— VASUTASOK A BÍRÓI EMELVÉNYEN. Tapolcán a városi tanács tanácstagi gyülésén a közelmúltban választották meg a járásbírósági ülnököket. A járás területéről megválasztott ülnökök között tíz vasutas található.

— A dolgozókat érintő problémákról tanácskoztak a Villamos Felsővezeték Építési Főnökség rákosi műhelyének legutóbbi szakszervezeti taggyűlésén. Rövidesen átadják rendeltetésének az új műhelyt és raktárt, amely megszünteti a jelenlegi zsúfoltságot. A taggyűlés fontos szerepet tulajdonított a bizalmi munka megjavításának is.

— Százkilencvennyolc tagja van a dunakeszi járműjavító Műszaki klubjának. A klub változatos programmal rendelkezik. Az összejöveteleken, klubnapok alkalmával az általános, közérdekű, műszaki és közgazdasági témák mellett rendszeresen foglalkoznak a vasúti kocsik korszerűsítésével.

— Hajókirándulás a Dunán. A dunakeszi járműjavító művelődési háza július 25-én dunai hajókirándulást szervezett az üzem dolgozói, hozzátartozóik és a község más intézményeinek részvételével. A kirándulásra a MAHART 600 személyes Táncsics Diesel-motoros hajóját bérelték ki. A hajón a Corvin Áruház divatbemutatót tartott.

— Harmincnégy évi tengelyen töltött szolgálat után nyugalomba vonult Márton Sándor vonatvezető, Tapolca állomás dolgozója. Nyugalomba vonulásával egy tapasztalt, lelkiismeretes vasutassal lett szegényebb a telepállomás utazókollektívája.

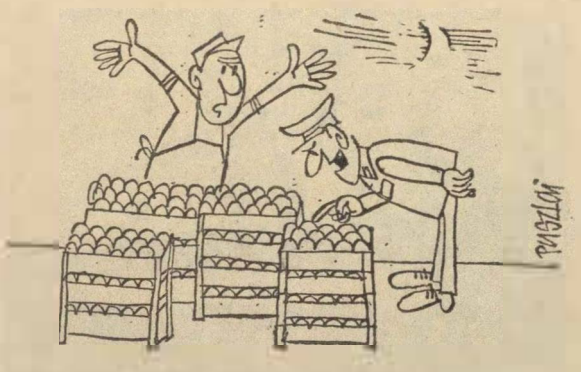
— NÉGYNAPOS TAPASZTALATCSERE látogatáson vettek részt a hatvani MÁV Liszt Ferenc Művelődési Ház színjátszói és a zenekar tagjai a csehszlovákiai Füleken és Losoncon. A tapasztalatcserére július 19. és 22. között került sor a füleki CSEMADOK-kal kötött szocialista szerződés alapján.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc, Hatvan; Pál István, Bakó János, Miskolc; Kozsa József, Mátravidéki Erőmű; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Bánszegi József, Debrecen; Bánfai Domokos, Pécs; Markos József, Zalaegerszeg; Németh Pál, Szerencs; Bognár Károly, Tapolca; dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Csepel Ernő, Angyalföld; Buru János dr., Bp.: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

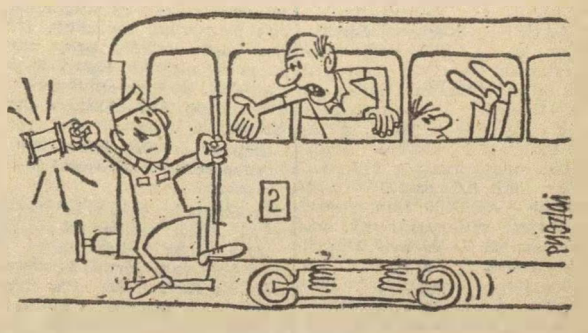
Németh III. János, Székesfehérvár: Levelét illetékes helyre továbbítottuk.

Teherkocsi-gazdálkodás



— Hallatlan! Reggel óta várjuk a kocsit!
— Nem értem, miért izgulnak, amikor ez a gyümölcs még zöld, legalább beérik, mire célhoz ér.

NEMZETKÖZI GYORS



— Bocsánat! Ez a Keleti pályaudvar, vagy tévedésből egy gurítódombra jártunk be?

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM Ára 40 fillér 1969. AUGUSZTUS 19.

Mennyit ér a határozat? (2. oldal)

Beszélhetünk-e kulturált utazásról? (3. oldal)

Ahol az utas felhúzza az ablakot (3. oldal)

Guruló falu Kelenföldön

Érdeklődjön vezényléséről (4. oldal)

„A keresetemet édesanyának adom" (3. oldal)

Húszéves az alkotmány

1949. augusztus 17-én, az országgyűlés ünnepélyesen törvénybe iktatta népköztársaságunk új alkotmányát. Azóta *minden év augusztus 20-a, alkotmányunk ünnepe.*

A hatalom kérdésének eldőlte után, szükségessé vált a népi demokrácia alaptörvényének megalkotása. Megérett az idő arra, hogy az állampolgárok jogait és kötelességeit, az állami, gazdasági és társadalmi rend alapvető változásait törvényben rögzítsék.

Az alkotmány természetesen nem program. Azt rögzítette, ami már megvolt, amit elértünk, amit kiharcoltunk. Minden pontja arra utal viszont, *hogy új hazában, új körülmények között dolgozhatunk egy boldogabb jövőért, olyan országban, amelyben minden hatalom a dolgozó népé.*

S a hatalom birtokosai az alkotmány szellemében új hazát építettek az elmúlt két évtized alatt. A felszabadulást követő néhány esztendő — az alkotmány megszületésének idején — még csak sejtetni engedte a munkáshatalom adta lehetőségekkel építő ország jövőjének távlatait.

Most, húsz évvel az alkotmány törvénybeiktatása után, érdemes visszapillantani a megtett útra. S ha ez az út nem is volt mindig töretlen, ha néha akadozott is a fejlődés, a párhuzam mutatja azt a változást, amely szocializmust építő társadalmunkban végbement.

A második világháború jórészt tönkretette azokat az ipari létesítményeket is, amelyeket csekély mértékben a kapitalizmus létrehozott. *Az ipari termelés csak 1948-ban érte el a háború előtti színvonalat. Az ország háború utáni iparosítására jellemző, hogy 1949—1968. között az ipari termelés hatszorosára, évi átlagban 10,1 százalékkal nőtt.*

A felszabadulás előtt hazánk, elmaradott agrárország volt, amit az is mutat, *hogy az export 60 százaléka mezőgazdasági és élelmiszeripari termék volt.* Az ipari késztermék a kivitelnek csak 20 százalékára rúgott. Ma az exportban a gépeké és az ipari fogyasztási cikkeké a vezető szerep. A mezőgazdasági és élelmiszeripari termékek a kivitelnek csak ötödét teszik ki.

A vasút a háború alatt közismerten hatalmas károkat szenvedett. 1949-ben még szó sem lehetett modernizálásról. A korszerű vontatási nemek térhódítása csak az 1960-as években kezdődött. *A fejlődésre jellemző, hogy a Diesel- és elektromos vontatás aránya eléri a 62 százalékot.*

Az áru- és személyszállítás volumene a két háború között lényegében változatlan volt. *A rohamos fejlődést jelzi, hogy míg 1949-ben 25 millió tonna árut szállított a vasút, addig 1969. terve már 115 millió tonna.* 1947—1968 között évente 6,9 százalékkal nőtt a személyszállítás, s 8,6 százalékkal a teherszállítás volumene.

A gazdasági fejlődésnek természetes velejárója volt a dolgozók életkörülményeinek javulása is. A munkások és alkalmazottak reáljövedelme *1950-hez képest, 1968-ra több mint kétszeresére emelkedett.* 1945-ben még a községek 60 százalékában nem volt villany. 1963-ban viszont, az utolsó községben is kigyulladt a fény.

Ha az egészségügyi helyzetet vizsgáljuk, számottevő előrehaladásnak lehetünk tanúi. *1938-ban társadalombiztosításban a lakosságnak csupán 31 százaléka részesült. Ma 97 százaléka.* A 10 000 lakosra jutó orvosok száma 1938-ban 11,6 volt. 1968-ban ez a szám már 21,3-ra emelkedett. A kórházi ágyak száma az 1938. évi 47 000-ről 83 000-re gyarapodott.

Az alkotmány szellemében fogant kultúrforradalom hatása mindenki előtt közismert. A művelődési lehetőség mindenki előtt nyitva áll, s a dolgozók élnek is a lehetőségekkel. A felszabadulás időszakában a felnőtt lakosságnak több mint a fele nem rendelkezett az elemi iskola hatodik osztályának bizonyítványával. *Ma az országban minden tizedik 18 éven felüli lakos érettségizett és minden harmincadik 25 éven felüli egyetemet végzett.*

A kulturáltsági, művelődési színvonal emelését jelzi az a tény is, hogy a kiadott könyvek példányszáma *harminc évvel ezelőtt 9,2 millió, 1968-ban 48 millió volt.* Jelenleg naponta átlag 2,3 millió példányszámban jelennek meg a napilapok. A rádiókészülékek száma hazánkban elérte a szükségletek telítettségét. A televízió 1958-ban kezdett elterjedni. Ebben az évben 16 000 előfizetőt tartottak nyilván. *1969 elején 1,4 millió készülék volt üzemben,* tehát majdnem minden második családnak van televíziója.

Sorolhatnánk tovább a számokat, az összehasonlításokat. De úgy véljük, a leírtak is önmagukért beszélnek. Beszélnek a megváltozott társadalmi és gazdasági körülményekről. Beszélnek arról, hogy a saját sorsának irányítását kezébe vevő nép jól sáfárkodott a lehetőségekkel.

Az alkotmány törvénybeiktatásakor az újjáépítés időszakát, a vasúton például a régi konzerválásának idejét éltük. S ma, húsz évvel később, eredményeink lehetővé, a körülmények pedig szükségessé tették, *hogy rátérjünk társadalmi rendszerünk gazdasági, kulturális és szociális továbbfejlesztésére, a gazdaságirányítás új rendszerére.* S egy olyan országban, ahol alkotmány rögzíti a munkához, a művelődéshez való jogot, ahol a legfőbb érték az ember, e nagy távlatú tervek sikerre vitele sem lehet kétséges.

Átadták a vándorzászlót

az első félévben legjobb eredményt elérő szegedi vasútigazgatóságnak

A vasútigazgatóságok munkaversenye, a szolgálati helyek vezetőitől a vasútigazgatóig, a legkisebb egységtől a legnagyobbig, az irányító szervek mindegyikét érdekeltté teszi az eredmények fokozásában.

Az 1969. első félévi teljesítmények alapján a vasútüzem gazdálkodása kielégítő volt. *Lehetőségeink jobb kihasználása révén azonban bevételeinket tovább fokozhattuk volna.* Míg az első negyedévben bizonyos szállítási kapacitásfelesleggel rendelkezünk, a második negyedévben már előfordult, hogy nem tudtunk minden áruhoz időben a kért teherkocsikat kiállítani.

Az üzemeltetési költségek felhasználása az I. félévi képzett tonnakilométer teljesítmény függvényében kedvezően alakultak.

Az 1000 képzett tonnakilométerre eső fajlagos költség 1,1 százalékkal csökkent, amely mintegy 50 millió forint megtakarítást eredményezett.

A vasútigazgatóságok összesített számszerű eredményei az alábbiak szerint alakultak:

	Összesített eredmény	Kifizetett szabad prémium
Budapesti Vasútigazgatóság	100,03	856 000,— Ft
Debreceni Vasútigazgatóság	101,38	399 000,— Ft
Miskolci Vasútigazgatóság	100,07	367 000,— Ft
Pécsi Vasútigazgatóság	101,90	430 000,— Ft
Szegedi Vasútigazgatóság	102,45	400 000,— Ft
Szombathelyi Vasútigazgatóság	100,92	449 000,— Ft

A szegedi vasútigazgatóság 102,45 százalékos eredményével a legkiemelkedőbben teljesítette célkitűzéseit. Ezáltal az első helyre került. A vasútigazgatóság területén nem volt az elmúlt félévben olyan közfeltűnést keltő baleset sem, amely kizárná a legjobbnak járó jutalmazásból. Mindezek alapján *a szegediek elnyerték a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége vörös vándorzászlaját a vele járó 200 000 forint jutalommal.*

A szegedi vasútigazgatóság dolgozói az év első hónapjától kezdve céltudatosan készültek, s hónapról-hónapra minden célkitűzésüket túlteljesítették. Rendszeresen eleget tettek a kocsikiegyenlítési feladatoknak is.

A fuvarszerzői tevékenység hatékonyságának fokozásával mintegy 200 000 tonnával túlteljesítették az áruszállítás előirányzott mennyiségét.

A vasútigazgatóság területére egységes intézkedési tervet készítettek, melyben meghatározták azokat a feladatokat, amelyek biztosították a legjobb eredmények elérését.

A vándorzászlót augusztus 11-én, ünnepélyes külsőségek között adták át a szegedieknek. A szegedi MÁV Petőfi Sándor kultúrotthonban rendezett ünnepséget *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára nyitotta meg, majd *Kiss Károly*, az igazgatóság vezetője részletesen ismertette: *hogyan dolgoztak, milyen eredményeket értek el az első félévben.*

Az igazgatóság vezetőjének beszéde után *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes méltatta a szegedi vasútigazgatóság első félévi kitűnő teljesítményét. Ezután a vasút előtt álló közvetlen feladatokról beszélt. Hangsúlyozta, hogy a mezőgazdaságban jók a terméskilátások.

Az őszi hónapokban feltétlenül számolni kell azzal, hogy a fuvaroztatók nagyobb igényt támasztanak a vasúttal szemben.

A szolgálati helyeken gondosan fel kell készülni az áru fogadására és gyors elszállítására.

Szakszervezetünk központi vezetőségének elismerését *Gulyás János* titkár tolmácsolta, majd *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettessel átadták a vándorzászlót *Kiss Károlynak*, az igazgatóság vezetőjének.

A magyar—szovjet vasúti műszaki—tudományos együttműködési munkacsoport ülése

Augusztus 11—14-én tartotta harmadik ülését Budapesten a magyar—szovjet vasúti gazdasági és műszaki-tudományos állandó munkacsoport, amely a két ország közötti legmagasabb szintű vasúti együttműködési szerv. Az ülésen magyar részről *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója elnökölt. A szovjet delegáció vezetője *Vladimir Szemjonovics Gavrilov* közlekedési miniszterhelyettes, a szovjet tagozat vezetője volt.

Az állandó munkacsoport Magyarország és a Szovjetunió közötti áruforgalom lebonyolításának továbbfejlesztését szolgáló időszerű kérdésekkel, a friss gyümölcs, zöldség- és gyümölcskonzerv szállítások biztosításával, a szállítótartályos és rakodólapos áruforgalom kiszélesítésével, a tranzitszállítások volumenének növelésével foglalkozott. Értékelték a munkacsoport irányítása alatt álló műszaki-tudományos együttműködési és szállítási volumenegyeztető értekezletek munkáját is.

JELENTŐS MŰTÁRGYAKKAL ÉPÜL SALGÓTARJÁN MEGÁLLÓHELY

Az utóbbi években teljesen átalakult Salgótarján belvárosa. Modern lakóépületek, 9—10 emeletes toronyházak emelkednek a régiek helyén. A nagy átalakulásból természetesen nem maradhatott ki *Salgótarján megállóhely* sem.

A MÁV Budapesti Építési Főnökségének dolgozói tavasz óta végzik a megállóhely rekonstrukcióját, amelynek során mintegy 40 000 köbméter földet mozgatnak meg és 2,7 méterrel megemelik itt a pálya szintjét. Dömperekkel hordják a földet, amit azután gépekkel terítenek szét és a talaj tömörítését is gép végzi.

A megállóhely rekonstrukciójával kapcsolatosan a legnehezebb feladatokat a *MÁV Hídépítési Főnökség* 19. számú építésvezetőségének dolgozói végzik. Tavaly a ceglédi vonal villamosításával kapcsolatos munkálatoknál tűntek ki és a főnökség húsz építésvezetőségének versenyében a harmadik helyet megszerezve elnyerték a *Kiváló építésvezetőség* kitüntető címet.

Három fontos műtárgy megépítésével bízták meg Salgótarjánban ezt az építésvezetőséget. A megállóhely belváros felőli oldalán *115 méter hosszú vasbeton súlytámfalat kell megépíteni,* hogy a helyhiány miatt megtakarítható legyen a hagyományos töltésrézsű. *A Litkei úti* szintbeni kereszteződést autópályás aluljáró váltja fel, amelynek nyílásszélessége 13 méter, hossza 45 méter lesz. *A Tanácsköztársaság térről 20 méter hosszú aluljáró vezet majd a peronra és megépítik a három méter nyílású Karancs utcai aluljárót is. A mintegy 12 millió forint beruházási értéket képviselő műtárgyakhoz 5000 köbméter betont használnak fel.*

— Nagyon sürgős munkát kaptunk, hiszen 1970. május 31-re át kell adnunk a megállóhely kész műtárgyait — mondotta *Hegedüs István* építésvezető. — Igyekeztünk jól felkészülni. A szükségcs 500 literes betonkeverő gépek, transzportőrök rendelkezésünkre állnak. A támfalat máris betonozzuk, mert annak október 31 az átadási határideje. Ami az aluljárókat illeti, nagy feladatot jelent, hogy azokat már az idén, december 15-ig félszélességben meg kell nyitnunk a forgalom számára. *Anyagellátásunk folyamatos és az építésvezetőség tapasztalt munkásgárdájával arra törekszünk, hogy határidőre, kiváló minőséggel végezzük el szép salgótarjáni munkáinkat.* (l. j.)

Másodszor is Dieter Mickein

Rajtol a mezőny az 1-es kilométerkőtől

(Riport a 6. oldalon.)

Hatékonyabb együttműködést a szakmai szövetségen belül

A Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók V. Nemzetközi Konferenciájának határozatából

A Szakszervezeti Világszövetség új alapszabályainak 13. és 14. szakaszát a 7. Szakszervezeti Világkongresszus megtárgyalta. Ezek a rendelkezések jellemzik a szakmai szövetségek sajátos szerepét és utalnak annak szükségességére, hogy a szakmai szövetségeknek — szakmai vonalon —, még hatékonyabban munkálkodniok kell abból a célból, hogy harcukat jobban koordinálják és fokozzák, amint azt a *Szakszervezeti Világszövetség* Főtanácsa legutóbbi ülésén folyt tanácskozások során hangsúlyozták.

Éppen ezért az V. konferencia ajánlja, hogy *erősítsék meg a kapcsolatokat a szakmai szövetség és tagszervezeteik között*, koordinálják a tagszervezetek tevékenységét kontinentális és helyi viszonylatban.

Ezzel kapcsolatban az V. konferencia úgy véli, hogy a szakmai szövetség technikai bizottságának a jövőben nagyobb szerepet kell játszani. *A konferencia örömmel üdvözli azokat a szemináriumokat és értekezleteket, amelyeket azon problémák tanulmányozására tartanak, amelyek az új technikai vívmányoknak a vasút és a hajózás terén történő bevezetéséből adódnak.* A konferencia javasolja, hogy a szakmai és helyi tevékenységek e formáját fejlesszék tovább és terjesszék ki egyéb kontinensekre is, elsősorban *Afrikára, Latin-Amerikára* és *Ázsiára.*

Az *V. Szállítási, Kikötői és Halászati Konferencia* javasolja tagszervezeteinek, hogy kontinentális és helyi alapon, közösen szervezzék meg tevékenységüket és indítsanak egységakciókat egyéb szakszervezetekkel együtt.

Ez a sokféle és különböző tevékenység, amelyet osztályalapon a közös célok érdekében kifejtenek, tiszteletben tartva a proletár nemzetköziséget és a kölcsönös munkásszolidaritást, mélyebbé teszi és kiterjeszti a szakmai szövetség befolyását és tevékenységét.

Az V. konferencia kéri, hogy jelentősen javítsák a szövetség propagandáját, oly módon, hogy rendszeresen adják ki a nemzetközi szervezet szemléjét és közleményeit.

A konferenciának az a véleménye, hogy mindezek lehetővé teszik számunkra, hogy megjavítsuk általános tevékenységünket, kifejtsük kollektív munkánkat, és kiterjesszük irányító és végrehajtó szerveink felelősségét.

Az V. konferencia ebből a célból megbízza a szakmai szövetség szerveit és elsősorban az *Adminisztratív Bizottságot*, hogy tegyen meg minden szükséges intézkedést a fenti célok elérése érdekében.

A Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók V. Konferenciája forró és testvéri üdvözletét küldi a szállítási dolgozóknak és azok szakszervezeteinek, akik a legutóbbi négy év során kemény harcokat folytattak a szakszervezeti jogok védelméért, az élet- és munkafeltételek megjavításáért. Azok az akciók, amelyeket a szállítási dolgozók a legutóbbi négy év során folytattak, hatalmas harci potenciált képviselnek a munkásosztály kezében abban a küzdelemben, amelyet a monopóliumok mind erősebb támadásai ellen folytatnak, azon monopóliumok ellen, amelyeknek az a céljuk, hogy a népek életszínvonalának rovására a legnagyobb profitot vágják zsebre. Ezek a mind élesebb és győzelmes harcok, e harcok megszervezéséhez és irányításához szükséges nagyfokú érettség, az erők széles körű mozgósítása és az abból fakadó egység mind gazdaságosabbá és hatalmasabbá teszi a dolgozók szolgálatában álló szakszervezeteket.

A beteglátogatás a TT-munka szerves része

Szakszervezeti alapszervezeteinknél és területi bizottságainknál napjainkban is folyik a központi vezetőség 1968. június 28-i határozat végrehajtásának első értékelése. E munka során szervezeteink mindenütt sokoldalúan vizsgálják, a társadalmi beteglátogatásnak a szakszervezeti és szakvonali munkában elfoglalt helyét és szerepét. *Elmondhatjuk, hogy a beteg dolgozókkal való törődés szervesen illeszkedik a társadalombiztosítási tanácsok munkájába,* s rangos helyet kapott a bizalmi csoportok és a szocialista brigádok állandó feladatai között is.

A szolgálati vezetők túlnyomó többsége készségesen megadja a segítséget a beteglátogatáshoz, hiszen a gazdasági feladatok ellátásában sem közömbös a beteglétszám, illetve a kiesett munkanapok száma.

A beteglátogatás az üzemi, a hivatali TT munka egyik legnagyobb szervezettségét és folytonosságot igénylő területe. A betegnek egy pillanatig sem szabad éreznie, hogy betegsége miatt esetleg kisebb értékű tagja a társadalomnak. Erősíteni kell hitét a gyógyulásban még akkor is, ha betegsége hosszadalmas és esetleg kórházi vagy szanatóriumi ápolást igényel. Az ilyenkor nyújtott vigasztaló szó, szervezett gondoskodás vagy anyagi segítség az egész közösség egymásra találását, *a kollektív szellem anyagi mértékkel nem is mérhető erősödését idézi elő.*

Mindezekkel együtt a beteglátogatás egyúttal az ellenőrzést is szolgálja és egyik fontos eszköze a munkafegyelem megszilárdításának. Lehetőséget nyújt annak figyelemmel kisérésére, hogy a beteg betartja-e az orvos előírásait, nem hátráltatja-e gyógyulását és végül lehetőséget nyújt az igazolatlanul távol maradók, a szimulánsok leleplezésére is.

Helytelen az a szemlélet, hogy a beteglátogatás során tapasztalt rendellenességeket rosszul értelmezett munkatársi megértéssel kezelik. Ez álhumanizmus és nem egy esetben megakadályozza, hogy a kollektíva érdemben nyújtson segítséget olyan problémák megoldásában, melyre a beteg, a társadalom vagy munkahely kollektívájának közreműködése nélkül képtelen. Mindenki előtt világos, hogy *semmiféle megértésnek, humanizmusnak nincsen helye olyan esetben, amikor valaki jóhiszemű munkáltatója vagy segítségre kész kollégái legszebb emberi érzéseivel visszaél, esetleg előre megfontolt szándékkal azokat becsapja, megkárosítja.*

Társadalmunkban egyetlen ember sem maradhat egyedül, megoldhatatlannak vélt problémáival. Minden beteg dolgozónak egyre fokozottabban kell éreznie a feléje áradó jó szándékot, segíteni akarást, *amelynek egyik legfontosabb eszköze a társadalmi beteglátogatás. éppen ezért senkinek sincsen joga e szép célkitűzéseket semmibe venni, vagy visszaélni vele.* A magukról megfeledkezett dolgozókkal szemben jogunk és kötelességünk eljárni. Egy-egy ilyen ügy tárgyalása mind az egyén, mind a közösség nevelését jól szolgálja.

Végezetül szólnunk kell arról, hogy a beteglátogatásban részt vevő aktívák csak akkor tudják munkájukat megfelelően ellátni, ha a látogatások előtt sokoldalúan tájékozódnak a beteg otthoni körülményei, betegségének természete, járó, vagy fekvő állapota felől. Hiszen ezek a tényezők többek között meghatározzák a beteg otthoni magatartását, életmódjának kialakítását, felgyógyulásáig.

MENNYIT ÉR A HATÁROZAT?

Munkaidő-csökkentés papíron Érvényt szereznek a határozatoknak

Az első félév gazdasági eredményei, a vasút előtt álló feladatok és a dolgozókat közvetlenül érintő problémák szerepeltek a közelmúltban Debrecen állomás szakszervezeti taggyűléseinek napirendjén. Ami szinte minden szolgálati helyen szóba került, az a csökkentett munkaidő. A dolgozók úgy vetették fel, hogy *a szakszervezeti bizottság miért nem szerez érvényt a kollektív szerződésben rögzítetteknek.*

A javaslat már tavaly elkészült

— Már a taggyűlések előtt, a július 16-án megtartott szbülésen tárgyaltunk a csökkentett munkaidő betartásáról, illetve az akadályokról — mondja *Czeglédi Sándor* szbtitkár. — Megállapítottuk, hogy az állomási szolgálat 618 dolgozója közül 465-nek 240 óráról 210 órára csökkent a munkaideje. *Jogos a taggyűléseken elhangzott bírálat, mert a csökkentés, csak papíron van meg.* A csökkentett munkaidő éves szinten ugyanis 12 828 óra pótlását teszi szükségessé, s ezt úgy terveztük megoldani, hogy bevezetjük a közbeváltó rendszert. *A terv végrehajtását azonban keresztülhúzta a munkaerőhiány.* Hozzá kell tenni, hogy 153 állomási szolgálatnál dolgozó esetében a csökkentést el sem tudták még rendelni.

A kereskedelmi szolgálat taggyűlésén is azt kifogásolták a dolgozók, hogy a munkaidő csökkentésére már múlt év július 19-én elkészült a javaslat, de *a megvalósítás még mindig várat magára.* Valóban tervezték, hogy munkaátcsoportosítással, egyéb munkaszervezési intézkedésekkel, a közbeváltás bevezetésével 392 dolgozó munkaidejét 240 óráról 210, illetve 230 órára csökkentik.

— *A javaslat kidolgozásánál létszám-megtakarítással számoltunk, mert úgy terveztük, hogy a vonatfelíró munkakört megszüntetjük és az ott dolgozókat egyéb területre irányítjuk át. Ezt felsőbb szerveink nem hagyták jóvá, mondván, a vonatfelírást központi rendelet szabályozza és ehhez kell tartanunk magunkat.* Ennek a javaslatnak az elvetése azt jelentette, hogy a létszámmegtakarítás elmaradt, s ez gátolta egyéb átcsoportosítási tervünk megvalósítását is. Pedig a vonatfelírót a vonatvezető, egy plusz indigóval pótolhatná.

Kiadatlan szabadságok

— A már említett júliusi szb-ülésen mi is feltettük magunknak a kérdést: Mennyit ér a határozat? A válasz egyértelmű: *amennyit abból megvalósíthatunk.* Ezért leszögeztük, hogy azokon a munkahelyeken, ahol a kollektív szerződésben rögzítettek szerint a dolgozók csökkentett munkaidőben végzik feladatukat, *érvényt kell szerezni a határozatnak.* A 12 24-es fordulókban a 210 órán felüli szolgálatért — a kollektív szerződés értelmében —, biztosítani kell a szabad időt, vagy ki kell fizetni a bért. A szolgálati vezetőkkel egyetértésben úgy határoztunk, hogy augusztus 1-től a lámpakezelőknél megvalósítjuk a közbeváltást. Arra is határozatot hoztunk, hogy a jelenlegi létszámhelyzet figyelembe vételével felülvizsgáljuk: *milyen intézkedések szükségesek a csökkentett munkaidő bevezetéséhez, melyek azok a lehetőségek, amelyek segítik a határozatban foglaltak megvalósítását.*

Nem kétséges, hogy Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága sokat tesz azért, hogy korábbi határozatainak érvényt szerezzen és a szakvezetéssel közösen elősegítse a csökkentett munkaidő bevezetését. A törekvés helyes, de milyen lehetőség van Debrecenben a munkaidő-csökkentésre, az ezzel kapcsolatos határozatok betartására? A kérdés jogossága egy példával is alátámasztható: *az elmúlt évben sokan nem vehették ki a szabadságukat, mert nem volt tartalék, aki a munkájukat elvégezte volna. Így a szükségesnél 267 nap szabadsággal kevesebbet adtak ki.* Ezen kívül jutalomszabadság és egyéb címen 1045, valamint 458 oktatásért járó szabadságnapot kellett erre az évre áthozni. Riasztóan nagy számok ezek.

Alapos elemzésre, felmérésre van tehát szükség, hogy a határozatokba csak olyan feladatok kerüljenek, amelyek megvalósításával reálisan is számolhatnak.

m. j.

Klárafalvától — Csanádpalotáig

A dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításán fáradozik Makó állomás szakszervezeti bizottsága

Amióta Makót Budapesttel gyorsvonat köti össze, nem is tűnik olyan távolinak. Persze, így is vagy 70—80 kilométeres kerülőt kell tenni. Talán egyszer majd felépül a háborúban elpusztult szegedi vasúti híd, s akkor ezt a távolságot is megspórolja a vasút.

Régóta együtt dolgoznak

Makó állomáson csak valamivel korábban nevezték ki *Molnár József* állomásfőnököt, mint ahogy *Széll Ferencet* szb-titkárnak választották. De ennek is már több mint 10 esztendeje. Hosszú ideje együtt dolgoznak: *közös az örömük, a bánatuk.* Egykor a szegedi igazgatóságnál olyan szólásmondás járta: *„Makóra, ha rossz vagy!"* Nos, ez is már a múlté, az emberek kezdik elfelejteni. Az állomás szakszervezeti bizottsága sokat tesz azért, hogy javuljon a dolgozók élet- és munkakörülménye. Az év elején megtartott választásokon *7 pontban rögzítették a legfontosabb feladatokat.* Ezek a határozati javaslatok képezték legutóbbi beszélgetésünk tárgyát az szb-titkárral és az állomásfőnökkel.

— *A legfontosabb feladatnak a bizalmi hálózat munkájának erősítését tekintjük* — mondotta *Széll Ferenc.* — *Állomásunk alapszervezetéhez még 6 kisállomás szakszervezeti csoportja tartozik. Klárafalvától Csanádpalotáig mintegy 45 kilométeres hosszúságban élnek, dolgoznak vasutasaink.* A nyugdíjasokra is sokat gondolunk. A csanádpalotai és a makói csoporthoz 154 nyugdíjas vasutas tartozik. Szeretnénk rendszeresen összehozni őket, közössé tenni szervezeti életüket, de ehhez klubház kellene, ami reméljük, rövidesen fel is épül.

A bizalmiak meglehetősen szétszórt területen dolgoznak, nagyon lényeges az összefogásuk. Ezért szeptemberben 4 előadásból álló tanfolyamot szervezünk, jogaikról, kötelességeikről kapnak tájékoztatást és útbaigazítjuk őket a legszükségesebb szakszervezeti tudnivalókkal.

— *A másik legfontosabb tennivalónk* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Molnár József* állomásfőnök — *a balesetvédelem. Szeretnénk a szocialista brigádmozgalmon belül felújítani a munkásvédelmi őrök szerepét.* Makó állomáson négy szocialista kollektíva dolgozik, közülük a *József Attila*-brigád már elnyerte az ezüst plakettet. De a hozzánk tartozó többi állomáson is van szocialista brigád. A legjobbak a csanádpalotaiak, a makóújvárosiak és a kiszomboriak. A brigádok megértették törekvésünket, *az első félévben az szb egész területén egyetlen baleset sem történt.* Egyéb feladatainkat is élüzem szinten teljesítettük.

Gondot okoz a munkaidő-csökkentés

— Ehhez kapcsolódik harmadik jelentős feladatunk, a termelékenység fokozása — folytatta az szb-titkár. — Ennek érdekében állandó kapcsolatot tartunk a gazdasági vezetőkkel, időben szólunk, ha valami rendellenességet tapasztalunk. *Ügyelünk a szállítások ütemességére, különösen a nehéz és sok munkát igénylő cukorrépa-szezonban.* Az állomásfőnök elvtárssal rendszeresen együtt tájékoztatjuk a dolgozókat a várható munkákról, feladatokról. Együtt foglalkozunk azokkal is, akik fegyelmezetlenek. Tavaly az egyik italozó dolgozónk néhányszor igazolatlanul hiányzott. Közösen leültünk, elbeszélgettünk vele. *Megmagyaráztuk, milyen kárt okoz ezzel a magatartásával magának és a közösségnek. Hallgatott a szóra, azóta nincs vele semmi baj.* Itt, Makón nem probléma a munkaerő, a vasút még mindig vonzza az embereket, s ez érthető, hiszen a kocsirendezők is 1700—1900 forintot keresnek.

Nagy gondot jelent viszont a munkaidő-csökkentés. Főként a betegségekből adódó hiányzások miatt nehezen valósítható meg. *A szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetés úgy segít a bajon, hogy rendszeresen foglalkoznak a fiatalokkal.*

A tagdíjfizetést illetően a területi bizottsághoz tartozó 59 szakszervezeti bizottság között előkelő helyet foglalnak el. Szeretnék ezt a helyet továbbra is megtartani, kibővítve azzal, hogy a szakszervezeti munka minden vonatkozásában hasonló eredményeket érnek el. Ez utóbbi csak a makóiakon múlik. Ahogy munkájukat önmaguk és mások elkönyvelik, valóban nem állnak messze ennek a kívánságnak a megvalósításától!

Molát Perenc

A pihenés évei következnek

Nyugdíjba vonult *Hun Árpád* és *Szücs Ferenc* felügyelő, a tapolcai vonalfőnökség két régi dolgozója. Munkatársaik tiszteletük és megbecsülésük jeléül a Batsányi János Vasutas Kultúrházban meleg, családias búcsúztató ünnepséget rendeztek számukra.

Az ünnepségen, amelyen megjelentek a szakmai vezetők is, méltatták a távozó vasutasok érdemeit. Ők ketten akkor léptek szolgálatba, amikor még az eddigieknél is nehezebb volt lelkiismeretesen elvégezni a nehéz, felelősségteljes vasutasmunkát.

Később Hun Árpád, mint a jegyvizsgáló tanfolyamok vizsgabiztosa, éberen ügyelt arra, hogy a szombathelyi igazgatóság területén jól képzett és megfelelő tudású kalauzok végezzék a munkát. Szücs Ferenc felügyelő pedig mint a nagyobb balatoni állomások forgalmistája, majd főnöke szerzett elismerést kitűnő munkájával.

★

Berecz Zoltán 1909-ben született. Mérnöki diplomája megszerzése után a GYSEV szolgálatába lépett, majd 1951-ben került a MÁV Pályafenntartási Főnökséghez. Most augusztus elsejével mint a soproni pályafenntartási főnökség vezető mérnöke nyugdíjba vonult.

A Kiváló dolgozó oklevelet háromszor, a jelvényt öt esetben kapta meg, 1966-ban Érdemes vasutas lett. Vezetése alatt a főnökség elérte az „élüzem" szintet. Szakvonali teendői mellett kivette részét a társadalmi munkából is. Az MTESZ keretében működő KTE munkájáért a Közlekedés kiváló dolgozója kitüntetést is megkapta.

★

Szeged állomás szakszervezeti bizottsága július 12-én ünnepélyes keretek között búcsúztatta az 1969-ben nyugalomba vonuló dolgozóit. A házi ünnepséget *Kasza Lajos*, a szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg. Bevezető szavai után *Nagy István* állomásfőnök köszöntötte a távozó dolgozókat.

A nyugdíjba vonuló vasutasokat munkatársaik kedves ajándéktárgyakkal lepték meg. *A volt szakszervezeti aktívának pedig Kasza Lajos szbtitkár 200 forintos vásárlási utalványokat nyújtott át.* Az állomás népi zenekarának, majd ezt követően a magyarnótaénekesek előadásának sikere csak fokozta a jó hangulatot.

Az ünnepség után vacsorával vendégelték meg a búcsúzó vasutasokat és vidáman, fehér asztal mellett elevenítették fel az elmúlt évek derűs epizódjait és a munkában elért eredményeket.

★

Pécs állomás szakszervezeti bizottsága az eddigi szokásához híven, ünnepélyes külsőségek között köszöntötte az 1969 első félévben nyugdíjba vonult dolgozóit. Az idős vasutasok munkáját *Zomi Lajos* szb-titkár és *Gerecs István* állomásfőnök méltatta, majd a kedves kis ünnepség után az állomás vezetői fehérasztalnál is vendégül látták a volt munkatársakat.

A munkaverseny motorjai

A debreceni járműjavító minden termelő egysége részt vesz az éves munkaversenyben. Az üzem *„Haladás"* szocialista üzemrésze kezdeményezte az éves versenyt. Felhívásukhoz 172 szocialista brigád és valamennyi szocialista üzemrész csatlakozott az év elején.

A féléves eredményekről az üzemi számvetések már elkészültek. Számokban és adatokban kezd kirajzolódni, hogy az üzem dolgozói hogyan teljesítették felajánlásaikat, vállalásaikat. *Az első félévben a darabszámos tervet 100 százalékra, a termelékenységi tervet 100,54 százalékra teljesítették.* A harmadik fontos mutatót, a fenntartási költségekre tervét 1 százalékkal sikerült csökkenteni. Az első félév 124 újítási javaslatából 39-et már elfogadtak. Az eredmény 52P 905 forint.

Emelkedett a dolgozók átlagkeresete is. Az előző év hasonló időszakához viszonyítva, a munkásállományi csoportban 4,61, a műszaki állományi csoportban 4,24, az adminisztratív állományi csoportban pedig 3,66 százalékkal emelkedett a jövedelem.

Az üzemi munkaverseny motorjai és hajtóerői a szocialista brigádok és szocialista üzemrészek. A kocsijavító, a megmunkáló és karbantartó osztályon a legjobb szocialista brigádok vetélkedései biztosítják az éves terv és a munkaverseny vállalásainak teljesítését.

Volosinovszki János

Beszélhetünk-e kulturált utazásról?

Vannak még hibák. Ez a szólásmondás már kabarécim is volt, jóllehet az életben is helytálló. Hiba ott lehet és akkor, amikor és ahol dolgoznak. Ebből következik, hogy egy olyan nagy és jelentős munkát végző területen, mint a vasút, lehetnek hibák.

Talán a legnagyobb baj az, hogy vagy nem látjuk, vagy elhallgatjuk a hibákat. Ha nem látjuk, az bocsánatos, ha elhallgatjuk, az megbocsáthatatlan bűn. A nemlátás képzetlenségből, vagy enyhén szólva rövidlátásból ered. Az elhallgatásnak viszont mindig valami ravaszkodás a magja. Félő, hogy hovatovább olyan felfogás lesz úrrá a vasúton: *„elhallgatom a hibát, jobb így nekem, de jobb a feljebbvalómnak is". Ezért adminisztratív formaságokat érvényesítenek. A késett vonatokat rendes vonatoknak tüntetik fel érkezőben és indulóban egyaránt.* A menetirányító, akinek fő feladata lenne a hibák megállapítása, tudomásul veszi a vonatvezetők és forgalmi szolgálattevők jelentését. Egyébként az állomásfőnökségektől gyakran kérik a sok munkát igénylő kimutatásokat, jelentéseket. *Naponta jelenteni kell a létszámhelyzetet, a személyzethiányt. A jelentés elmegy, de ennél több nem történik sem lent, sem fent.* Sem a főnök, sem mások nem merik határozottan megfogalmazni a tényleges hiányt. Például azt, hogy három ember helyett eggyel tolatunk, három jegyvizsgáló helyett eggyel megyünk.

Pedig ez nem mindegy, mert egy jegyvizsgáló esetében nincs őre és nincs szállítási díjbeszedője a vonatnak. Ha három ember helyett eggyel tolatunk, úgy szembe kerülünk az utasítással és könnyen annak az egy embernek az életébe, testi épségébe, vagy gazdasági károsodásba kerülhet a liberalizmus.

A kocsihiány is sok bajnak lehet eredője. Zsúfoltságot, balesetveszélyt, kulturálatlanságot, a nemzetközi forgalomban sorozatos botrányt idéz elő.

De nézzük konkrétan az elmondottakat, főleg a személyszállításnál meglevő problémákat. A *Budapest Keleti* és a *Nyugati pályaudvar* évek óta kocsihiánnyal küzd. A péntek-szombati munkásvonatokat csak a naponta közlekedő egyéb vonatok rovására tudják kiállítani. Az sem ritkaság, hogy az állomásra érkező nemzetközi vonatok részeit küldik ki egy-egy útra, közeli állomásra. *(Nagy merészség!)*

Egyes távolsági vonatokon fürtökben lógnak az utasok. Anyák ölben tartott gyerekekkel ácsorognak a kocsi előterében. *Gyakori látvány, hogy a gyermekkocsik zsúfoltak.* Például a július 18-án közlekedett 1718 és 1720 sz. vonatoknál. Ilyenkor a gyermekeikért aggódó anyák és apák elégedetlenségét, a vasút szidalmazását alig állja az érzékeny vasutasfül.

Állja, vagy nem állja, a vonat elindulásával a probléma is elindult az állomásról. De nem így a nemzetközi forgalomban, ahol egy-egy kocsihiány messzire hangzó panaszokat eredményezhet.

Csak néhány példa: július 15-én, teljesen szabálytalan összeállításban — a nemzetközi egyezménnyel ellentétben — érkezett a Nyugati pályaudvarra a 207 sz. *Nord Orient Expressz.* A vonat közepéből egy CSD Bac kocsit ki kellett sorozni. A kocsi hibája olyan volt, mely minden valószínűség szerint már Sturovóban is fennállt. Az Utaselláto nem tudott pótlást, másik hálókocsit adni az 50, többségében asszony és gyermekutas részére. Ebbe valahogyan bele is nyugodtak az utasok, de abba már nem, hogy a kocsit személykocsival sem pótolják, akkor amikor csak itt-ott akadt hely a vonatban. Az utasok a következőre szaladgáltak. Az állomáson pedig a főnöktől kezdve mindenki a tárolóra, de kocsi nem került elő. Az volt a szerencse, hogy a késett *„Mamaia Expressz"* hozott egy hazatérő CFR Ba kocsit, melyben elhelyezkedhettek — ülve — a hálókocsi utasai.

Ugyancsak július 15-én az 502 sz. vonat indult ABa kocsi nélkül, tehát megint az utasok kényszerültek megelégedni kisebb kényelemmel, másodosztállyal. Ugyancsak 15-én egy 72 fős IBUSZ-csoport utazott *„ki ahol helyet talál"* megoldással a *Feketetengerre.*

A Keleti pályaudvaron is hasonló a helyzet. A 902 sz. vonatból szinte naponta hiányzik a szabadkai kocsi. *Splitbe* július 16, 17 és 18-án ABa kocsi hiányában csak Aa kocsi közlekedett, mely ugyancsak sok bonyodalmat lehet és volt az előidézője.

Sajnos, olyan kalappal kell köszönnünk, amilyen van. A 65—70 százalékos kocsiparkkal nem tudunk jobb munkát végezni — mondják a Keleti pályaudvaron.

Még egy bosszúsággal kell számolni utasnak, vasutasnak: *a helyjegyrendszerrel.* Kétségtelen, hogy jó szándék hívta életre, hiszen a nyugati vasutakon is megvan és bevált. Megnyugtató érzés az utas számára, ha a menetirányban, az ablak mellett, nemdohányzó kocsiban biztosítva van a helye.

Ha biztosítva van!

A Keleti pályaudvaron a *Tokaj Expressz,* a Nyugati pályaudvaron a *Szeged Expressz* jelent sok bosszúságot az utasoknak. Hosszú sorbanállás előzi meg a helyjegyváltást. A percek múlnak. S ha kevés az utas ideje, elszalad anélkül. Ilyenkor kezdődik a birkózás a kalauzzal. Ha az utas az erősebb, felszáll és büntetést fizet. A merev, *„csak a pénztárnál lehet váltani"* szabály miatt számtalanszor külföldiek maradnak le a vonatokról, jóllehet hely van, pénz van, utazási szándék is van, de engedély nincs és így keserű ábrázattal hoppon maradnak.

Az utasok idegeivel játszik néha az IBUSZ is. Július 17-én *az aacheni kocsiba csak a pécsi, a szegedi és a debreceni IBUSZ-kirendeltségek adták el ugyanazt a helyet.* Mondani sem kell, hogy nem volt könnyű dolga az ügyeletes tisztviselőnek, de az utasoknak sem.

Az utóbbi években különböző fórumokon sok szó esett már a kulturált utazásról. Nagyon helyesen a vasút vezetői ennek a legfőbb szószólói. *De vajon beszélhetünk-e kulturált utazásról? Van-e, lehet-e hitele mindaddig a szónak, amíg a legalapvetőbb feltételeket sem biztosítják?* Az ország két legnagyobb forgalmú személypályaudvarán, a Keletiben és a Nyugatiban tett többszöri látogatás tapasztalatai arról győztek meg bennünket, hogy *még nagyon messze vagyunk attól, amit szeretnénk elérni.* S ami a legelszomorítóbb, nemcsak a mátészalkai hétvégi munkásvonaton, hanem a nemzetközi vonatokon is *gyakran balkáni állapotok uralkodnak. S miért van mindez? Azért, mert kevés a helyjegyes pénztár, mert a pályaudvarok nem rendelkeznek tartalék kocsikkal, hogy csak a legalapvetőbb problémákat említsük.*

Ezek mellett a súlyos hibák mellett nem lehet szó nélkül elmenni. Mi sem hallgathattuk el azt, amit láttunk, hallottunk és tapasztaltunk a két pályaudvaron.

Helytelen helyjegyek

— Kérem, ez az én helyem. Félórát álltam sorba a helyjegyért.

— Csak álljon tovább, türelemmel, maga a harmadik, akinek ide szól a helyjegye...

(Pusztai Pál rajza)

Ahol az utas felhúzza az ablakot

Robog a Savaria—Göcsej expressz Szombathely felé. Az utas gyönyörködik Inota, Várpalota és Pét fánykoszorújában. Szelíd derüvel pipálnak a November 7 Erőmű kéményei és hűtői. Várpalotánál a leeresztett ablakokat felhúzza a tapasztalt utas. Nem szereti a „palotai illatot", a szénmonoxidtól terhes levegőt, mely betölti a fülkét. Hunyt ablakokkal — mint valami alagútban — rohan át a gyors az állomáson.

Nincs megállás

Pedig érdemes megállni Várpalotán. Az állomás munkájáról *Kondor Pál* főfelügyelő állomásfőnökkel beszélgettünk. Itt élte le élete nagy részét. Innét ment tisztképzőre és ide került vissza. Nem is vágyódott máshova. Ma már őslakónak számít.

— *Nincs megállás nálunk* — mondja. — *Mindig újabb és újabb létesítmények épülnek. A tervezett több milliárdos péti rekonstrukció alaposan megváltoztatja munkánkat. A szén, mint energiahordozó, veszített szerepéből. Jelenleg az olaj, később a földgáz lesz az alapja mindennek.*

Tizenegyszer kapott különféle elismerést az állomás. Legutóbb április 30-án kapott élüzem kitüntetést a Gazdasági Vasúttal és a szertárral együtt. 1969 első félévi eredményük is ígéretes. *A kocsikihasználást 100,65, a vonatközlekedési tervet 80,4 százalékra teljesítették.* A többi mutatót is túlteljesítették. A terjengő szennyes levegő, a szálló korom és por ellenére is derekasan dolgoznak a palotai vasutasok.

Elmondta az állomásfőnök, hogy a párt, a szakszervezet és az állomásvezetés jól megértik egymást. Három M 44-es Diesel tartozik állomásukhoz. Ezzel végzik az elegyrendezést, kiszolgálást, beállítást. Ezek szolgálják ki az iparvágányokat is.

Különös élete van egy ipari állomásnak. A szén, olaj, műtrágya, alumínium, tőzeg érkezik és indul, az új értékek előállításához szükséges anyagféleségekkel együtt, mert közben épül, fejlődik maga a szocialista város is.

A 4,7 km-es Gazdasági Vasútra, mint egy kicsiny kis „záhonyi" átrakóra rakják át a bányafát, beton idomot, vastámot és visszafelé pedig fuvarozzák a szenet. Napi 75—85 vonat fut végig a „pályán" *Ernő-bányától S. Il-ig.* Korszerű felvételi épület, kitérőkkel és kocsiparkkal. *A „minivasút" milliós értékrenddel lép be a termelésbe.*

A bizalom összeköti őket

Sági János szb-titkár, a GV vontatási vezetője nem szívesen beszél saját magáról. Inkább munkatársairól. Arra a kérdésünkre, hogy vontatási ember létére hogyan ért szót a forgalmi dolgozókkal, menynyire ismeri a problémáikat és az embereket? — tömören válaszol.

— *Örőm együtt dolgozni velük. Mindenki végzi a maga szakvonali munkáját. A bizalom az, ami összeköt bennünket. Az igazat mindig meg kell mondani egymásnak és az embereknek is! Szívesebben veszik az igazságot — még ha fáj is —, mintha mellébeszélnénk.*

Az szb-titkár 12 év alatt öt választást ért már meg. Irányítása alá tartoznak *Inota, Pét, Csór* szervezett dolgozói és patronálja *Hajmáskér* szakszervezeti bizottságát.

— Hogy jut mindenre ideje?

— *Nem egyedül vagyok. A vezetőség tagjai, a termelési felelőstől a nőbizottságig mindenki magáénak érzi a közösség gondját, baját. Csak így lehet. S naponta megkeresem az állomásfőnököt, aztán közösen, mindent közösen...*

Az állomásfőnök megerősíti szavait.

— Mi a legfontosabb egy ilyen állomáson, ahová a dolgozók jelentős része vidékről jár be?

Közösen döntenek

Egyszerre válaszolnak.

— *Meghallgatni a problémákat. Foglalkozni az emberekkel. Figyelembe venni a segélyeknél és juttatásoknál a munkát, a rászorultságot. Kollektíven dönteni. Meglátogatni a beteg munkatársat, segíteni rajta. Ez később visszatérül és visszahat.*

A nőtlenek legényszállóban laknak. Orvosi rendelő, televízió és könyvtár áll rendelkezésre. Központi fűtés és üzemi konyha. Déli és esti melegkonyhás étkeztetés bizonyítja, hogy *a vasút vezetői megértik és megbecsülik az itt dolgozók munkáját.*

A közelmúltban adtak át 6 új lakást. Vizet vezetnek a „futó" őrhelyekhez. Szociális szempontból sem maradnak el más állomás mögött. Várpalotán egykor egészséges, jó versenyszellem uralkodott. Kerestük, mennyi maradt meg belőle? A szocialista brigádok élete hogyan alakult?

— *Ma kétségtelenül jobb a helyzet, mint korábban* — válaszolta *Kiss Dezső* üzemgazdász. — *A dieselesítés sok mindent megkönnyített.* A péti vontatóvágány átadása függetlenítette a meneteket a fővonali forgalomtól. A tengelynyomás nem okoz problémát, mint korábban. De a versenyszellem ma is olyan, mint régen.

Kerék Józsefné, a szakszervezeti bizottság nőfelelőse kitűnő szervező. Nem akárhogyan képviseli a 78 női dolgozó érdekeit. *Érvel, meggyőz és agitál felfelé és nőtársai között egyaránt.* Vezetőségi üléseik és taggyűléseik látogatottak. A dolgozók élnek a bírálat jogával. *„Forró hely Várpalota."*

— *Ez jó is* — mondja Sági János —, *mert hiba nélküli ember nincs. Mi is tévedhetünk!*

Lengenek a zászlók

Az 1867 b. devecseri „olajvonat" érkezik. M44-es jár rá a vonatra és kettős tolóval máris indul a péti „olajba". Jól kent gépezethez hasonló a munka. Az érkező 1868 a. várpalotai oszlót már várják a kocsirendezők. Gyorsan kell szétrendezni, hogy ajkai indulóként rendesen indulhasson.

Az V-ik vágányból vezették ki az „új" kihúzót. Mint a tolatás külön-külön szakértői, tartalékolnak le a kocsirendezők. Gurulnak a kocsik az iparvágányokra.

Völfinger Ottó intéző a telefonhoz kéri *Herczegh Ottó* külsős forgalmi szolgálattevőt.

— Hogy álltok a rendezéssel?

— *Idejében készek leszünk!* — feleli a külsős, aki maga is részt vesz a tolatásban.

Lengenek a zászlók és gurulnak a kocsik...

Nehéz megszokni ezt az állomást. A szennyezett levegőt, a munka erős sodrását. Mégis észrevétlenül belopja magát az ember szívébe. Aki ezen az állomáson szolgált, mindig büszke erre.

Az új felvételesek másnap menekülni szeretnének. Mégis hosszú évekig élnek itt a „guanó" alatt.

Szabó Béla

„A keresetemet édesanyának adom"

— *Neve?*

— *Frajka Anna.*

— *Foglalkozása?*

— *Gimnáziumi tanuló, most végeztem a harmadik gimnáziumot.*

— *Melyik iskolába jár?*

— *A békéscsabai Rózsa Ferenc gimnáziumba. Szüleim Pesten laknak ugyan, de én az első gimnáziumtól kezdve a békéscsabai MÁV Nevelőotthon lakója vagyok. Sőt, ugyanebben az intézetben lakik másodikos gimnazista húgom, Marika is.*

— *Jelenlegi munkahelye?*

— *A Vasutasok Jótékonysági Országos Segélyző és Biztosító Egyesülete.*

—*A szünidő alatt mennyit keres?*

— *Mivel rövidített munkaidőben dolgozom, így a két hónapra 1200 forintot kapok.*

— *Mire költi a pénzt?*

— *A keresetemet édesanyának adom.*

— *A napi 6 óra munka után mivel tölti a szabad idejét?*

— *Nagyon szeretek kézilabdázni. A BVSC ifjúsági csapatában játszom. Vitenz János edző foglalkozik velem.*

— *Milyen eredménnyel végezte a harmadik gimnáziumot?*

— *Jórendű lettem.*

Frajka Anna vasutas szülők gyermeke. Édesapja MÁV-nyugdíjas, édesanyja pedig Rákosrendezőn dolgozik. A családban most ő a legidősebb gyermek, mert Magda — a nővére — már férjhez ment. Kisebb testvérei: Mária, Ágota és Jóska valamennyien MÁV-nevelőotthonban laknak. Jóska Szegeden, Ágota pedig Kaposvárott.

Azok közé a 17 éves diáklányok közé tartozik, aki nem ismeri még az autóstoppos balatoni „bulikat", az éjfél utáni kimaradást, s a beatextázisát. Anna igazi kisdiák. Szemlesütve pirul, s önfeledten kacag, akár egy gyermek. Ahogy a családról, a rokonokról beszél, akik mindig mellettük álltak és állnak, ahogyan a szüleiről beszélt, akik öt gyermeket nevelnek, vagy a vasutasok nagy családjáról, akik maguk közé fogadták őket, és a szülők gondjain enyhítve felnőtté nevelik, az több, mint gyermeki gondolkodás. Az tudatos szeretet és ragaszkodás a szülőkhöz, az iskolához, a nevelőotthonhoz, a tanárokhoz, akiktől csak szépet és jót hallott, a közösséghez, a munkához, amely igazi fokmérője minden ember életének.

Nem magnóra, nylonharisnyára vagy táskarádióra keres, hanem édesanyjának adja a pénzt, hogy ott használják azt fel, ahol a legnagyobb szükség van rá. S ha most megkérdeznénk az édesanyát, tudom, ezt válaszolná: amit a gyerekek keresnek, azt rájuk költöm —, mert ilyen egy édesanya.

De ilyen a szüleit, a közösséget szerető gyermek is.

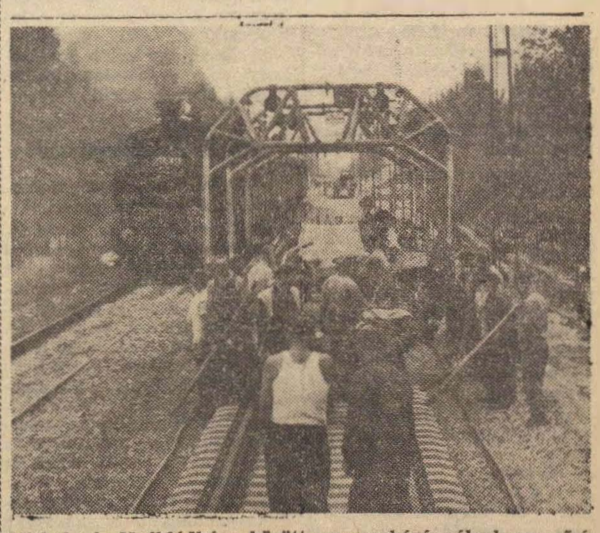
Szerényi József

Pontosabb darabszámlálást

Az utóbbi hónapokban *Záhonyból* gyakran érkeznek olyan küldemények, amelyek mennyisége eltér a fuvarlevélen feltüntetett darabszámtól. Különösen áll ez a megállapítás a cementszállítmányokra. Íme néhány példa: február 10-én egy *Szendrő* rendeltetésű kocsiba 350, egy *Bánréve* rendeltetésű kocsiba pedig 420 zsák cementet raktak be a fuvarlevél és a darabszámlálókönyv tanúsága szerint. Ezzel szemben *Bánrévén 22 zsák cementtel kevesebbet, míg Szendrőn 94 zsákkal többet raktak ki a vagonból.* Június 23-án a miskolci rendezőpályaudvaron egy zárhiányos kocsi vizsgálata közben derült ki, hogy a fuvarlevélen feltüntetett darabszámmal szemben 40 zsák cementtel raktak be többet.

Ezeknél az eseteknél az átvevő elismerte a többletet, így kárkifizetésre nem került sor, de gyakran megtörténik, hogy a vasútnak olyan károkat is meg kell téríteni, amikor egyes dolgozók felületes munkája idézi elő a hiányt. Ezt megelőzhetnék Záhonyban is, ha a széleskocsikból történő átrakásnál gondosabban végeznék el a darabszámlálást.

Bakó János
Miskolc



Miskolc és Nyékládháza között nagyszabású pályakorszerűsítési munkálatok folynak. A 48 kg/folyóméteres sineket 54 kg-osra cserélik fel, hogy a pálya alkalmas legyen 140 km/órás sebességre. Képünkön az előregyártott pályatesteket a helyszínen mozgódaru segítségével rakják a helyére.

(MTI Foto Kovács Sándor felvétele)

Guruló falu Kelenföldön

Mostoha körülmények a lakókocsikban — Több megbecsülést, emberibb bánásmódot — Nagyobb fegyelmet a munkában

Krónikus létszámhiánya miatt június 30-án megszüntette működését a *Mozgó Pályafenntartási Főnökség.* Három szakaszának maradványait összevonták és XIV-es gépesített mozgó pályafenntartási szakaszként *a krisztinavárosi pályafenntartási főnökséghez csatolták.* A Nyugatiból, Monorról és Gyálról a Kelenföldi pályaudvarra vontatták át a gmpsz zöld kocsijait. A 48 kocsival és 101 dolgozójával most egy ideig a nagyforgalmú pályaudvar Budafok felé eső végében tanyáznak. Munkájukat a hegyeshalmi vonalon végzik, Biatorbágy és Budaörs között a bal vágányt javítják.

A múlt pénteken, amikor felkerestük a guruló falunak beillő települést, a dolgozók többsége már útban volt távoli otthona felé. Amióta bevezették náluk a 44 órás munkahetet, *minden héten szabad szombatosok.* Csak néhányan maradtak a laktanyakocsikban, akik ügyeleti szolgálatot vállaltak, hogy vigyázzák a gmpsz vagyonát. Velük beszélgettünk.

Forró katlanok

— Hogy érzik magukat az új munkahelyen, az új főnökségnél?

— *Miért panaszkodjunk?* — kérdezte az egyik pályamunkás. — *Mostoha körülmények között vagyunk, meg főként kevés itt az emberi megbecsülés. Azt bizony hallani kellene, hogyan beszélnek itt az emberekkel az előmunkások...*

— Az már önmagában sem jó, ha az ember csak hetenként egyszer láthatja a családját — mondta *Fehér Ferenc* karbantartó. — Az jó, hogy a különélés miatt naponta 19 forint étkezési pénzt kapunk és a szállásért nem kell fizetni. *De milyen ez a szállás?*

— Forró katlanok a kocsik, amikor fáradtan bejövünk a munkából — vette át a szót *Molnár Ferenc* vágánygépkocsivezető. — A kocsi, amelyikben lakom be is ázik, amióta kiégették a tetejét. Villanyom nincs, gyertyával világítok.

— *Órabérben dolgozunk, de úgy hajtják az embert, mint a lovat. Sohasem elég, amit végez az ember* — mondta *H. Nagy László* pályamunkás, aki Szabolcsból is messziről, Pátcharól jött a „mozgó"-hoz. — *Fél ötkor kéltik az embert, háromnegyed ötkor már a felolvasáson kell lenni. Pedig a munkaidőt csak hat órától számítják. Szeretném tudni, hogy jogos-e ez az idő...* Szerintem az is a munkánkhoz tartozik, amíg kivisszük a munkahelyre a szerszámokat.

Nehéz munkát végeznek

— Mennyi a keresetük?

— Általában 2000—2200 forinttal számolhatunk havonta az étkezési pénzzel együtt. Gépkezelő vagyok — mondta *Mozga Miklós* —, de itt bizony a gépkezelőnek is csákányozni kell.

— Gépesített szakasznál? — vetettük közbe.

— *Azért mert kevesen vagyunk* — felelte. — Gépkezelő meg különösen kevés. A sok vizsgázott ember közül már csak ketten maradtunk itt. A többiek más helyet kerestek maguknak.

— *Többet érdemelnénk azért a nehéz munkáért, amit mi végzünk...* — jegyezte meg a tiszakarádi *Barnot István* a többiek helyeslése közepette. — *Persze mi azt is számontartjuk, ami jó itt, amit a javunkra tesz a főnökség. Az üzemi ebédet most már vacsoraként kapjuk, 4,90 forintért...* Saját konyhánk jól főz és amikor bejövünk a munkából, terített asztal vár bennünket. A kultúrkocsiban esténként televíziót nézhetünk és ha megjavítják a hangerősítőt, a rádió is szól majd minden kocsiban. Nem messze ide, a helyi szakasznál fürdési lehetőségünk van. De ez csak nyáron jó, hidegben fennáll majd a megfázás veszélye.

— Beszéltek már a problémáikról a szakszervezet helyi, vagy főnökségi képviselőivel?

— *Erre még nem volt lehetőségünk. Senki sem ad itt felvilágosítást...* — mondta egyikük.

— *Nem is emlékszem arra, mikor volt nálunk szakszervezeti taggyűlés* — szólt H. Nagy László.

A vágányzár nem tűr lazítást

Első kelenföldi látogatásunkat újabb követte. A munkások hangulatáról, látogatásunk tapasztalatairól tájékoztattuk *Szenczi Károly* pályamestert, és *Hetényi Károly* műhelybizottsági titkárt.

— *Ismerjük a nehézségeket, de az újjáalakult gmpsz még nagyon fiatal. Eddig főként a berendezkedés gondjai kötötték le a figyelmünket* — mondta a pályamester. — Azt mindenkinek látnia kell, hogy a főnökség a nehézségek ellenére is megfelelő munkát vár tőlünk. Van szolgálati rendünk, amit mindenki ismer, s amitől el nem térhetünk. Ez írja elő a korai jelentkezést, a munkáltatás, az elhelyezés rendjét.

— Mi a véleménye a bánásmódot illető kifogásról? Tapasztalt hasonlót a munkahelyeken?

— *Sajnos, tapasztaltam és nem is tartom megengedhetőnek. Csakhogy azt is tapasztaltam, hogy munkafegyelmünk nem a legjobb.* A vágányzár pedig nem tűri a kényelmeskedést. Nálunk pedig sokféle ember van, a jó kollektív szellemet ezután kell kialakítani. Lehet, hogy az emberek nem tudják, de a teljesítményeket naponta jelentenem kell a főnökségnek és a magas minőségi követelményeknek is meg kell felelnünk. Ezt mindenki megértheti, aki a pályamunkára szegődött...

— Javíthatnak-e a dolgozók elhelyezésének körülményein?

— *Csak a mozgó „öröksége" áll a rendelkezésünkre* — felelte Szenczi Károly. — *A kocsik nagyon rosszak, de arról nem tudok, hogy olyan lenne közöttük, amelyikben nincs villany. Intézkedünk, hogy kijavítsák. Sajnos, kocsit nem nagyon küldhetünk javításra, mert vissza már nem kapjuk. Csak az értesítés jön helyette a selejtezésről...* Van néhány igen rossz kocsink. Ezeket rövidesen leadjuk. Így is marad elegendő ahhoz, hogy egy-egy kocsiban ne hat, hanem csak 4—5 embert helyezhessünk el. Minden lakókocsiban kis konyha is van. Ezcket megszüntetjük, hogy ne legyen ételszag a lakókocsikban. Aki egyénileg akar főzni, egy külön konyhakocsiban foglalatoskodhat majd a tűzhely körül.

Közös összefogással

— Mikor lesz a munkahelyen szakszervezeti gyűlés?

— *Még ebben a hónapban, a megtartandó munkavédelmi oktatást követően.* Eddig csak az átszervezés miatt halasztottuk — mondta a műhelybizottság titkára. — Most alkalmunk lesz arra, hogy minden problémát megbeszéljünk és amihez kell, a felsőbb szerveinktől kérjünk *segítséget.* Persze, arról nem szabad megfeledkezni, *hogy aki többet és jobbat akar, annak ezt saját magának is nyújtania kell.* Nem nyithatunk kaput a fegyelmezetlenség, a hanyagság előtt.

Barics János szakszervezeti bizalmi, a gmpsz asztalosa kissé általánosítva ugyan, de elég találóan fogalmazott:

— *Nem elég öntudatosak itt az emberek. Többen gyakran a pohár fenekére néznek, pedig ez sem nekik, sem a munkájuknak nem használ...*

Van a szakasznak öntudatos dolgozója is szép számmal. Összefogásukkal lehetne javítani az itteni hangulaton. *De a legfontosabb, hogy a főnökség és szakszervezeti bizottság megtalálja a helyes hangot, utat az emberekhez* — nehogy ez a gmpsz is úgy járjon, mint elődje... Ha nehéz körülmények között is, de szép és nagyon hasznos munkát végeznek a XIV-es szakasz dolgozói. Nem lehetetlen kívánság, hogy érezzék is jobban munkájuk megbecsülését.

Lőrincz János

Érdeklődjön a vezénylésről

Mit mond a paragrafus a dolgozók munkaidő-beosztásáról?

A MUNKA TÖRVÉNYKÖNYVE [Mt. V. 44. § (1) bek.] a dolgozók munkaidőbeosztását illetően a következőképpen intézkedik: „A munkaidő-beosztást a dolgozóval két héttel előbb és legalább két heti időtartamra kell közölni. E szabály alól a kollektív szerződés kivételt tehet, de ilyen esetben a dolgozó következő heti munkaidő-beosztását lehetőleg három nappal előbb közölni kell."

A fenti rendelkezés általában minden különösebb erőfeszítés nélkül érvényesül az egész népgazdaságban, s ezen belül a vasutasok munkaidőbeosztásánál is. A dolgozók többsége nem csupán két hétre, hanem akár egész hónapra, évre is előre tudja, mikor kell munkára jelentkezni, s a végzett munka után mikor és mennyi pihenőidő illeti meg. *Például természetes, hogy a napi 8 órai munka után 16 óra pihenőidő, vagy 12 óra szolgálat után 24 óra pihenő következik.*

Vannak azonban olyan vasutasok, akiknek a munkaköre, foglalkoztatása olyan speciális, hogy a munkaidő és a pihenőidő természetesnek tűnő rendszeres, meghatározott időben és meghatározott arányú előre tervezett váltakozása egyáltalán nem tartható. *Az utazószolgálatnál a dolgozók egy részénél tudják csak a munkaidő — pihenőidő váltakozását megtervezni, de itt is alig tartható rendszeresen a megfelelő arány és a tervezett idő.* Az utazók munkaidő-beosztását és a hozzá kapcsolódó pihenőidőket az előre szerkesztett fordák meghatározzák. A forda-beosztással megoldható és megoldott az előre értesítés kötelezettsége. De az utazók egy rész fordán kívül — esetenkénti vezénylés alapján teljesíti szolgálatát. *Ezeket a dolgozókat kedvezőtlenül érinti az a vezénylési módszer is, hogy a pihenőben levő dolgozónak kell esetenként érdeklődni szolgálati beosztását illetően.*

EGYES SZOLGÁLATI FŐNÖKSÉGEKEN, hogy elkerüljék a lakáson töltött készenlétre előírt díjazás fizetését, vagy mert az értesítés bármely változata is nagy gondot okozna, más módszert alkalmaznak. *Elrendelik a személyzetnek, hogy pihenőidejük közben annak megszakításával, meghatározott időben, vagy a vezénylő által meghatározott időtartam elteltével a szolgálatba vezénylésük miatt telefonon érdeklődjenek.*

Ha szándékosan elhanyagoljuk, illetve figyelmen kívül hagyjuk a pihenőidő megszakításának kellemetlenségeit és munkajogi következményeit, akkor is marad elég probléma és rendezésre váró kérdés e módszer alkalmazásánál.

A vezénylés iránti érdeklődés csak akkor nem jelent különösebb kényelmetlenséget, megterhelést, vagy éppen költséget, ha üzemi telefonnal felszerelt vasúti szolgálati hely van a dolgozó lakásának közvetlen közelében, és a vezénylő onnan az adott időben telefonon felhívható. Ilyen kedvező adottságok azonban nagyon ritkán fordulnak elő.

A vasutasok többsége nem lakik szolgálati helye, vagy más vasúti szolgálati hely közvetlen közelében, hanem a szolgálati helyektől viszonylag távol. Az ilyen dolgozók legtöbbször csak postai telefonon tudják főnökségük vezénylőjét felhívni, hogy vezénylésükről érdeklődjenek. *A postai telefon a dolgozó lakásától még ha közelben el is érhető, igénybevétele minden esetben pénzbe kerül.* Ezt tudják a dolgozók, tudja a vezénylő és tudja a szolgálati főnökség is. Mégis elrendelik az ilyen érdeklődést, ami sok dolgozó panaszára ad okot, mert az elrendelt telefonhasználat költségeit nem akarják megtéríteni.

A FŐNÖKSÉGEK ilyen eljárása nem indokolható, de annál inkább kifogásolható. *A munkaügyi jogszabályok egyértelműen írják elő a munkaidő beosztása és a beosztás időben való közlésének kötelezettségét,* mely több héttel vagy több nappal korábban való közlése az Mt. V. rendelkezései szerint a munkáltató feladata. A több héttel, vagy több nappal előbb való közlés az utazószolgálatnál nem minden esetben oldható meg. Ezt megértheti és megértik az utazó dolgozók, s nem kérik a jogszabályok ilyen szigorú alkalmazását. Érzik és tudják, hogy — bár objektív okok miatt — a főnökség mulasztja el a beosztás, szolgálatba jelentkezés időpontjának közlését, *de azt nem értik, miért kell ezért a mulasztásért nekik anyagilag helytállni, a telefonálás költségét fizetni.*

A vezénylés iránt telefonon való érdeklődés a főnökség által meghatározott időben, utasításra történik, elmulasztása felelősségrevonással járhat, így nagyon *logikusnak látszik, hogy annak költségeit a szolgálati főnökségek viseljék.*

AZ ELRENDELT TELEFONON való érdeklődés igazolt költségeit megelőlegezik a dolgozók, de annak utólagos elszámolását, megtérítését a főnökségnek vállalnia kell. (A posta esetenként igazolást ad a felmerült költségről.) *Amennyiben annak elszámolását a főnökség nem vállalja, a helyi munkaügyi döntőbizottságoktól lehet kérni, hogy költségek megtérítésére az illetékes főnökséget kötelezzék.* A vasútüzemi telefonon való érdeklődés esetén költség- és térítési probléma ugyan nem merül fel, de ettől függetlenül rendezni kellene már a pihenőidő megszakításával kapcsolatos vitás, vagy tisztázatlan kérdéseket.

Dr. Banka József

Személykocsi-gazdálkodás

— Jelentem, minden kocsit vonatba soroztunk, ami csak volt a pályaudvaron.

(Pusztai Pál rajza)

Baleseti krónika

Miskolc rendezőpályaudvar II. vágányán a kocsilazítást végző *Kozák Lajos* 52 éves, nős, 1 gyermekes kocsirendező július 30-án 22 óra 20 perckor a bal lábfején csonkulásos balesetet szenvedett. A mentők a szentpéterkapui baleseti kórházba szállították. A baleset azért következett be, mert Kozák Lajos miután az egyik kocsi lazítását nem tudta elvégezni, *ismételten belépett a kocsisor közé úgy, hogy arról jelzőeszköz hiányában senki sem tudott.* A szerelvénysor meghúzása idején háttal állt a meghúzás irányának, s egyensúlyát veszítve lábfeje a sínre került.

★

Augusztus 1-én 13 óra 08 perckor *Cegléd* állomáson a külső I. sz. vágányon álló 424 017 sz. gépnél áramütés érte *Szakalli Ferenc* mozdonyfűtőt, a Szegedi Vontatási Főnökség dolgozóját, aki a gép bal oldalán a mozdonykonyha és a hosszkazán találkozásánál felment a konyhasátor tetejére — mint ahogy azt tanúvallomásában mondta — azért, hogy a szenet meglocsolja. *A baleset azért következett be, mert a konyhasátorra való felmenéskor közel került a felső vezetékhez.* Szakalli Ferencet másodfokú égési sérüléssel a ceglédi baleseti kórházba szállították, *ahol augusztus 6-án sérüléseibe belehalt.* Az elhunyt 49 éves, nős, 2 gyermekes családapa. A mozdonyvezetőt, aki Szakalli Ferenc segítségére sietett, kisebb égési sérülésekkel szintén kórházba szállították.

★

A MÁV Debreceni Építési Főnökség záhonyi telepének létszámba tartozó *Barta József* 17 éves szerződéses lakatos 1969. augusztus 2-án 13 óra 45 perckor a záhonyi rakodótelep műhelyében *halálos balesetet szenvedett.* Barta József mindössze 5 napos vasutas volt. A balesetet egy hidraulikus keretes fűrészgép okozta, melyet az elhalt engedély nélkül beindított. A beindítás után Barta József megijedt, fejét hátrakapta és beverte a kosba, miközben az ütéstől ismét előrehajolt, s a feje a közeledő keret és kos közé szorult.

A vasutasok és a biztosítás

Húsz éve alakult meg az *Állami Biztosító.* Fejlődését a legjobban a számok mutatják. 1949 óta a díjbevétel a negyvenszeresére, a kárkifizetés a nyolcvanszorosára növekedett. *Az Állami Biztosító mintegy hatmillió folyamatos biztosítást kezel,* ezek között az állami vállalatok és a szövetkezetek több százmilliárd forint értékű vagyonának biztosításait, a lakosság élet-, baleset- és vagyonbiztosítását.

A vasút is sokféle szállal kötődik a biztosításhoz. A vasutasok mindent elkövetnek ugyan a balesetek számának csökkentésére, de azért — a vasút veszélyes üzem voltánál fogva — számolni kell a baleset lehetőségével. Másrészt a balesetek és károk túlnyomó része nem a vasút hibájából ered, hanem gondatlanságból, figyelmetlenségből származik, amiért a vasút nem vállal felelősséget. *Az anyagi természetű károkat célszerű biztosítással megelőzni.* A vasutasok közvetítenek biztosításokat az utazóközönség részére és maguk is biztosítottak.

Milyen biztosítást köthet az utas, a fuvaroztató?

Először is a közismert utasbalesetbiztosítást. Ez kiterjed mindazokra a balesetekre, amelyek az utazás alatt a vonaton, a pályaudvaron, azok előterében és nyílt pályán az utasokat érhetik. Az utasbiztosítást nemcsak a menetjegyekre, hanem a havi és félhavi jegyekre, illetve éves bérletekre és a külföldi utazásokra is meg lehet kötni. A mendei katasztrófa különösen az érdeklődés középpontjába állította ezt a biztosítást. Sérültjeinek, az áldozatok hozzátartozóinak *eddig 2 millió forint kártérítést fizetett a biztosító.*

Az utasok biztosíthatják a ruhatárban elhelyezett úti és kézipoggyászukat, továbbá a feladott poggyászokat. *A fuvaroztató biztosíthatja az expresszárukat, az élőállat-küldeményeket, a gyors- és teherdarabárut, a kocsirakományú küldeményeket.* A biztosítás a fuvarozói felelősségen túlmenő nagyobb kártérítési lehetőséget nyújt. Feladott küldeményeiket nemcsak a magánszemélyek, hanem az állami és szövetkezeti vállalatok (kivéve a költségvetési szerveket) is biztosíthatják.

Az Állami Biztosító az utasbalesetbiztosítási szerződés keretében — *külön díjfizetés nélkül — biztosítottnak tekinti az Államvasutak tényleges szolgálatban álló összes dolgozóit.* A biztosítás üzemi baleset, továbbá a vasút területén elszenvedett — nem üzemi jellegű baleset — esetére terjed ki. A térítés összege halálos kimenetelű balesetnél *12 500 forint, állandó teljes rokkantság esetéért 25 000 forint.* Állandó részleges rokkantságnál a 25 000 forintnak a rokkantság mértékének megfelelő része illeti meg a biztosítottat.

Szolgálaton kívül a vasutas magánember. Férj és feleség, szülő, lakásbérlő, esetleg szövetkezeti (öröklakás), családi ház tulajdonosa. Igen sokan családjuk segítségével gazdálkodnak, állatot tartanak. *A vasutasok többsége is igénybe veszi a kombinált, többféle kárveszélyre kiterjedő háztartási, illetve épületbiztosítást.* Az épületbiztosítást ki lehet terjeszteni a mezőgazdasági károkra is.

Azok a vasutasok, akik autóval, vagy motorkerékpárral rendelkeznek, mindenképpen az Állami Biztosító ügyfelei. Ugyanis hazánkban a gépjárműszavatossági biztosítás kötelező. Ennek alapján a biztosító vállalja a gépjármű üzemeltetése közben másoknak — harmadik személynek — okozott kár megtérítését, ha azért az üzembentartó törvényes kártérítési felelősséggel tartozik. Saját gépjárműkárai megtérülése érdekében a vasutas autótulajdonosok is sűrűn veszik igénybe az egyre népszerűbb casco biztosítást.

Kevesen tudják, hogy *a vasutasok biztosító egyesületei is szoros kapcsolatban állnak az Állami Biztosítóval.* Viszont-biztosítási szerződés szavatolja, hogy az egyesületek bármilyen körülmények között kötelezettségeiket zavartalanul teljesíthessék.

(E. R.)

Egy szakszervezeti könyvtár a népművelés szolgálatában

A SZOT kulturális agitációs és propaganda munka megjavításáról szóló határozatának megjelenésével előtérbe került a népművelés egyes ágainak összehangolása. Az elmúlt hónapokban a népművelés helyzetéről és feladatairól szóló cikkek, tanulmányok bizonyították, hogy a munka objektív és szubjektív feltételei egyaránt megváltoztak. A dunakeszi járműjavító *József Attila Művelődési Házának* igazgatójától, *K. Veress Andrástól*, a művelődési központ és könyvtár együttműködéséről, nevelési tevékenységéről érdeklődtünk.

Fiatalok a könyvtárban

Közös munkaterv szerint

— *A népművelés komplex értelmezése megköveteli, hogy a könyvtár munkája szorosan kapcsolódjon a népművelés minden ágához* — kezdte a beszélgetést. — A művelődési ház és a könyvtár jó együttműködésének alapját nálunk a minden évben elkészített és jól átgondolt közös munkaterv képezi, amelyben a könyvtár speciális feladatai mellett rögzítjük az együttműködés formáit a művelődési központ működési területeinek megfelelően. A tervek meghatározása után együttesen vesszük számba a szükséges személyi, tárgyi és gazdasági feltételeket. *A munkaterv a működési területünknek megfelelően magában foglalja, hogy a könyvtár a közös nevelési célok érdekében milyen sajátos eszközökkel segíti például a tudományos ismeretterjesztést, a felnőttoktatást, a klubok, a művészeti csoportok, szakkörök munkáját.* Ugyanakkor a közös munkaterv tartalmazza azt is, hogy a művelődési központ hogyan segíti a könyvtár olvasói-nevelési tevékenységét, tájékoztató propagandamunkáját.

A közös munka eddigi eredményeit talán a következő adatok szemléltetik a legjobban. A könyvtárnak 1966-ban 764, 1967-ben 1065, 1968-ban pedig 1107 beiratkozott olvasója volt. *1966-ban 21 598 kötetet, 1967-ben 28 172 és 1968-ban 28 212 kötetet kölcsönöztek.*

Gyakran rendeznek könyvkiállítást

A művelődési központ sajátos eszközökkel segíti és szervezi a felnőttek általános iskolai tanulását is. A kötelező olvasmányok mellett külön polcon tárolják az anyaghoz kapcsolódó szóra koztató, figyelmet lekötő, érdekes könyveket. De hasonló módon segítik a nappali tagozatok tanulóit is.

A művelődési házban egyébként *14 művészeti csoport és szakkör működik.* A könyvtár jó kapcsolatot alakított ki a művészeti csoportok, szakkörök vezetőivel is. A felmerülő igények alapján *megfelelő szintű szakmai irodalmat szereztek be, és azt a csoportok és a szakkörök tagjai között népszerűsítik.* A tapasztalat azt igazolja, hogy a klubokban rendezett viták, filmvetítések, s egyéb rendezvények alkalmával — ha a témához kapcsolódó könyvkiállítást rendeznek, és felhívják a klubtagok figyelmét egy-két olyan műre, amely az adott témához kapcsolódik —, az feltétlen gazdára talál. *Ezáltal szélesítik az olvasók táborát, és rászoktatják a fiatalokat, időseket egyaránt a rendszeres olvasásra.* Például ha a filmklub előadásai alkalmával a színházterem előcsarnokában az adott filmsorozattal kapcsolatos könyvkiállítást rendeznek, a könyvkiállítás anyaga sok klubtagban, látogatóban felkelti az érdeklődést a filmtörténeti, filmesztétikai szakirodalom olvasása iránt is.

— *A művelődési házban négy év óta kéthetenként rendszeres gyermekfoglalkozásokat is tartunk* — folytatja az igazgató. — *Ezek a foglalkozások nemcsak egyszerűen kitöltik a gyerekek szabad idejét, hanem elmélyítik az iskolában tanultakat, kiegészítik azt a nevelési folyamatot, amelyet az iskola elindított.* A foglalkozások tematikáját az iskola tantestületével szorosan a tananyaghoz kapcsolódva alakítjuk ki, s filmvetítésekkel szemléltetjük. A könyvtár ezeket a foglalkozásokat a maga sajátos eszközeivel segíti. *Rendszeresen tartunk mesedélelőttöket, diavetítéseket, könyvismertetéseket, felolvasásokat és fejtőröket.* A gyermekek szívesen vesznek részt ezeken a foglalkozásokon.

Segítik szocialista brigádokat

Az együttműködés kiterjed a művelődési központ egyéb rendezvényeire is. Állami, társadalmi ünnepek, társadalmi összejövetelek, családi ünnepek, önálló műsorok segítik a propagandamunkát.

K. Veres András elmondotta még, hogy a nevelő munka során *nagy figyelmet fordítanak a szocialista brigádok kultúrális vállalásaira.* Első és legfontosabb feladatuk az irodalom megszeretetése. Ennek érdekében a munkahelyeken is kölcsönözhetők könyvek. *Az üzemben három fiókkönyvtárat létesítettek, közel 1500 kötet könyvvel,* s ez nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy 1968-ban 25 szocialista brigád kötött a könyvtárral szerződést. Az igények növekedésével három nagylétszámú szocialista brigádnál 100—150 kötetes letéti könyvtárat létesítettek. A hat letéti könyvtár állományát pedig rendszeresen cserélik.

A szocialista brigádok művelődését, olvasottságát, a könyvtár látogatottságát nagymértékben emelte a *„Tanácsköztársaság 50. évfordulója"* tiszteletére szervezett szocialista brigádok szellemi vetélkedője is. Az üzemből 79 brigád 1150 fővel vett részt a vetélkedőn. Ebben az időben a könyvtár forgalma napról napra nőtt.

A művelődési ház könyvtárát jelenleg átépítik, bővítik. Ehhez a munkához *a vasutasszakszervezet elnöksége 150 000 forintos támogatást adott.* A munkák befejezése után minden bizonnyal még eredményesebben, még sikeresebben dolgoznak majd.

Szőnyi Lajos

Filmcsemegék Dunakeszin

Egyhónapos nyári szünet után folytatja műsorát a Dunakeszi Járműjavító Filmklubja. A Művelődési Központ keretén belül működő klub most új sorozatot indít. Az új ciklusban a francia és olasz filmművészet remekeit mutatják be. Vetítésre kerülnek többek között *A test ördöge*, a *Fekete Orfeusz*, a *Vörös kocsma*, a *Nincs béke az olajfák alatt* és a *Róma 11 óra* című nagy sikerű archív filmcsemegék.

A decemberig tartó sorozatra a jelentkezés megkezdődött. Az üzem dolgozói közül már eddig is sok új jelentkező kérte felvételét.

TANULMÁNYI KIRÁNDULÁS

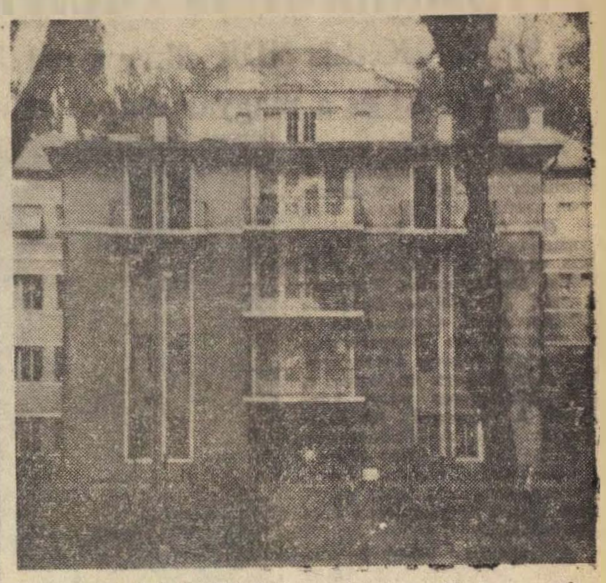
A békéscsabai pályafenntartási főnökség KISZ-fiataljai tanulmányi kiránduláson vettek részt *Szilvásváradon.* A fiatalok kollektív szellemét bizonyítja, hogy a 14 tagú csoport augusztusban együtt veszi ki szabadságát és utazik Bulgáriába. A fiatalok azonban nemcsak a nyaralással, hanem szakmai továbbfejlődésükkel is törődnek. *Kádár Pál* pályafenntartási főnök irányításával *Szakma ifjú mestere* tanfolyamot indítanak.

Újítási hónap

A *MÁV Magasépítési Főnökség* augusztusban — az elmúlt évek gyakorlatához hasonlóan — újítási hónapot rendezett. A benyújtott javaslatokat 30 napon belül megtárgyalják és elfogadás esetén annak bevezetéséről azonnal gondoskodnak. Az újítási hónap alkalmával *külön versenyt indítanak az építésvezetőségek és az újítók között.* Elsőrendű cél az újítások népszerűsítése, a tervteljesítés segítése, a termelékenység növelése. Azt az építésvezetőséget, amelyik az újítási hónap alatt a legtöbb újítást nyújtotta be a negyedévi értékelésnél külön 20 ponttal jutalmazzák. A legjobb újítókat pedig az újítási díj kifizetésén kívül tárgyjutalomban is részesítik.

Az újítási hónap alkalmával benyújtott, illetve elfogadott újítási javaslatokat 2 százalékkal magasabb díjkulccsal jutalmazzák.

Balatoni üdülés



A dolgozók körében különösen a nyári hónapokban, nagy népszerűségnek örvend a családos üdülés. A szántódi vasutas üdülőben egy-egy turnusban közel 250 felnőtt és gyermek üdül.

Röplabdázó lányok.

A sok fürdés és játék után, jólesik az uzsonna.

(Hemző Károly képriportja)

Egy tapasztalatcsere tanulságai

„Ahány ház, annyi szokás" — tartja a közmondás. Ha ez nem is vonatkozik teljes egészében a vasút különböző szolgálati helyeinek munkájára — hiszen az utasításokban foglaltaktól nem szabad eltérni — azért a munka egyes fázisai, vagy a szervezési, vezetési módszerek szolgálati helyenként is változók. Vannak sajátos, jól bevált „házi szokások", amelyek eredményesebbé, gazdaságosabbá, könnyebbé teszik egy-egy feladat megoldását.

Ebből a gondolatból kiindulva vette fel a kapcsolatot a szegedi és miskolci vasútigazgatóság két állomása: *Kiskunfélegyháza* és *Vámosgyörk.*

A közöttük lezajlott kölcsönös

tapasztalatcsere látogatások eredményét, tanulságait a két állomás delegációja jegyzőkönyvbe foglalta.

A figyelem mindkét részről *főleg a munkakörülményekre, a fegyelemre, az egyes munkaterületek dolgozóinak felkészültségére, a munka- és a szocialista brigád verseny színvonalának vizsgálatára összpontosult.*

Vámosgyörk állomás küldöttei értékes információkat szereztek például a náluk újdonságot jelentő *„vonali szocialista munkaverseny"* megszervezéséhez. Kiskunfélegyházán ebben a versenyben már tapasztalatokkal rendelkezik. Megállapították azt is, hogy a versenyfeladatok elbírálása igen szigorú, a statisztikai fegyelem megbízható, és így az eredmények valóban az elvégzett munkát tükrözik. Kiskunfélegyháza állomás vezetősége nagy gondot fordít az üzemi demokrácia kiszélesítésére is. A dolgozók problémáival rendszeresen foglalkoznak; *nincs elhallgatott, megválaszolatlan kérdés.* Egy cseppet sem megnyugtató viszont, és közös problémaként jelentkezett, az utánpótlás megoldása. Ez egyébként általános érvényű jelenség. A fiatalok képzésével, nevelésével többet kell foglalkozni;

meg kell találni azokat a lehetőségeket, amelyek segítségével vonzóvá, érdekessé lehet tenni számukra a vasúti hivatást.

A közelmúltban Kiskunfélegyháza állomás részéről tett látogatás Vámosgyörk állomáson is hasonló eredményeket tükröz. Az állomás életében igen nagy jelentősége van *a szocialista brigádok újat kezdeményező, aktív munkájának.* Nagyon hiányzik viszont egy klub vagy kultúrotthon, ahol a dolgozók hasznosan, fesztelenebb légkörben együtt tölthetnék szabad idejüket, és emberileg is közelebb kerülhetnének egymáshoz.

A két állomás dolgozói hasznosnak, tanulságosnak ítélték a tapasztalatcserét, és továbbra is ápolni, mélyíteni akarják ezt a baráti kapcsolatot.

Kaszala Sándor

Kamatmentes kölcsön lakásépítésre

A debreceni vasútigazgatóság vezetősége a vasutas-szakszervezet területi bizottságával történt megegyezés után úgy döntött, hogy ebben az évben a törzsgárda kialakítása és fiatal vasutas szakemberek letelepedésének megkönnyítése céljából kamatmentes lakásépítési kölcsönt nyújt a fiatal szakembereknek. *Húsz vasútas fiatal családjának lakásépítésében segít az igazgatóság 1 millió 500 ezer forint kölcsön nyújtásával.* Ezenkívül még 500 ezer forintot fordítanak a vasutas dolgozók családiház építkezéseinek támogatására.

Az akcióban részt vevők a kollektív szerződésben rögzített feltételek mellett veszik igénybe a kölcsönt. Vagyis kötelezettséget vállalnak arra, hogy 15 évig a vasútnál fennálló munkaviszonyukat nekik felróható módon sem szüntetik meg.

Bánszegi József

Hangverseny a Botanikus kertben

A *vácrátóti* országos hírű Botanikus kertben augusztus 23-án este az Országos Filharmónia rendezésében szabadtéri hangversenyre kerül sor. Az első ízben megrendezésre kerülő művészi produkción a Debreceni MÁV Filharmonikusok és a Magyar Állami Operaház tagjai működnek közre.

Az Országos Filharmónia az Autóközlekedési Vállalattal egyetértésben erre az alkalomra külön autóbuszjáratokat is indít.

Pintér Lajos

17 ÉVE BÍRÓSÁGI ÜLNÖK

Apró István, a békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozója 1942-ben került a vasúthoz mint pályamunkás. A felszabadulás után a pályafenntartási főnökség központjába került, s mint személyügyes végezte munkáját. Először 1952-ben a szegedi közlekedési bírósághoz, majd később a gyulai városi bírósághoz került mint népi ülnök. A közel két évtized alatt több mint 400 bírósági ügy tárgyalásán vett részt.

Boldizsár Gyula

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—19 óráig
Vasárnap: 10—19 óráig
Pénteken zárva

- KITŰNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

UTASELLÁTÓ

Másodszor is Dieter Mickein

Kettős NDK siker a pályi körben

Pataki és a magyar csapat ezüstérmet nyert

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* megbízásából szakszervezetünk rendezésében került sor augusztus 3-án a III. országúti kerékpáros vasutas Európa-bajnokságra. Tíz ország — *Belgium, Bulgária, Csehszlovákia, Franciaország, Jugoszlávia, Lengyelország, NDK, Olaszország, a Szovjetunió és Magyarország* — legjobb vasutas kerékpárosai mérték össze tudásukat a „41 kilométeres pályi körben". A versenytáv 164 kilométer volt. A *Budakeszi—Páty—Zsámbék—Tök—Perbál—Telki—Budajenő—Budakeszi* útvonalat tehát négyszer kellett megtenniük a versenyzőknek.

A bajnokság rövid ünnepséggel kezdődött. Az USIC himnusz elhangzása és a zászlófelvonás után előbb *Gulyás János*, a szakszervezetünk titkára, az USIC első alelnöke, majd *dr. Botho Lorke*, az USIC második alelnöke mondott rövid beszédet. Mindketten méltatták azt a nemes célt, amely az USIC tevékenységét jellemzi:

a sportversenyeken keresztül is közelebb hozni egymáshoz a népeket.

Az ünnepi beszédek elhangzása után *Szabó Istvánnak*, a Magyar Kerékpáros Szövetség főtitkárának indítására rajtolt a 60 tagú mezőny. Az első körben a magyar *Fülöp* bukását kivéve, alig történt említésre méltó esemény. Sajnos a válogatott versenyző olyan súlyos sérülést szenvedett, hogy a verseny feladására kényszerült. A vártnál gyengébben kezdett *Géra Imre*, az MVSC válogatott versenyzője is. Egy kisebb defekt után a csapat hatodik tagja, Bauer (BVSC) kerékpárt cserélt vele. Ezután már Bauer nem tudott felzárkózni. Géra viszont a cserekerékpárral sokáig a középmezőnyben hajtott.

Az ünnepélyes eredményhirdetés pillanata. A győzelmi emelvényen balról jobbra: Pataki József, Dieter Mickein és Géra Imre. Az előtérben balról jobbra: Szabó István a kerékpáros szövetség főtitkára, dr. Botho Lorke, a USIC alelnöke, dr. Herbert Schartl, az USIC főtitkára és Gulyás János, szakszervezetünk titkára.
(Hemző Károly felvételei))

A második körben már kezdett szétszakadni a mezőny. A verseny várható esélyesei fokozatosan elhúztak a többiektől. Bár a különbség még ekkor sem volt nagy a szökevények és az őket követők között. Az igazi verseny a harmadik körben bontakozott ki. *Dieter Mickein*, az NDK kitűnősége valósággal kilőtt az élbolyból és pillanatok alatt faképnél hagyta honfitársát, *Strengert*, a szovjet *Hrapovot* és a magyar *Juszkót*. Géra és Pataki kissé hátrább, a szétszakadozott mezőnyben kerekezett.

Mickein az élen olyan iramot diktált, hogy az utolsó kört öt perc előnnyel kezdte a mögötte levőkkel szemben. S mivel

a magyar versenyzők közül senki sem szegődött nyomába, már biztosra lehetett venni, hogy az egyéni győzelmet második alkalommal is a német fiú szerzi meg.

Juszkó változatlanul tartotta magát a Mickeint követő kis csoportban. Páty után Pataki is felzárkózott Juszkóékhoz. Ekkor még nem lehetett tudni, hogy Mickein után hogyan alakul az egyéni sorrend. *A csapatversenyben is csökkentek esélyeink, mivel az NDK-beli Strenger és Kummich is jól tartotta magát, de ott voltak az élen a szovjet versenyzők is.* Az első csoportban kettő, az őket követő csoportban ugyancsak két szovjet versenyző taposta a pedált Géra és még mintegy nyolc versenyző társaságában.

Gulyás János titkár, üdvözli a verseny résztvevőit.

Az utolsó körben a versenybíróság egyik kocsijában követtük az élmezőnyt. Perbál után az egyik vezető kesernyésen jegyezte meg:

— *Nem értem Gérát. Nem így szokott ő versenyezni. Itt valami baj van.*

Alig hangzott el a megjegyzés, amikor Géra, mintha csak meg akarná cáfolni az elhangzottakat, felállt a nyeregből és gyors lábtempóval dolgozva otthagyta a többieket. Közben

Pataki, miután az élbolyban „kifújta" magát, Mickeinhez hasonlóan egyedül vállalkozott szökésre, és ezüst érmet nyert.

Géra Budajenőnél érte utol Juszkóékat. A két német és a két szovjet versenyző szemmel láthatóan fáradtan hajtott. Nem így a két magyar versenyző. *Az utolsó kilométereken Pataki nyomába szegődtek és kettőjük közül Géra egy fél kerékkel megelőzve Juszkót, harmadiknak érkezett a célba.*

Eredmények:

A III. vasutas kerékpáros EB végeredménye (164 km). Európa-bajnok: Dieter Mickein (NDK) 4:24:20, 2. Pataki József (Magyarország) 4:30:10, 3. Géra Imre (Magyarország) 4:30:30, 4. Juszkó János (Magyarország), 4:30:30, 5. J. Strenger (NDK) 4:30:56, 6. Grahovszkij (Szovjetunió) 4:31:07, 7. Lavrinyenko (Szovjetunió) 4:31:15, 8. Kummich (NDK) 4:32:20, 9. Lujka (Csehszlovákia) 4:35:46, 10. Similin (Belgium) 4:35:53, 11. Kiritschenko (NDK) 4:35:55, 12. Dobrovolszkij (Szovjetunió) 4:35:59. **Csapatban. Európa-bajnok:** NDK (Mickein, Strenger, Kummich) 13:27:26, 2. Magyarország (Pataki, Géra, Juszkó) 13:31:10, 3. Szovjetunió (Grahovszkij, Lavrinyenko, Dobrovolszkij) 13:38:28, 4. Bulgária 13:56:24, 5. Lengyelország 14:05:07, 6. Belgium 14:12:16, 7. Csehszlovákia 14:16:26, 8. Franciaország 14:20:28, 9. Jugoszlávia, 10. Olaszország.

Visi Ferenc

Vasutas teniszbajnokság

A felszabadulás óta huszadszor rendezték meg az országos vasutas teniszbajnokságot. A hagyományos versenyen, amelyet a BVSC *Erzsébet királyné úti* sporttelepén bonyolítottak le, *10 szakosztály 148 versenyzője küzdött a bajnoki cím elnyeréséért.* Sajnálatos, hogy négy sportkör, a Ferencvárosi Vasutas, a Győri MÁV DAC, a Pécsi VSK és a Dunakeszi MÁV nem indított versenyzőt.

A színvonalas versenyen szoros küzdelmekben dőlt el a bajnoki cím sorsa. Az egyes versenyszámok eredményei:

I. o. férfi egyes: 1. Tóth Ferenc (BVSC), 2. Kiss Péter (Sz. Haladás), 3. Révész László (BVSC) és Csoknyai János (Előre). **I. o. férfi páros:** 1. Kiss Péter, Unger András (Sz. Haladás). 2. Tóth Ferenc, Csoknyai János (BVSC Előre), 3. Révész László, Köves Gábor (BVSC) és Schlotter Mátyás, Babarczi Ferenc (BVSC—Előre). **I. o. női egyes:** 1. Horváth Árpádné (KPM), 2. Döbrei Éva (BVSC), 3. Váli Zsófia (BVSC) és Várhidi Ilona (BVSC). **Fiú egyes:** 1. Móritz László (Sz. Haladás), 2. Kelemen Péter (Sz. Haladás), 3. Szalai Tibor (SVSE) és Gáspár Balázs (BVSC). **Leány egyes:** 1. Váli Zsófia (BVSC), 2. Várhidi Ilona (BVSC), 3. Mohay Márta és Illy Judit (BVSC). **II. o. férfi egyes:** 1—2. Unger András és Koczor László (Sz. Haladás), 3. Móricz András (Sz. Haladás) és Nagy Béla (SZVSE).

Barátságos mérkőzés

Barátságos mérkőzésen 3:3 arányú döntetlent ért el a *Gyékényesi Vasutas Sportegyesület* labdarúgó csapata a dörnyei Borac csapatával szemben. A találkozóra a jugoszláv csapat meghívása után Dörnyén kerül sor.

A magyar—lengyel ifjúsági válogatott viadal után sorra került vidéki atlétikai bajnokságon sorozatban születtek a vasutas atléták győzelmei, közöttük jó néhányat a szolnoki nők szereztek. A férfiak pontversenyét a Pécsi VSK 72 ponttal nyerte a Szolnoki MÁV (59) és a Szegedi VSE (53) előtt. A női pontversenyben: 1. Szolnoki MÁV 66 pont, 2. Szombathelyi Haladás 54 pont.

Reflektorfényben a vasutas sportolók

Nagy küzdelmet hozott *Székesfehérváron* az országos vasutas tekebajnokság, amelyen 11 csapat vett részt. Különösen az újjászervezett — és az összevont Békés-Szolnok megyei bajnokságban tavasszal az első helyen végzett — Szolnoki MÁV várt sokat a *Vasutas Kupától.* Valóban, a szolnokiak nagy harcot vívtak a Szegedi VSE-vel, amit mutat a csapatverseny végeredménye is: 1. SZVSE 2539, 2. Szolnoki MÁV 2406, 3. Székesfehérvári MÁV Előre 2403, 4. Debreceni VSC 2394 fa. Az egyéni versenyt *Kallós György* (Szolnoki MÁV) nyerte. A szolnokiak törekvése: *visszakerülni az NB II-be, ahonnan 1968 végén estek ki.*

★

A különböző értékű és színvonalú nyári versenyek után lassan elérkezik az „igazi" ökölvívóidény, amikor már bajnoki címekért, minősítésért, a csapatversenyben bajnoki pontokért verekednek a szorítókban. Különösen a soproni ökölvívósportot kedvelő vasutasok „éheztek ki", noha az SVSE ökölvívói az év első felében kilenc versenyen léptek szorítóba. De mindig idegenben. Az őszi idényben Szombathely vasutas ökölvívói látogatnak el Sopronba. A soproni vasutas ökölvívósport megbecsülését jelenti, hogy *Gyevát Gyula*, az SVSE edzője két héten keresztül az egyik szakoktatója volt a válogatottakat felkészítő tatai edzőtábornak, a közelmúltban pedig az Országos Ifjúsági Bizottságba is beválasztották. Szakemberekben tehát nincs hiány, csak most már igazi versenyeket is szeretnének látni a soproniak...

Kedves meghívásnak tett eleget a *Nyíregyházi VSC* labdarúgó-csapata: *a szovjet vasutasnapra utazott el, a Munkácsi Vasutas meghívására.* Három csapat vett részt a munkácsi labdarúgó-tornán. A vendéglátó munkácsiak és Kassa területi vasutasválogatottja, valamint a nyíregyházi vasutasok. A tornán alapos „keresztbeverések" történtek: a kassaiak győztek a NYVSC ellen, de kikaptak a munkácsiaktól, míg a munkácsiakat a nyíregyháziak győzték le. Végül is *az NYVSC a torna második helyén végzett* és a közönség körében nagy tetszést aratott kulturált, fegyelmezett játékával.

★

Hasonló nagy vasutas sikert hozott a három napon keresztül tartó országos úszóbajnokság. Az *Európa Kupa* küzdelmei előtt álló magyar úszósport legjelentősebb hazai fesztiváljának színvonalát talán az bizonyítja legékesebben, hogy a három nap során egy Európa-, 11 országos felnőtt és 7 országos ifjúsági rekord született, túlnyomórészt BVSC-úszók jóvoltából. Az Európa-rekordot az ismét formába lendült *Turóczy Judit* érte el a 100 m-es gyorsúszásban: *Európa első lánya, aki a „bűvös" kerek egy percet elérte.* Az Európa-rekordot eddig is Turóczy tartotta, 1:00,2 perces idővel. Az országos úszóbajnokság *ragyogó vasutas sikerrel zárult. A BVSC 1114 ponttal nyerte a pontversenyt,* a 809 pontos Újpesti Dózsa előtt. Az már szinte „természetes", évtizedes „hagyomány", hogy a műugró bajnokság minden számát BVSC-sek nyerték.

Nagyon büszke az egész vasutastársadalom erre a nagyszerű úszógárdára, a fiatal versenyzőkre, nem utolsó sorban edzőikre!

Vedres József

HÍREK

— **Moszkvicsot nyert Szabó Imre tapolcai jegyvizsgáló** a legutóbbi autónyeremény-betétkönyvek sorsolásán. A több mint 1000 vasutast számláló tapolcai csomóponton ő az első autótulajdonos.

— BEVEZETTÉK A VILLANYT a Balatonederics állomás közelében található 4-es sz. őrházba. Így most már Nagy János pályaőr és családja is részesül a kultúra és a technika áldásából.

— **A szocialista szolgálati hely** cím elnyerésén munkálkodnak Pécs állomás dolgozói. Ezzel egyidőben megpályázták a Kiváló vasúti csomópont címet is. A szocialista brigádok közül a gabonaszállítási kampányban a Landler Jenő kereskedelmi és a Szalai János vezette vonatkísérő-brigádok érték el a legjobb eredményt.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc Hatvan; Perlaki Gyula Sopron; Várfalvi Gyula Gyékényes; Vasvári Dezső Debrecen; Szüládi Sándor Szeged; Volosinovszki János, Bánszegi József Debrecen; Bognár Károly Tapolca: Boldizsár Gyula Békéscsaba; Pintér Lajos Várrátót, Illés Gyula Pécs; Kiss Lajos Alsóőrs: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Fehér Mihály Vésztő; Kiss Béla Kazincbarcika; Nemeskéri László, Horváth József Szombathely: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

LAKÁSCSERE

— 2 szoba, konyhás, baromfi udvarral, kerttel ellátott lakásomat egyszobás budapesti, vagy Pest környékire elcserélném. Cím: Sárvári György nyugdíjas, Kétegyháza MÁV-telep.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

31. számból: 114062/1969. 2. B. Kezdő szakmunkások munkabérének szabályozása.

114063/1969. 2. B. Kezdő szakemberek munkabérének szabályozása.

112280/1969. 3. C. A védőétel és védőital juttatására vonatkozó szabályok kiegészítéséről.

32. számból: 112794/1969. 6. C. Lakásokban a bérbeadót terhelő fenntartási munkák bérlő által történő elvégzése.

Az üzembentartott vendégszobák jegyzéke.

— *ÚJ VASÚTI RAKODÓ. A vasút korszerűsítési programja keretében mintegy 4 millió forintos beruházással új rakodó épült Komárvárosban. A 12 500 négyzetméter rakodóterület és a hozzá vezető utakon kívül megépítettek egy másfél kilométernyi utat a személyforgalmat lebonyolító autóbuszok számára is.*

— **A vasúti áruforgalom és a közúti fuvarigények** kielégítéséről tárgyalt augusztus 4-én a Komárom megyei Szállítási Bizottság. Ez alkalommal vitatták meg a szállítási bizottság második félévi munkatervét is.

— **Harmincöt évi szolgálat után nyugalomba vonult** Marton Ernő forgalmi szolgálattevő, Káptalanfüred állomás dolgozója. Az állomás dolgozói és vezetői ünnepélyes külsőségek között búcsúztatták az idős vasutast, aki a gazdasági munkája mellett, 10 éven keresztül a szakszervezet munkásellátási felelőse is volt.

— **Nyugdíjas vasutasok tanácskoztak.** A hatvani MÁV Liszt Ferenc Művelődési Házban mintegy 60 nyugdíjas vasutas vitatta meg a 497 tagú nyugdíjascsoport munkáját és az elkövetkezendő idők feladatait. A nyugdíjasok összejövetelén részt vett Szuromi István, Hatvan állomás szbtitkára is.

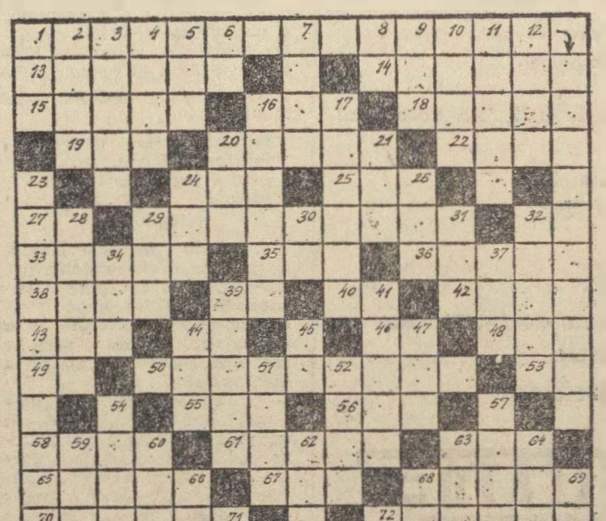
— **Eredményesen végzik munkájukat** a szolnoki vontatási főnökség és a járműjavító kereskedelmi társadalmi ellenőrei. A két szolgálati hely 24 társadalmi ellenőre már több ízben kapott elismerést a városi és a megyei szervektől.

— *A KAKTUSZOK SZERELMESE. Sajti Sándor Sarkad állomás dolgozójának Japán, Fokföld, Argentina, Mexikó, Amerika tájairól származó számos ritkaságszámba menő növény díszíti üvegházát.*

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

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A Magyar Népköztársaságban... (Augusztus 20-án húszéves az Alkotmány). 13. Következménye (latin). 14. Finomgyapjas juh, gyapjúszövet. 15. A labdát kell. 16. Verssorok összecsengése. 18. Mozgékony, mozgatható. 19. Kukorica latin neve. 20. A malária gyógyszere. 22. Vissza: németalföldi festő (1420—1482). 24. Állami jövedelem. 25. Vajon 167 27. Szibériai folyó. 29. Osztódó sejteket tartalmazó növényi szövetek összefoglaló neve. 32. Kerget. 33. ... Raul Rezső, zeneszerző, az Operaház karnagya volt. 35. Görög szóösszetételekben új. 36. Ilyen állat a kutya. 38. Nádnyelvű fúvóhangszer. 39. Személyes névmás. 40. A nikkel kémiai jele. 42. Vörös tengeri kikötő. 43. Heg a testen. 44. A titán vegyjele. 46. Egymást követő betűk. 48. Egy rész a kaméleonból. 49. Rangjelző. 50. Rossz hangzás, hangzavar. 53. Epe kétharmada. 55. Tenger jelzője is lehet. 56. Nem később. 58. A víz is az. 61. A szén eltüzelésekor is ez keletkezik. 63. Skót nevek előtt: fia, -fi. 65. Férfinév. 67. Asztalos is, lakatos is teszi. 68. Skandináv történeti tárgyú prózai elbeszélések. 70. Semmi, semmit olaszul. 72. Északamerikai indián törzs. 73. ... tuberosum, burgonya. 74. Kertház, csarnok.



Függőleges: 1. Fejér megyei község. 2. Hónapok közepe. 3. Afrikai folyó. 4. Folyó Európában. 5. Becézett női név. 6. Nátrium vegyjele. 7. A szenvedés. 8. Német elöljáró. 9. Betűpótlással elem. 10. Szabolcs megyei község. 11. Kérdőszó. 12. A Tiberis mellékfolyója. 16. Olasz város az Adria partján. 17. Angol költő, író és politikus (1608—1674). 20. Elemi csapás. 21. Biblia alak (ék. hiány). 23. A ma élő emberfaj természettudományos neve. 24. Ütlegel. 26. Ausztrállal futómadár. 28. Babilon héber neve. 29. ... culpa. 30. Tagadószó. 31. Török méltóság. 32. Ritmusa. 34. Ezzel nem lehet verebet fogni. 37. Bácskai község. 39. A rodostói levelek írója. 41. Attila legkisebb fia. 44. Somogy megyei község. 45. Monte-Cristo vára. 47. Zokog. 51. Norvég férfinév. 52. Arab kalifa (592—644). 54. Krakkó vára. 57. Bifláz. 59. Olasz hármas. 60. Becézett női név. 62. Sós oldat. 63. Fémajom. Madagaszkáron él. 64. Híres római szónok (ék. fel.). 66. Netán, hangtalanul. 68. A lúg ellentéte. 69. Házilállat hímje. 71. E. V. 72. Orosz helyeslés.

Beküldendő: vízszintes 1. **Beküldési határidő:** 1969. szeptember 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A gazdasági vezetők tevékenységének véleményezése.

Egy-egy könyvet nyertek az 1969. évi 14. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Honti Antal, Bagola, Fő u. 15. Zala megye. Dr. Markovics Gizella főorvos, Harkányfürdő, Bajcsi Zs. u. 1. Teichmann Matild. Bp. IX., Mester u. 33—35. I. 20. Somogyi István főint. Tapolca, Alkotmány u. 2. Pálfi Györgyi, Szeged, Tímár u 3/a

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM Ára 40 fillér 1969. SZEPTEMBER 1.

Dinamikus munkakezdés Balassagyarmat térségében

Kísérleti jelleggel a munkaidőcsökkentés új módszerét valósította meg *Balassagyarmat térségében a budapesti igazgatóság.* A módszer találó elnevezése: *„dinamikus munkakezdés". Célja, hogy a forgalmi, nem utazó, beosztásusukat tekintve 12/24-es válással dolgozó forgalmi szolgálattevők, váltókezelők, málházók és mások, akik részére a közbeváltás nem biztosítható, 240 óránál rövidebb időt töltsenek havonta szolgálatban.*

A dinamikus munkakezdés szervezői abból indultak ki, hogy a balassagyarmati térség mellékvonalain nincs akadálya annak, hogy éjszakánként 4—5 órán át vonatmentes időt biztosítsanak. Ahol volt éjszakai tolatós tehervonat, annak menetrendjét úgy módosították, hogy vagy korábban közlekedjék és legalább 22 óráig a végállomásra érjen, vagy csak a kora reggeli órákban induljon.

A balassagyarmati vonalfőnökség területén a dinamikus munkakezdés három változata került bevezetésre.

Az egyik változat szerint a dolgozó kora reggeltől késő estig teljesít szolgálatot. Napi szolgálata eléri a maximálisan engedélyezhető 18 órát, vagy közel jár ahhoz. *Az éjszakai vonatmentes időben, legalább hat órán át szünetel a szolgálat.* A viszonylag hosszú napi munkaidő a kisforgalmú vonalon nem jelent különösebb megterhelést. Rendkívüli előnye, hogy a dolgozó csak minden harmadik nap dolgozik, mert két váltótársa ugyanígy teljesít szolgálatot. Érthető, hogy a dolgozók a legtöbb szolgálati helyen a dinamikus munkakezdésnek ezt a változatát választották. *Ezt a változatot azonban főként az olyan állomásokon lehetett bevezetni, ahol egyideűleg több vasutas teljesít szolgálatot, s ha a szolgálatterők 18 óráznak, a váltóőrök más beosztással dolgoznak.* Így biztosítható, hogy az állomás az éjszakai órákban se maradjon őrizet nélkül.

A második változat szerint a 18 órától másnap reggel 7 óráig terjedő éjjeli szolgálat az éjszakai vonatmentes időre félbeszakad és a dolgozó 22 órától hajnali 3 vagy 4 óráig otthon alszik. *Ez a változat csak ott kerülhetett bevezetésre — például Drégelypalánkon — ahol a szolgálattevők helyben laknak.*

A harmadik változat az éjszakai vonatmentes idő kihagyásával lényegében délelőttös és délutános műszaknak megfelelő beosztásra épül. A délelőttös hajnali 3 vagy 4 órakor kezd és 13 óráig, illetve 13.30-ig teljesít szolgálatot, míg a délutános 13 órától 22 óráig. *Ennek az időbeosztásnak is az az előnye, hogy éjszakáját minden dolgozó otthon töltheti.*

A Vác—Drégelypalánk—Balassagyarmat, a Balassagyarmat—Ipolytarnóc, az Aszód—Balassagyarmat és a Diósjenő—Romhány vonalakon a budapesti igazgatóság szervező bizottsága, amelyben szakszervezetünk területi bizottsága is képviselve volt, a dolgozókkal, a szakvonal és a szakszervezet helyi vezetőivel történt helyszíni megbeszélés alapján határozta meg, hogy a dinamikus munkakezdés melyik változatát alkalmazzák.

A július 15. óta tartó kísérleti üzem 300 vasutas dolgozó munkaidő-csökkentését teszi lehetővé a balassagyarmati térségben. Az ésszerű munkaszervezés eredményeként a legtöbb dolgozó havi szolgálati ideje 240 óráról 205 órára csökken. Egyes munkahelyeken 212 órával, másutt 192 órával számolnak havonként. A közösen használt *csehszlovák—magyar* vonalrészen, *Nógrádszakál, Littke és Ipolytarnóc* állomásokon, ahol éjszaka nem szüneteltethető a munka, az állomásfőnök hetenként háromszor nyolc nappali órában a forgalmi szolgálattevő teendőit is ellátja. Így ezeken az állomásokon is havonként 32—34 órával csökken a forgalmi szolgálattevők munkaideje.

A térség vonatközlekedésében nincs lényeges változás. Mindössze annyi változtatás történt, hogy a *Vác—Drégelypalánk—Balassagyarmat* vonalon két tolatós tehervonatot előbb indítanak, *a Diósjenő—Romhány* vonalon viszont most *Romhányból* később, 3.42-kor indul a tolatós tehervonat. Az sem jelent problémát, hogy a vonatgépet most a fűtőnek kell leakasztania *Ipolytarnóc állomáson,* mert a korábbi két váltókezelő közül az egyik szabad. Lényeges követelmény, hogy a dolgozókat a dinamikus munkakezdés bevezetésével se érje anyagi hátrány. *Ezért intézkedés történt, hogy ahol az éjszakai pótlékot a dolgozó elvesztené, az annak megfelelő összeget ráépítsék munkaköri bérére.*

A tervek szerint már augusztus végén megkezdik a dinamikus munkakezdés tapasztalatainak értékelését, s amennyiben a kísérlet megfelel a várakozásnak, gondoskodnak további kiterjesztéséről.

Lőrincz János

Elmélyült baráti kapcsolatok

Az NDK közlekedési miniszterhelyettese Szombathelyen

Herbert Marktscheffel, a Német Demokratikus Köztársaság közlekedésügyi miniszterhelyettese Szombathelyre látogatott. A magasrangú vendéget *Szabó Béla, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője fogadta.* Délelőtt a MÁV Vasútigazgatóság központi épületében tanácskozást tartottak, melyen a gazdasági, párt, és szakszervezeti vezetők kicserélték tapasztalataikat a német és a magyar vasutak egyéves fejlődéséről. *Mint ismeretes, Herbert Marktscheffel egy esztendővel ezelőtt járt utoljára hazánkban és így módjában állt felmérni a szombathelyi MÁV Vasútigazgatóság területén azóta bekövetkezett változásokat.* (A szombathelyi és az NDK-beli erfurti vasútigazgatóság között 1961 óta baráti kapcsolat áll fenn.)

A miniszterhelyettes röviden, általánosságban ismertette az NDK vasútjainak programját, az ország fennállásának 20. évfordulójára. Az októberi ünnepségsorozatra a szombathelyi MÁV Vasútigazgatóság delegációját is meghívta.

A német vendég megtekintette az igazgatóság irányítóberendezéseit. Felkereste az igazgatóság most létesülő új szárnyépületét, amelyben az első vidéki távközlő biztosítóberendezési építési főnökség kap helyet. *Ez az apparátus építi majd a Szombathelyi MÁV Vasútigazgatóság területén a legkorszerűbb automata berendezéseket.* Az elsőt a Szombathely—Hegyeshalom közti vonalon helyezik el.

Páncélvonat — virágvonat

Az Eszmei díjjal jutalmazott virágvonat.

(Tudósítás a 4. oldalon)

(MTI Foto Vitájos József felvétele)

Gyors ütemben készül a Baross téri aluljáró

Befejeződtek a Keleti pályaudvar előtti süllyesztett tér betonozási munkálatai. A falak burkolását a szakemberek már megkezdték.

(MTI Foto Kovács Sándor felvétele)

(Képriportunk az 5. oldalon)

Átadták a MÁV-nak a századik V-43-as villamosmozdonyt

A Ganz-Mávag gyártelepén bensőséges ünnepség keretében adták át a 100. V-43-as sorozatú szilicium egyenirányítós villamosmozdonyt. *Az ünnepségen megjelent Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, Csergő János, a Ganz-MÁVAG vezérigazgatója, Tölgyes Lajos, a MÁV Gépészeti Szakosztályának vezetője, Dömötör József a Ganz-MÁVAG és Farkas Béla a Ganz Villamossági Művek vezérigazgatóhelyettese.*

A szilícium egyenirányítós, korszerű villamosmozdonyok gyártására vonatkozó licencszerződést, valamint az első hét darab import villamosmozdony szállítására vonatkozó megállapodást 1960-ban irták alá. *Az első hét mozdonyt 1963-ban szállították le és azok azóta egyenként egymillió kilométeres futási teljesítményt értek el.*

A Ganz-Mávag és a Ganz Villamossági Művek dolgozói gondos felkészülés után fogtak hozzá a licencszerződés alapján az első hét magyar gyártmányú villamosmozdony gyártásához.

Ezek 1964 végén kerültek üzembe és azóta 6—700 ezer kilométeres futási teljesítményt értek el.

Az 50. mozdonyt 1967 júliusában adták át a MÁV-nak és most, két évvel később, már a 100. villamosmozdony átadási ünnepségét tartották.

Az V—43 sorozatú mozdonyok gyors építése adott lendületet a hazai vonalvillamosításnak. Ez tette lehetővé, hogy mintegy 35 évi szolgálat után 1967-ben végleg kivonják a forgalomból a valamikor világhírű Kandó-mozdonyokat.

A hazai szilícium egyenirányítós mozdonygyártás érdekessége az, hogy az első gépeknél a mozdony „lelkét" a szilícium egyenirányító berendezést teljes egészében külföldről importálták. *Később az egyenirányító szekrények már itthon épültek és csak a diódákat importálták.* Ma viszont már 33 mozdony fut olyan egyenirányító berendezéssel, melyet teljes egészében a hazai ipar állított elő.

Az ipar saját erejéből több továbbfejlesztést jelentő kísérletet is elvégzett.

Többek között az eredeti licenc forgóváz helyett hazai tervezésű forgóvázzal végeztek kísérleteket, melyek során a mozdony 160 km/óra sebességet ért el.

Az adhéziós (tapadási) viszonyok javítására kiegyenlítő transzformátoros kísérleteket is folytattak, melyek eredményeként e transzformátorokat kezdik sorozatosan beépíteni a mozdonyokba. Egy év óta pedig a legkorszerűbb thiristoros egyenirányító berendezéssel is folynak kísérletek.

A Ganz-MÁVAG által készített V—43-as típusú villamos mozdonyok ma már szerte az országban közismertek. E mozdonyok méltó utódai az egykor világhírnévnek örvendő Kandó-mozdonyoknak.

Darabáru szállítmányozási konferencia Debrecenben

A Közlekedéstudományi Egyesület Vasútüzemi szakosztálya, Gépjárműközlekedési szakosztálya és Szállítmányozási szakosztálya együttműködési megállapodást kötött, melynek értelmében augusztus 28-án és 29-én, Debrecenben tartották meg a darabáru-szállítmányozási konferenciát.

A konferencia résztvevőinek kétharmada a fuvaroztatók képviselője volt. *Eljöttek Debrecenbe a nagykereskedelmi vállalatok küldöttei és a nagytömegű darabárut fuvarozó vállalatok képviselői is.*

Amint a konferenciát megelőző sajtótájékoztatón *Tapolczai Kálmán,* az Autóközlekedési Tröszt vezérigazgatója hangsúlyozta, a darabáruszállítás nagy horderejét mi sem bizonyítja jobban, mint az, *hogy 1968-ban 15 millió tételt három millió tonnát meghaladó súlyban továbbítottak.*

A darabáruszállítás nemcsak közlekedési-szállítmányozási téma, hanem a lakosság érdekeit érintő, annak ellátását biztosító feladat is.

Az országosan feladott darabáru-küldemények súlya természetesen az összes szállításoknak csak kis részét adja, tételszámban azonban messze meghaladja a kocsirakományi forgalmat. Kis mennyiségű, legtöbbször gyors továbbítást kívánó küldeményekről van szó, melyeket gyorsan, biztonságosan és főleg olcsón kell a rendeltetési helyre juttatni.

A közlekedéspolitikai koncepcióban elfogadott körzetesítési program a darabáru-továbbításban új helyzetet teremtett. A vasút régebben 1041 szolgálati helyen kezelt darabárut, ma már kétszázra csökkent a darabáru kezelési helyek száma. A darabáru-kezelést a *MÁV az autóközlekedéssel együttesen végzi és az új továbbítási rendre való átterés 1967 szeptemberében fejeződött be.* Ennek kapcsán mintegy 3400 települést kapcsoltak be az összetett darabáru-továbbítási rendszerbe.

A debreceni konferencia bizonyára segít a darabáru-továbbítási rendszer tökéletesítésében.

A konferencia előadói részletesen taglalták a hálózatfejlesztési feladatokat és vizsgálták a fuvarozási határidő csökkentésének lehetőségeit.

A konferencián elhangzottak összefoglalása után ajánlásokat állítanak össze, melyek alkalmasak arra, hogy a minisztériumok és fuvaroztatók tovább tökéletesítsék a darabáru-továbbítás jelenlegi rendszerét.

B. L.

Bizalmiak az Északiban

Abban, hogy szakszervezetünk helyesen, a dolgozók javára és megelégedésére fejti ki tevékenységét az *Északi Járműjavítóban*, jelentős része van a 12 műhelybizottság mellett működő 230 szakszervezeti bizalminak.

Hogyan dolgoznak? Milyen gondok, problémák foglalkoztatják őket? Vannak-e olyan tapasztalataik, melyeket általánosítva másutt is hasznosítani lehetne? — Ezekre a kérdésekre kerestük a választ járműjavító iparunk fellegvárában. Először a szakszervezeti bizottság ajtaján kopogtattunk.

— Minden részletkérdésre kiterjedő alapossággal a múlt év végén vizsgáltuk a bizalmiak munkáját, értékeltük a velük való foglalkozás tapasztalatait — mondta *Baranyai Zoltán*, a szakszervezeti bizottság titkára. — Amit akkor megállapítottunk, az ma fokozottan érvényes. Több éves munka eredményeként vált mind tartalmasabbá a bizalmiak munkája. Legjobb aktivistáink. *Éppen vizsgálatunk tapasztalatai segítettek bennünket ahhoz, hogy nagyobb gonddal foglalkozzunk velük. Rajtuk keresztül mozgalmunk pilléreit erősítjük...*

Rendszeres a tájékoztatás

— Mit tettek a bizalmiak munkájának segítése érdekében?

— Semmi látványos, nagy dologra ne gondoljon — felelte a titkár. — Csak azt tettük, amit kértek, aminek szükségét láttuk. *Megjavítottuk tájékoztatásukat. Havonta rendszeresen megkapják a házilag készülő aktivista tájékoztatót.* A részükre kiadott dossziéban összegyűjtik ezeket, s így mindig kéznél vannak a legújabb rendelkezések, a szakszervezeti munkát érintő információk.

Ezek többsége olyan tényadat, ami agitációs érvként is kitűnő. Részletes elemzést kaptak például az üzemi baleseti helyzet alakulásáról, a társadalombiztosítási ellátásról. Többek között arról is, hogy a különféle segélyekre a múlt évben 5,5 millió forintot fordítottak az Északiban. Szeptembertől az aktivista tájékoztatón az új oktatási évad részletes programja, felhívás a háztartási tüzelő nyári vételezésére —, hogy csak a legfrissebb anyagokat említsük. *Már közvéleménykutatásra is felhasználták a tájékoztatót. A bizalmiak útján kérdezték meg a dolgozókat, hogy egyetértenek-e a havonta egyszeri bérfizetéssel.* A következő kiadvány már az eredményt közölte: a dolgozók 96 százaléka a jelenlegi bérfizetési rendszer mellett foglalt állást.

Jó a kapcsolat a műhelybizottsággal

A bizalmiak januári újjáválasztása óta a műhelybizottságok rendszeresebbé tették a velük való foglalkozást. Oktatást tartottak a részükre. *Mindegyik műhelybizottsági tag 3—4 bizalmit külön patronál, s így egyetlen probléma sem kerüli el a műhelybizottságok, illetőleg rajtuk keresztül a szakszervezeti bizottság figyelmét.*

Az eddig végzett munka alapvető mérlege — úgy hiszszük — jól megvonható a 98,5 százalékos szervezettség és a 99,3 százalékos tagdíjmorál értékelésével. Büszke lehet erre a 3100 dolgozót foglalkoztató nagyüzem minden szakszervezeti bizalmija.

Beszélgetésünket a járműjavító legnagyobb üzemrészében, a X. osztályon folytattuk. *Tóth József műhelybizottsági titkár* így kommendálta az üzemrészben dolgozó bizalmiakat:

— Nem dolgoznak egyformán, de hát, az ujjunk sem egyforma... Az biztos, bárki meggyőződhet róla, alapvető teendőiket mindannyian jól ismerik és ellátják. A problémákat időben jelzik, a kéréseket továbbítják hozzánk. Bizvást számíthatunk és számítunk is rájuk. *Ha valamit ismertetni, elfogadtatni akarunk üzemünk szakszervezeti tagságával, legjobb, ha először a bizalmiak elé tárjuk.* Ők a törzsgárdánk szóvivői, véleményük mindig megfontolt, bár a közhangulatot is tükrözi.

Megállapításait konkrét példákkal bizonyította *Tóth József*, de a rövidség kedvéért tekintsünk el ezektől, s inkább ismerkedjünk meg közvetlenül a X. osztály néhány szakszervezeti bizalmijával.

Az *Arany János* szocialista brigád nőtagjainak bizalmija, *Németh Istvánné*, aki 17 éve dolgozik a járműjavítóban.

— Csoportomban igazán nem nehéz a bizalmi dolga — mondotta. — A tagdíjat mindenki rendesen fizeti. Nem kell unszolni őket a közös rendezvényekre, nagyon aktív a társaság. Bizalommal vannak irántam, hallgatnak rám. Az idén három nyugdíjasunk búcsúztatását szerveztük meg. A segélyekkel nem volt probléma. Két lányunk férjhezment, két gyermek és egy házaspár üdültetéséről gondoskodtunk. Csoportom, amely 17—18 tagú, teljes létszámmal részt vett a szakszervezeti politikai oktatásban, amiről az idén sem szeretnénk elmaradni...

Egy évtizede bizalmi

Takács Ferenc is a főgépcsoport-javító részleg bizalmija, több mint egy évtizede. Ma már csoportvezető, de „összeférhetetlenségről" szó sem lehet, hiszen a tagok ragaszkodnak hozzá, azért választották újjá.

— A csoportvezetői munkakör sem okoz nehézségeket a bizalmi teendők ellátásában — mondta. — *Szívesen is végzem, mert nálunk mindenki szakszervezeti tag. Minden problémájukkal úgyis hozzám fordulnának...*

A próbateremben dolgozó, 18 tagú *Kandó Kálmán ifjúsági szocialista brigád* bizalmija *Bartucz József* villamosjárműszerelő.

— Igyekszem a tagok kéréseit gyorsan elintézni, hogy panasz ne legyen — mondta a munkájáról. — A legtöbb dolgom az órabéremeléssel kapcsolatban volt, hisz az ilyesmi soha sincs vita nélkül. Sokat vitatkoztunk a szombat leértékeléséről, mire mindenki megértette, hogy a kollektíva érdekében történt.

— Eddig csak a font meg a frank leértékeléséről hallottunk — vetettük közbe. — Hogyan lehetséges ez a hét utolsó napjával?

A „leértékelt" szombatok

— Éppen azért, mert a hét utolsó munkanapja — felelte *Bartucz József*. — Nálunk kéthetenként van szabad szombat. Divattá vált, hogy mindenki azokon a szombatokon vette ki fizetett szabadságának egy-egy napját, amikor dolgozni kellett volna. Szombaton csak öt és fél óra a munkaidő, a „leértékelés" óta ennyit is számolnak el annak, aki ekkor veszi ki a szabadságát. Azt nem engedhettük, hogy a közérdek rovására az egyéni ügyeskedés érvényesüljön...

Tíz éve a kimérő csoport bizalmija *Kauremszky Ferenc*.

— Csoportom összeforrt kollektíva — mondta — mindenben segítjük egymást. Sokat jelent nekünk a jó összhang. Mint bizalminak, igazán nincs nehéz dolgom, hiszen a tagdíjelmaradás nálunk ismeretlen fogalom. *Aki beteg, meglátogatjuk, aki megnősül, annak szerény ajándékkal kedveskedünk, vagyis törődünk egymással.* Vitáink? Előfordulnak, de azért minden kérdésben szót értünk.

Látszólag nem nagy ügy, amit ezek a bizalmiak végeznek. Mégis rangos feladat az övék, hiszen a tagság választott képviselői, segítségüket, aktivitásukat az alapszervezet sem nélkülözhetné.

Lőrincz János

A kulturális napok sikere Dunakeszin

Alkotmányunk ünnepének tiszteletére rendezett üzemi kulturális napok befejezéseként a *Dunakeszi Járműjavítóban* a kulturaktivisták összejövetelére is sor került. *K. Veres András, a Művelődési Központ igazgatója mintegy* 200 aktivista előtt számolt be az intézmény politikai és nevelő tevékenységéről.

Elmondotta, hogy élénk élet folyik a filmklubban. Ennek 550 tagja van. A szélesvásznú mozi látogatói azonban sokkal többen vanak. Az első félév során a 235 előadást több mint 18 000-en nézték végig. *A műsoros és táncesteknek is sok a részvevője. Az idei 48 rendezvényen 11 ezren vettek részt, s ezenkívül számos családi rendezvényt, névadó ünnepséget, KISZ-esküvőt tartottak.* Sikeresen tevékenykedik a zeneiskola is, amelyen 27 iskolás, az előkészítő tagozaton pedig 19 óvodáskorú gyermek ismerkedik a zenével, a hangszerekkel.

Az idén az üzemi kulturális napok sikere bebizonyította, hogy a nyár közepén az úgynevezett „holt szezonban" is lehet olyan érdekes programokat rendezni, amelyeket sokan látogatnak.

Sz. L.

ÜNNEPÉLYES BRIGÁDÉRTEKEZLETEN értékelték az 1969. első félév eredményeit a Nyíregyháza állomás MÁV—ÁKÖV komplexbrigádjai. A komplexbrigád 1967 októberében alakult és azóta is sikeresen, eredményesen segítik egymást.

A FELSŐVEZETÉKEN

— Ejnye, kismadár, neked senki sem parancsolgat, mégis kint vagy ebben a zuhogó esőben.

(Pusztai Pál rajza)

A szakszervezeti munka alappillére

A szakszervezet elnöksége július 4-i ülésén, széles körű felmérés alapján értékelte a bizalmiakkal való foglalkozást és a bizalmiak munkáját. A tapasztalatok értékelése felszínre hozta az eredményeket és fogyatékosságokat.

Az elmúlt években — néhány helytől eltekintve — kialakult az üzemi szakszervezeti szervek, bizalmi csoportok legmegfelelőbb szakszervezeti kerete, formája. Az alapszervezetek egy részénél szervezett a bizalmiakkal való foglalkozás, rendszeres és tartalmában megfelelő a tájékoztatásuk. Az alapszervezetek jog- és hatáskörének bővülésével nőtt a bizalmiak aktivitása, a dolgozókat érintő mind több kérdésben kérik ki véleményüket, igénylik javaslataikat. *A szervező, mozgósító munkába mind nagyobb számban és eredménnyel vesznek részt a bizalmiak. Javult érdekvédelmi és tudatformáló tevékenységük.* Az egyének és csoportok problémáinak szószólói lettek, a tagság hangulatára helyesen reagálnak. A bizalmiak tagszervező tevékenysége révén nőtt a szervezettség, javult a tagdíjfizetési készség.

Az eredmények mellett azonban számos fogyatékosság jellemzi a bizalmiakkal való foglalkozást, a bizalmiak munkáját.

Az alapszervezetek között vannak olyanok, ahol rendszertelen, szervezetlen a bizalmiak felkészítése a munkára. Feladatukat általánosságban ismertetik, módszeresen nem segítik őket tevékenységükben. Sok a kívánnivaló az irányításban, a segítségadásban és az ellenőrzésben is. A tájékoztatást rendszerességében és tartalmában tovább kell javítani. *Vannak bizalmiak, akik több éve nem részesültek oktatásban.* Ezért alapvetően az alapszervezetek okolhatók, de felvethető a középszervek felelőssége is. *Kedvezőbb feltételeket kell biztosítani a bizalmiaknak sokrétű feladatuk végzéséhez, gondoskodni kell tevékenységük rendszeres értékeléséről, anyagi- és erkölcsi megbecsülésükről.*

Az értékelés alapján az elnökség meghatározta a szakszervezeti vezető szervek teendőit, s kihangsúlyozta, hogy a bizalmi munka fejlesztésében legtöbbet az alapszervezetek tehetnek, azok, akik közvetlenül irányítják, segítik és ellenőrzik munkájukat.

A bizalmiak munkájának jelentőségét alapvetően a mozgalomban elfoglalt helyük és szerepük határozza meg. A bizalmi a legkisebb szervezeti egység vezetője, aki naponta együtt van csoportjának tagjaival, módja és lehetősége van a tájékozódásra és a tájékoztatásra. Legjelentősebb szerepe a határozatok végrehajtásában rejlik, hiszen közvetlenül szervezi a végrehajtást, ő mozgósítja a dolgozókat aktív cselekedetre.

E cikkben nem foglalkozunk a bizalmiak feladatával, jog- és hatáskörével. Ez az alapszabályban, határozatokban, a „Bizalmiak kézikönyvében" kellően szabályozott, körülhatárolt. Az elnökség úgy foglalt állást, hogy *a szakszervezeti szerveknek, funkcionáriusoknak úgy kell dolgozniok, hogy a bizalmiak központi személlyé váljanak*, központi helyet foglaljanak el a szakszervezeti mozgalomban, a mindennapos szakszervezeti munkában.

Mindazok, akik valamilyen formában vagy területen részt vesznek a szakszervezeti munkában, tudatában vannak annak, hogy ez egyik napról a másikra nem valósítható meg. Sok erőfeszítés történt már az elmúlt években azért, hogy megvalósuljon a célkitűzés, miszerint: „a bizalmi a szakszervezeti munka alappillére". A legfelsőbb vezető szervektől a legalsókig tettek is ennek megvalósítására intézkedéseket, eredmények is mutatkoznak. A vizsgálat során módunk volt tapasztalni, hogy sok olyan bizalmi van a vasúton, akire áll a meghatározás.

Sok múlik azon, hogy a bizalmiak mennyire éreznek felelősséget a tagság bizalmáért, ügyeik intézéséért, mennyire látják megbízatásuk fontosságát. *Rajtuk is múlik, hogy feladatuk ellátásához szükséges ismereteiket milyen mértékben bővítik.* A szervezetlen, funkcionáriusokon múlik, milyen mértékben biztosítják a lehetőséget, a feltételeket a bizalmiak munkájához.

A bizalmi munka javításának sok feltétele és lehetősége van. Azzal a céllal közöljük ezt a cikket, hogy sok bizalmi, szakszervezeti tag és funkcionárius, gazdasági vezető reagál a felvetésekre. *A Magyar Vasutasban ezzel a cikkel rovatot nyitunk, s helyet adunk mindazoknak a hozzászólásoknak, amelyekben leírják a módszereket, az eredményeket, gondokat és javaslatokat, s ezekkel elősegítik a bizalmiak munkájának javítását.*

VIZSGA A KÖNYVTÁROS ISKOLÁN

A vasutasszakszervezet budapesti területi bizottsága a letéti könyvtárosok részére hathetes alapfokú tanfolyamot szervezett. Az előadásokon a könyvtár szervezésével, irányításával, olvasó toborzással, kölcsönzési nyilvántartási, statisztikai és egyéb gazdasági feladatokkal foglalkoztak.

A tanulásban legjobb eredményt elérteket a területi bizottság könyvjutalomban részesítette. A vizsga „drukkért" azonban kárpótlást kaptak a többiek is. *Az Északi Járműjavító Üzem Törekvés Művelődési Házában tartott műsoros est után a jeher asztal mellett baráti beszélgetéssel, koccintgatással ért véget a tanfolyam.*

Harsányi Lászlóné

NEM TÖRTÉNT INTÉZKEDÉS

Ez év elején *Vác és Somoskőújfalu* állomásokon levő vonatkísérő-laktanya pihenőhelyiségeiben elhelyezett emeletes ágyakkal kapcsolatban egy cikk jelent meg *a Magyar Vasutasban*. Akkor ígéretet kaptunk, hogy panaszunkat orvosolják és az ágyakhoz kapunk létrát.

Sajnos azóta sem történt semmi intézkedés. Az ígéret csak akkor ér valamit, ha azt valóra is váltják. Az emeletes ágyakról még mindig ugrálni kell.

Mindkét állomáson sokkal jobb hozzáállást és intézkedést várnánk a vezetőktől. A sok hallgatás és semmittevés után már ideje lenne a kérésünket is teljesíteni.

Szűcs Ferenc

Elv és gyakorlat

A BUDAPESTI VASÚTIGAZGATÓSÁG párt és szakszervezeti bizottsága közös ülésen tárgyalta az igazgatóság központjában dolgozó nők helyzetét és gazdasági funkcióba állításának lehetőségeit. A tárgyalást gondos vizsgálat előzte meg, melynek során a nők iskolai végzettségét, felkészültségét, bérezését, jutalmazását, erkölcsi megbecsülését, gazdasági előléptetésük gyakorlatát vizsgálták megfelelő számú férfidolgozóhoz viszonyítva.

A jelentés készítői 165 nő és ugyanennyi férfi helyzetének összehasonlítását végezték. *Megállapították, hogy a nők közül csak 35-en töltenek be önálló intézkedést kívánó munkaterületet, főelőadó I. és II. besorolással.* Pedig szakvizsga szerint ketten felsőfokú, 56-an középfokú, 18-an forgalmi és kereskedelmi, vagy általános tisztképző tanfolyamot végeztek és csak 15-nek nincs szakképzettsége.

A nők családgondozási, gyermeknevelési gondjai köztudottan hátrányosak a továbbtanulásra. Mégis 9-en állami oktatásban, 16-an szakmai tanfolyamon, 131-en pedig különböző szintű politikai oktatásban vesznek részt. 102-en, párt- vagy társadalmi szervekben viselnek funkciókat, *társadalmi munkájukat aktívan, eredményesen látják el.* Gyakori, hogy két vagy több megbízást vállalnak magukra.

A JELENTÉS a sokoldalú vizsgálat során szerzett tapasztalatokat így összegezte: *„A munkaköri bérek egy főre vetített alakulása egyértelműen bizonyítja a nők hátrányosabb helyzetét a férfidolgozókkal szemben. A nők bérezésének vizsgálatánál nem lehet bizonyítani a szocialista bérezési elvet, mely szerint egyenlő munkáért egyenlő bér jár."*

A nők munkaköri bérezése hátrányos a férfiakéval szemben. Csak néhány példát; *kisegítő munkakörökben a nők munkaköri átlagbére 260, a kiemelt ügyviteli alkalmazott munkakörben 129, előadói munkakörben 146, főelőadói munkakörben 234 forinttal alacsonyabb, mint az azonos végzettségű, beosztású és feladatokat ellátó férfidolgozóké.* Az igazgatóság egyetlen női csoportvezetőjének bére a férfi-csoportvezetőkhöz viszonyítva az azonos képzettség ellenére 250 forinttal alacsonyabb.

Az azonos feltételek és munkák mellett a nők a jutalomban és a premizálásban is hátrányban vannak a férfidolgozókkal szemben. *A jelentéskészítés idején 255 prémizált munkakör volt és ebben mindössze csak 8 a nődolgozók száma.* A kitüntetéseknél sem előnyösebb a helyzet, elég a jelentésből egyetlen mondatot idézni: *„A kitüntetések értékrendje növekedésénél csökken a nődolgozók kitüntetési arányszáma a férfiak javára."*

A DOLGOZÓ NŐK előmenetelének vizsgálata arról tanúskodott, hogy a szemlélettel van a legtöbb baj. A vezetők és vezetőszervek álláspontja szerint a legtöbb helyen *„elvileg" minden funkciót betölthetnek a nők.* Más azonban a gyakorlat. Az „elvileg" lehetséges a gyakorlatban már egy felelős vezetőnél így realizálódott: *„El tudjuk képzelni a nődolgozók foglalkoztatását osztályvezető, csoportvezető és mérnök főelőadói munkakörök kivételével."*

A tárgyilagos, tényeket tartalmazó jelentést élénk vita követte. A vitában ugyan a vélemények nem egybehangzóan alakultak. Egyesek elfogultsággal illették, mások pedig — tegyük hozzá: szerencsére ők voltak többségben —, tárgyilagosnak vélték a megállapításokat. A párt- és szakszervezeti bizottság tagjainak véleménye azt bizonyította, hogy helyes szemlélettel vizsgálják a nők egyenjogúságának, megbecsülésének helyzetét. Egyetértésüket fejezték ki az előterjesztéssel is. A szakszervezeti bizottság titkára tömören így fogalmazott: *a munkaköri béraránytalanságokon lehet és kell is változtatni.* A kerületi pártbizottság képviselője a jövőre utalva az eddigi gyakorlat kritikájaként a következőket hangsúlyozta: *a kivezető út a párt politikájának következetes érvényesítése.* Ezt elsősorban a kommunista vezetőknek kell szemmel tartani. Nem engedhető meg, hogy a nők élenjáró munkája, társadalmi tevékenysége mellett a vezetők még külön várják, *hogy a nők kiharcolják maguknak jogaikat is.*

RÉSZT VETT A VITÁBAN az igazgatóság egyetlen női csoportvezetője, aki közgazdász és jogi igazgatási munkaterületen dolgozik. Találóan így fogalmazott: *„a nőnapokon elmondott ünnepi beszédből kellene kiindulni és annak megfelelő gyakorlatot teremteni."* Ez az egyetlen mondat is igazolta a statisztikákat, a jelentés készítőinek alapos tevékenységét.

Kovács János

Csorbát szenvedett a szakszervezeti demokrácia

Helytelen szemlélet, rossz vezetési módszerek a Villamos Felsővezeték Építési Főnökség ceglédi építésvezetőségeinél

Az eső vigasztalanul esett, amikor *Sári Józseffel*, a *Villamos Felsővezeték Építési Főnökség* nemrég megválasztott szb-titkárával a szolnoki munkahelyre, az oszlopállító csoporthoz igyekeztünk. A munkások sorsa, hangulata, a munkahelyi körülmények érdekeltek bennünket elsősorban.

A rossz idő, no meg a másnapi ünnep miatt — hiszen valamennyien a családjukhoz igyekeztek haza —, a munkaidő előbb ért véget. Mielőtt azonban az esőáztatott — ittott lyukas tetejű — ponyvázott autóra szálltunk volna, a jelenlevő 10—15 emberrel beszélgetni kezdtünk.

Az emberekkel törődni kell

Szinte kivétel nélkül az ebéd miatt panaszkodtak. Pontosabban azt sérelmezték, hogy noha Szolnok magasfogadón dolgoznak, meleg ebédet ezidáig még nem kaptak. Tarisznyázniuk kell, s főtt ételt csak este, a telephelyükön, a zöld kocsiknál kapnak elég „borsos áron", 6,80 forintért.

— De milyen ételt az is — legyintett az egyik hajdúdorogi ember. — A ceglédi Magyar Étterem —, mert onnan kapjuk a vacsorát — mondotta —, sokszor déli maradékot ad, keveset és minőségileg rosszat. Előfordult az is, hogy a leves romlott, savanyú volt.

— Miért nem említették ezt a helyi szakszervezeti vezetőknek?

— A szakszervezetnek? — mordultak fel egyszerre. — Az csak a papíron van. *Velünk senki sem törődik. A jutalmakat is úgy osztották el, hogy meg sem kérdezték a bizalmit, a műhelybizottság tagjait. Az kapott jutalmat, akinek az építésvezető meg a művezető adott.* Azon gondolkodunk, hogy odébb állunk. Elmegyünk máshová, ahol megbecsülnek bennünket. Pedig mi valamennyien 10—15 éve a vasútnál vagyunk. Nem szívesen válunk meg a megszokott munkától, de nem tehetünk mást. *Nekünk is vannak gondjaink, panaszaink, egyéni problémáink. Itt csak a munkával törődnek, a munkással kevésbé.* Nem kívánunk mi sokat, csak jó szót, megértést és emberséget.

S hogy az emberek nem mondtak valótlant, azt igazolta a műhelybizottság titkára, *Árvai Sándor*, aki egyben művezető is. Az utóbbi két esetben a jutalmakat valóban a szakszervezeti demokrácia figyelmen kívül hagyásával osztották szét. Ő azzal érvelt, hogy az építésvezető Ötvös Károly este fél 11 órakor szólt nekik, hogy reggel 6-ig szét kell osztani a jutalmakat. Így nem volt mit tenni, mint a műhelybizottság titkárai, egyszemélyben döntöttek. Az valóban meggondolandó, hogy a fáradságos munka után a már nyugovóra tért embereket, műhelybizottság tagjait felkeltsék-e? Az viszont teljesen érthetetlen, hogy az építésvezető miért pont éjszaka osztatta szét a művezetőkkel, a műhelybizottság titkáraival a jutalmakat. *A ceglédi építésvezetőségnél a szakszervezeti demokráciát durván megsértették.* Különösen furcsa az, hogy közreműködött ebben Ötvös Károly építésvezető is, aki egyébként a főnökség szakszervezeti bizottságának bér- és termelési felelőse. *Mint szakszervezeti tisztségviselőnek és mint a részleg gazdasági vezetőjének őrködnie kellett volna a szakszervezeti demokrácia tisztasága felett.*

A hangulattal baj van! Ezt már a munkások második mondata után éreztük, csak azt nem tudtuk még, hogy túlfűtött lelkiállapot, sértődöttség, rosszindulat, vezetőket lejáratni akaró megnyilvánulás, vagy reális sérelem beszél belőlük. Szolnokról Ceglédre, a csöpögő tetejű ponyvás kocsin velük együtt utaztunk. A kocsin eltöltött idő, no meg a barakkban, s a lakókocsiban folytatott beszélgetés mindinkább meggyőzött bennünket arról, hogy az emberekkel, a munkásokkal nem törődnek. Jó szót, megértést nemigen kapnak. *Ezek az emberek nem lopják a napot. Nagy részük van abban, hogy a vasutasnapra Szajolig elkészült a villamosított vonal. A vasút egyszerű munkásai ők, akik nélkül nincs villamosítás, s nincs prémium sem. De túl ezen, emberek, és akiknek gondjaik, óhajaik, kéréseik vannak. Akik több száz kilométerre a családjuktól, a családjukért, a gyermekükért dolgoznak. Megilleti őket mindaz a bánásmód, mindaz a jog, amely ebben az országban a munkásokat megilleti. Erről nem szabad megfeledkezni egyetlen építésvezetőnek, művezetőnek és csoportvezetőnek sem.*

Mit mondanak a főnökség vezetői?

A főnökség vezetői sok mindenről tudtak ugyan, de egy-két dolog azért őket is meglepte. A rossz hangulatról, az emberek által sérelmezett bánásmódról tudtak. Ami a hangnemet illeti, megoszlottak a vélemények. *Az azonban őszintén meglepte őket, hogy a jutalmak szétosztása a szakszervezet bevonása nélkül történt meg.* Úgy mondják, hogy a hozzájuk felkerült papíron minden rendben volt, tehát aláírta a műhelybizottság titkára is. *A hibát elsősorban az követte el, aki a műhelybizottság megkérdezése nélkül egyszemélyben döntött.* Arról sem tudtak a központban, hogy fél év óta nem volt szakszervezeti taggyűlés. *Sári József* szb-titkár ugyanis már több esetben kérte a szakszervezeti műhelybizottság ülésének jegyzőkönyveit és mindig azt a választ kapta a ceglédiektől, hogy majd beküldik. Arról természetesen hallgattak, hogy nincs mit beküldeniük. *Egyszóval félrevezették az szb-titkárt is. Hibát követett el azonban Sári József is, hogy nem vizsgálta alaposabban és következetesebben a ceglédi műhelybizottság munkáját.* Mentségére szolgáljon viszont, hogy nem függetlenített titkár, hogy közben tanul és az, hogy mindössze fél éve van ezen a poszton.

Az is meglepte a főnökség vezetőit — bár erről már ők is hallottak —, hogy az egyik művezetőjük a Balatonon ilyen furcsa körülmények között építkezik. A kialakult helyzetet elsősorban a nem megfelelő vezető garnitúrával magyarázzák, arra hivatkozva, hogy egyszerűen nehéz találni megfelelő, vagy a jelenleginél jobb középvezetőkat. Abban azonban vétettek a főnökség vezetői is, hogy nem figyeltek fel időben a különböző hangulati megnyilvánulásokra és véleményünk szerint nem megfelelő embereket neveztek ki építésvezetőnek a ceglédi munkahelyre.

Az viszont igaz, és ez őszinte örömünkre szolgált — hogy ezen a megbeszélésen a leghatározottabban állást foglaltak, és már a cikk megjelenése előtt több olyan intézkedést hoztak, ami a dolgozók sérelmeit orvosolja. Intézkedtek, hogy az emberek ne 6,80 forintért, hanem 3,80 forintért Szolnokon, a fűtőház konyháján kapjanak, vacsorát. Ebédet az egészségügyi követelmények miatt nem tudnak adni, mert a magasfogadón nincsenek meg azok a feltételek, amelyeket a KÖJÁL előír. Ha az ebédet nem is, de 3 forinttal olcsóbb vacsorát kapnak a dolgozók, és minden bizonnyal mennyiségben és minőségben is jobbat, mint amit a Magyar Étteremből hoztak.

Levonták a tanulságot

A főnökség vezetői megígérték azt is, hogy a szakszervezeti bizottsággal közösen rövid időn belül rendezik a szakszervezeti ügyet is, s a maguk módján minden segítséget megadnak ahhoz, hogy a ceglédi telephelyen megnyugodjanak a kedélyek. Biztosíték erre szavuk és az az őszinte segíteni akarás, amellyel ezt az ügyet kezelték. Azt is meg kell mondani, hogy a balatoni építkezést — már ami a főnökség dolgozóinak munkáját illeti — leállították. Ők is egyetértenek azzal, hogy az építésvezető saját beosztottjaival nem építtethet.

A főnökség vezetői arról is biztosítottak bennünket, hogy ilyen és hasonló eset sem Cegléden, sem másutt nem fordul elő. A megfelelő tanulságot levonták mindebből.

Az ügy adminisztratív és gyakorlati része ezzel véget ért. Igazságot kapnak azok, akiket ez megillet, s megrovást, akik azt érdemelnek. De az emberek bizalmát, hitét visszaadni kevés egy adminisztratív intézkedés. Ahhoz több kell, jóval több ...

Szerényi József

Február óta nem volt szakszervezeti taggyűlés

A beszélgetésünk során megtudtuk azt is, hogy a szakszervezeti választások — tehát 1969 februára — óta nem volt szakszervezeti taggyűlés. Nem tartottak sem bizalmi, sem műhelybizottsági értekezletet. *A szakszervezet valóban csak a papíron létezett.* Az emberek jó része fél éve már nem fizeti a szakszervezeti tagdíjat. Ők azzal érvelnek: miért fizessek, amikor a szakszervezet nem képviseli jogainkat? *A tagdíjfizetés önkényes megtagadása persze, nem helyes, hiszen nem a szakszervezetnek, hanem elsősorban önmaguknak ártanak a dolgozók,* de ez a momentum is jellemző az elkeseredett hangulatra, a ceglédi telepen kialakult állapotokra.

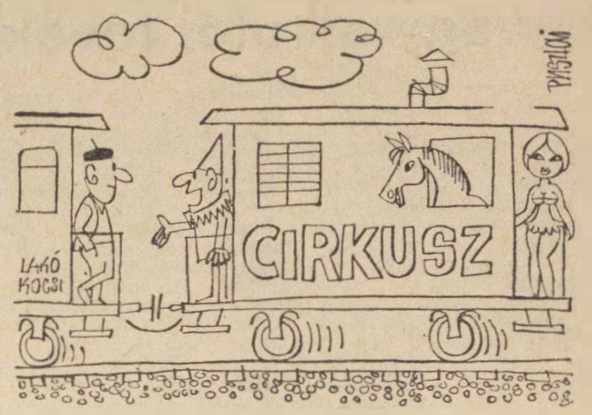
Valaki azt mondta nekünk ott, hogy fejétől büzlik a hal. Lehet, hogy így van. Ezt elsősorban a *Villamos Felsővezeték Építési Főnökség vezetőinek és a 7. C. osztályának kell tisztáznia.* Egy minden részletre kiterjedő vizsgálat nem a mi feladatunk. Azt is elmondták az emberek (azért nem írunk neveket, mert kollektívan mondták el panaszaikat és nem lenne helyes egyik vagy másik ember nevét külön megemlíteni), hogy az egyik építésvezető a Balatonon nyaralót épít és a szabad szombatukon, meg vasárnapjukon többen ott dolgoznak. Volt olyan munkás, aki egy hónapig nem ment haza a családjához, mert az építésvezetőnek a Balatonon dolgozott.

A ceglédi telepen tehát az egyik építésvezető közreműködik a szakszervezeti demokrácia megsértésében, a másik építésvezető tevékenységéről, mint nem egészen tisztességes dologról beszélnek. Tartható-e a fegyelem, megkövetelhető-e a pontos munka akkor, amikor a dolgozók törvénytelenségeket, igazságtalanságot, nemtörődömséget éreznek a gazdasági és mozgalmi vezetők részéről.

A Cegléden eltöltött idő arról is meggyőzött bennünket, hogy a munkások elhelyezése jó. *Televízió, rádió rendelkezésükre áll, a lakókocsik állapota kielégítő, sőt, a nemrég vásárolt barakképületben egészen kulturált körülmények között lakhatnak.* Szálláshelyükre, a szociális körülményekre — az ebédeltetést kivéve — nem is panaszkodtak az emberek.

Ilyen előzmények után kerestük fel másnap a *Villamos Felsővezeték Építési Főnökség* vezetőit, hogy a Cegléden tapasztaltakat megbeszéljük. A több mint kétórás tanácskozáson a következők voltak jelen: *Mikó Imre a 7. C. osztályának képviselője, Szász Gergely, a Budapesti Területi Bizottság munkatársa, Csárádi János, a Villamos Felsővezeték Építési Főnökség vezetője, Borbély Kálmán, a pártalapszervezet titkára. Barad László, a személyzeti csoport vezetője és Sári József, a szakszervezeti bizottság titkára.*

ÚT KÖZBEN



— Maga felsővezeték-szerelő? Jöjjön a cirkusszal. A mi kocsink kényelmesebb, jó a koszt és a légtornászt nálunk jobban megbecsülik

(Pusztai Pál rajza.)

A MÁV—AKÖV komplexbrigád mozgalomról

A TÖRVÉNYERŐRE EMELT közlekedéspolitikai koncepció megvalósítása a személy- és áruszállítás feladatainak gyorsabb és gazdaságosabb végrehajtását, a fuvaroztatók igényeinek jobb és kulturáltabb kielégítését, a közlekedési dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását szolgálja.

Ennek megoldása alapvetően a két nagy szárazföldi közfuvarozási vállalatra a MÁV-ra és az AKÖV-re hárul, amit csak összehangolt és jólszervezett együttműködéssel lehet sikeresen végrehajtani.

E két legnagyobb szárazföldi közlekedési vállalat tárgyi felkészültségénél, szervezettségénél fogva kedvező feltételekkel rendelkezik ahhoz, hogy optimális kapacitáskihasználás mellett olcsóbban és ugyanakkor kulturáltabban elégítse ki az áru- és utasszállítási igényeket, mint ahogy azt a különböző célfuvarozási eszközökkel lehetséges.

A KÉT KÖZLEKEDÉSI ÁG együttműködésének eddig bevált legeredményesebb formája a MÁV—AKÖV komplexbrigád-mozgalom, amely ötéves múltra tekint vissza. *152 brigád közel 10 000 fővel vesz részt e mozgalomban,* melyet a kölcsönös érdekek felismerése hozott létre és hibái ellenére is legjobb formája az együttes, összehangolt tevékenységnek. A helyenként megtalálható formalizmus, az egyoldalúság, a kölcsönös érdekek háttérbe szorítása, az erkölcsi és anyagi ösztönzési módszerek alkalmazása nem tette lehetővé eddig a mozgalomban rejlő lehetőségek megfelelő kiaknázását.

Ebből kiindulva szabta meg a központi vezetőség májusi határozata a MÁV—AKÖV komplexbrigád-mozgalom helyzetének felülvizsgálatát, s a mozgalom tartalmi fejlesztését, a kölcsönös érdekek tiszteletben tartását célzó irányelvek kidolgozását. Nem a mozgalom szükségességét, létjogosultságát kell tehát vizsgálnunk, mert ez nem lehet vitás! De vizsgálnunk kell a mozgalom tartalmát, hatását, a munka- és üzemszervezésre, a gazdálkodás eredményességére, a dolgozók közötti munkakapcsolat alakulására.

A MÁV—AKÖV KOMPLEXBRIGÁD-mozgalom helye, szerepe tisztázott. A munkaverseny egyik formája, s ennek megfelelően kell szervezni, irányítani, segíteni. Eszköz a vasút-, az autóközlekedés, s ezenbelül az igazgatóság, a csomópont, szolgálati hely célkitűzéseinek, vállalásainak teljesítésében. *Ezt kell szolgálnia, ezzel kell összhangban állnia, s ezt kell biztosítani az erkölcsi, anyagi ösztönzésnek is.*

A mozgalom és annak tartalmi fejlesztéséhez jó kiindulást nyújt a két közlekedési ág vezetői által ez év elején elfogadott együttműködési megállapodás. *Sajnos, ezt nem követte a szakszolgálatonkénti végrehajtási utasítás és intézkedés.*

A megállapodás megfelel a követelményeknek, kifejezi az együttműködés célját, tartalmát, a két fél kötelezettségét, a személy- és áruszállítás feladatainak eredményesebb végrehajtása, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében.

A MOZGALOM TOVÁBBFEJLESZTÉSÉNEK feltételei és lehetőségei kedvezőbbek, mint korábban, szükségessége nem vitatható. *E körülményeket kell együttes erővel jobban és céltudatosabban kiaknázni,* s ekkor kerülhet a MÁV—AKÖV komplexbrigádmozgalom — természetesen megfelelő tartalommal megtöltve —, mint a vasúton és autóközlekedésen belül alkalmazott versenyforma, az őt megillető helyre.

Dr. Bordi István

A KISZ-esek élen járnak

Záhonyban nem könnyű a vasúti szolgálat, ezt mindenki tudja, aki csak egyszer is megfordul a csomóponton. A több ezer dolgozó között — akik egyébként 62 községből járnak ide tizenkettő-huszonnégyezni — ott találjuk a fiatalokat is.

— A mi KISZ-eseink 6—8 kilométeres körzetben dolgoznak — mondja Csősz Béla, a csomópont KISZ-bizottságának titkára. — Megtaláljuk őket a forgalmi szolgálatban, az átrakókon, a szakszolgálati ágak minden posztján. Tudatában vannak felelősségüknek. Munkájukat becsületesen elvégzik.

A 680 ifjú kommunista 55 brigádban dolgozik. Ebből 37 már elnyerte a szocialista címet,

van háromszoros és négyszeres szocialista brigád is. A kiváló címek odaítélésénél sok fiatal KISZ-es megelőzött idősebb dolgozót. Volt vita ezért, de a KISZ kiállt értük. *Az idősebbek, a régi törzsgárda viszont helyeselte. Nem a kortól függ a kiváló cím — mondták. A munkátok pedig jó.*

Akármerre jár az ember a csomóponton, mindenütt talál fiatalokat. A saruzók között, az átrakó tetején, a fűtőházban. Jókedvűek, szemük vidáman ragyog, de figyelmük a munkára összpontosul.

— Ez nem megy másként — magyarázza *Fülöp Árpád* forgalmi technikus. Az a hat ember, aki kézzel naponta 1800 mázsát mozgat meg, nem játszhat. A gépi átrakók 36 ezer mázsát pakolnak át. Elképzelhető ez figyelem és gondosság nélkül? Most, itt válik el, hogy melyik fiatal mit ér, mit tud és mit akar.

— Mit csinálnak a fiatal műszakiak, segítik-e a termelést?

— Végezzük az operatív munkát és közben törjük a fejünket, mit, hogyan lehetne ésszerűbben megoldani.

Sajnos, az átrakás gépesítésében nincs szabad kezünk. Sokszor hibás konstrukciójú gépeket mi bütykölünk használhatóvá,

olyan berendezéseket, amelyeknél mi jobbat terveztünk, de valahol elsikkadt a javaslata. De nem adjuk fel. Amit itt helyben meg lehet oldani, azt megcsináljuk. A kiváló mérnök és technikus mozgalom lehetőségeit maximálisan ki akarjuk használni. Hogy erre rámegy sok éjszaka? Megéri, könnyebb lesz a munka nekünk és másoknak.

— Sok minden egyszerűbb lenne itt — mondja Csősz Béla —, ha nem kellene olyan sok problémával küzdeni. Van itt bérvita, gyenge szociális ellátás. Özönvíz előtti, korszerűtlen mosdók és öltözők riasztják az embereket, nincs helyiség, ahol összejöhetnének a fiatalok, sok a beutazó, akik műszak végén érthetően, rohannak vonataikhoz. *Mindezt őszintén és keményen elmondták KISZ-eseink a munkásifjúság helyzetét elemző bizottsági ülésen.*

Van egy bizonyos egészséges türelmetlenség, de ez jogos, érthető, fiatalos megnyilvánulás.

Ugyanakkor azonban a KISZ-fiatalok jól ismerik a távlatokat is és ez nagy erő. Nézzünk körül. *Két év alatt itt Záhonyban 150 lakást adunk át. Már felépült egy emeletes óvoda, egy szép, modern bölcsőde, a MÁV fedezi a rendelőintézet beruházásait is.* A „levegőben lóg" a bérek rendezése is. A mi ifjú kommunistáink a holnap vasutasai lesznek, a távlat pedig csábító.

Burget Lajos

Munkaköri kötelesség, vagy alkotói tevékenység?

Az 57/1967. Korm. sz. rendelet 2. § (1.) bekezdés az újítás fogalmának meghatározásánál kimondja *„Újítás az olyan megoldás, amely nem tartozik előterjesztőjének munkaköri kötelességei közé, vagy munkaköri feladatán belül jelentős alkotó teljesítménynek minősül."*

A rendelet ezzel a meghatározással nagyobb lehetőséget biztosít az újítási tevékenységben, mint az ezt megelőző rendeletek. Lehetőséget ad arra is, hogy a munkaköri feladaton belül létrehozott jelentős alkotói teljesítményt újításként értékeljenek. A jogszabály és a hozzá kiadott VUSZ (Vasúti Újítási Szabályzat) nem tartalmaz olyan előírást, amely minden esetre határozott intézkedést adna. *E kérdést eldönteni csak a konkrét javaslat elbírálása során az ügy összes körülményének ismeretében lehet.*

MIKOR ÁLLAPÍTHATÓ MEG A MUNKAKÖRI KÖTELESSÉG?

A VUSZ 2. § b. pontja megadja azokat az irányelveket, amelyek alapján az egyszemélyi elbíráló dönthet a munkaköri kötelesség kérdésében. Az irányelvek szerint a munkaköri kötelesség akkor állapítható meg, ha:

— a dolgozót feladat megoldására jogszabály, a szolgálati hely szervezeti és működési szabályzata (ügyrendje) kötelezi;

— a dolgozó vezetőjétől a feladat megoldására olyan utasítást kap, amelyben megadják részére a megoldás módját és az eszközét. Nem elegendő tehát a vezető részéről a gondolatnak csak a puszta felvetése;

— a dolgozót külföldre küldik valamilyen kérdés tanulmányozására. E témakörbe tartozó javaslat esetén akkor lehet csak a munkaköri kötelességtől eltekinteni, ha a hazai megvalósítás jelentős változásokat tartalmaz.

A dolgozó részére a munkaköri kötelesség egy-két kivételétől eltekintve csak a saját szakszolgálatának intézkedési jogkörére és területére állapítható meg. Ebből következik, hogy más vasúti szakszolgálati ág területére előterjesztett javaslatnál általában munkaköri kötelességet megállapítani nem lehet. *Az irányító szervek dolgozóinak munkaköre és intézkedési területe többségében a külszolgálati helyekre is kiterjed. Ezeknek a dolgozóknak munkaköri feladatát képezheti tehát a külszolgálati főnökség területén benyújtott helyi jellegű javaslat is.* Például, ha az igazgatóság II. osztályának egyik dolgozója valamelyik építési főnökséghez nyújt be javaslatot, úgy a javaslat elfogadása előtt a felügyeleti szerv vezetőjének véleményét is ki kell kérni, aki a munkaköri kérdésben is köteles nyilatkozni. *(VUSZ 10. § 8. bek.)*

NYOLC NAPON BELÜL DÖNTENI KELL

A teljes jogú munkaköri kötelességre vonatkozóan a javaslat benyújtásától számított *8 napon belül dönteni kell.* Az egyszemélyi elbíráló, tehát a javaslat benyújtása után azonnal vizsgálja meg az ügyet és ne akkor határozzon, amikor a javaslat már elfogadásra, hasznosításra és díjazásra került.

Bíróságok, döntőbizottságok, vagy egyéb hatóságoknak a munkaköri kötelesség, vagy az ezen belül végzett jelentős alkotói tevékenység kérdésében — bármelyik szinten történt is a megállapítás — *A MÁV vezérigazgatója jogosult állást foglalni.*

Az egyszemélyi elbírálók közül sokan elkövetik azt a hibát, hogy helyesen megállapítják ugyan a munkaköri kötelességet, de utána nem vizsgálják a javaslat alkotó jellegét, illetve jelentőségét. Kizárólag munkaköri kötelesség címén az újítás elutasítása jogszabály ellenes. Munkaköri kötelesség fennforgása esetén mindig vizsgálni kell a javaslat alkotó jellegét és jelentőségét.

Az alkotó teljesítmény jelentőségének megítélésénél nem lehet csak a gazdaságosságot, vagy a viszonylagos újdonságot vizsgálni, hanem az összes körülményeket figyelembe kell venni. *A VUSZ 2. § 2. c. pont szerint* a javaslattevőnek a meglévő irodalmi és egyéb forrásokból megismerhető tényeket a vasúti sajátosságok figyelembe vételével saját elgondolásaival is ki kell egészíteni.

A MUNKA BIZTONSÁGÁT SEGÍTŐ ÚJÍTÁSOK IS FONTOSAK!

A munkakörön belül történő újításnál, mely tulajdonképpen jelentős alkotói teljesítménynek minősül, lényegesen nagyobb teljesítményt, gazdaságosabb előírást, gyorsabb hasznosítást kell elérni. *Amennyiben a hasznosításból származó eredmény értékelhető, úgy ennek az összegnek a javaslattevő évi átlagkeresetét meg kell haladnia,* ha viszont az előnyök a dolgozók munkakörülményeinek javítását, baleset megelőzését, egészségvédelmet, a kulturált utazást segítik elő, akkor ezeket a tényezőket kell vizsgálni és dönteni e kérdésben. Ez utóbbiaknál előfordulhat — és legtöbb esetben ez mutatkozik meg —, hogy beruházási hitelből, vagy a műszaki fejlesztési alapból jelentős összeget kell a megvalósításra fordítani, melynek megtérülését bizonyíthatóan nem lehet kimutatni, de a megoldás biztosíték arra, hogy személyi, vagy tárgyi baleset lehetőségét is kizárja. Az ilyen munkabiztonságot elősegítő megoldások nagyon jelentősek, közvetve segítik a termelékenységet, a jövedelem növekedését, a részesedési alapot, ezért ezek műszaki értékelését nagy gonddal és körültekintően kell végezni.

Az új rendelet mindenki részére megadja a lehetőséget, hogy saját munkakörén belül nyújtson be javaslatot. Az újítási javaslatokat elbíráló egyszemélyi felelős vezetők részére ez fokozottabb felelősséget jelent. A munkaköri kötelesség és ezen belül a jelentős alkotó teljesítmény fennforgását, vagy fenn nem forgását minden javaslattevő esetében vizsgálni kell. *Elvileg fizikai munkakörben dolgozó által javasolt megoldás is képezhet munkaköri kötelességet, vagy minősülhet jelentős alkotó teljesítménynek.*

A javaslatot újításként elfogadó határozatban szükséges rögzíteni azt, hogy a javaslattevőnél nem áll fenn a munkaköri kötelesség, de azt is, hogy a javasolt munkakörön belül jelentős alkotó teljesítménynek minősül. Erre azért van szükség, mert a műszaki fejlesztéssel hivatásszerűen foglalkozók, a munkakörön belüli jelentős teljesítményt nyújtók és az egyéb újítók anyagi elismerése más formában történik.

A munkaköri kötelesség és ezen belül a jelentős alkotói teljesítmény megállapítása az újítás fogalmánál igen összetett, bonyolult feladat, amelyre határozott utasítást nem lehet adni, hanem minden lehetőség alapos vizsgálata után hozható megnyugtató döntés.

Sebestyén János

Ötéves a salgótarjáni MÁV–AKÖV komplexbrigád

Öt esztendővel ezelőtt, országosan az elsők között alakult meg a MÁV—AKÖV salgótarjáni komplexbrigádja. *A mozgalom úttörői ünnepélyes szocialista brigádértekezleten emlékeztek meg arról, hogy bár az öt esztendő folyamán a kezelt vagonok száma és az elszállított áruk súlya, több mint a másfélszeresére emelkedett, az egy vagonra jutó átlagos rakodási idő, tíz óráról hatra csökkent.* A kocsiforduló meggyorsításán kívül jelentősen csökkentek a rakodási, valamint a bírságjellegű költségek. A szocialista brigád saját kategóriájában évről évre a legjobbak között szerepel, legutóbb is megelőzte a munkaversenyben *Cegléd, Komárom, Vác, Dorog, Tatabánya* komplexbrigádjait. *A kezdeményezés hatására ma már a megye hét vasútállomásán működnek MÁV—AKÖV komplexbrigádok.*

KISKUNFÉLEGYHÁZI GONDOK

A Kiskunfélegyháza állomás a szegedi igazgatóság egyik legnagyobb utasforgalmú állomása. Eredményeik alapján a kiváló szolgálati hely, a szocialista szolgálati hely várományosai. *Az állomáson az elmúlt félévben javult a munkafegyelem, a termelési eredmények, s ennek megfelelően a jutalom sem maradt el.* Az első félévben 18-an kaptak kiváló dolgozó kitüntetést — 20 ezer forint pénzjutalommal —, s ezenkívül 124 ezer forint prémiumot is kaptak az állomás vasutasai. A nemrégiben lezajlott termelési tanácskozáson mindezt örömmel nyugtázták a kiskunfélegyháziak, de megragadták az alkalmat, arra is, hogy elmondják: a tervezett állomásbővítési munkát még mindig nem kezdték el, s ez súlyos gondokat okoz, sőt könnyen a balesetek forrásává válhat.

Szénási József

Ünnepi brigádértekezlet

A MÁV Debreceni Járműjavító Üzem Bocskai szocialista brigádja az alkotmány napja előtt ünnepi szocialista brigádgyűlést tartott. Erre meghívták *Klocskin alezredest és Losadkin őrnagyot is* — akik hazánk felszabadító harcaiban részt vettek.

A Művelődési Ház klubtermében tartott ünnepi brigádgyűlésen tiszteletbeli tagságra kérték fel a szovjet tiszteket, majd baráti beszélgetés alakult ki a szovjet elvtársak, s a brigádtagok között. S ebből hamarosan talán szorosabb barátság is fejlődik, ugyanis megállapodtak, hogy a városban állomásozó szovjet alakulat katonáival a közeljövőben futballmérkőzést játszanak, s ezután nemcsak ünnepélyes alkalmakkor, hanem a hétköznapokon is találkoznak majd.

Volosinovszki János

Egyenruha és fegyelem

SZÉP NYÁRI EGYENRUHÁNK VAN. Jó a minősége és tetszetős a fazonja is. A vasutasok egyértelműen vallják: soha ilyen formás és ilyen jó anyagból nem viseltünk egyenruhát.

Nyitott fazonnal, fehér ingben indít vonatot a forgalmi szolgálattevő. Jegyet kér udvariasan a jegyvizsgáló. Imponálóan áll a kalauzkocsi ajtajában a vonatvezető. Az állomásfőnök és az ügyeletes tiszt kicseréli régi karszalagját, mert ehhez a ruhához új illik. A vasutas-feleség kék és szürke „Pádua"-inget vesz férjének. A vonatfékező elteszi szekrénybe, ha útra megy, s felveszi a régit....

Mindenkit egy kissé megváltoztatott egyetlen tényező: egy jó intézkedés. Átformálta a külsőt. De vajon változtatott-e a gondolkodáson, a viselkedésen és a magatartáson?

Feltétlenül! Sokszor elhangzik: az egyenruha kötelez. De ennyire még nem érvényesült a valóságban, mint éppen napjainkban.

A tisztviselő és főiskolás, azonos anyagból hordja ruháját, a jegyvizsgálóval és kocsirendezővel. A váltóőr abból, amiből a főnöke. *A különbség csak a kék, piros, barna és zöld rangjelzők között látszik az utazóközönség előtt.*

AZ ÖLTÖZKÖDÉS DEMOKRATIZMUSA egyenlő, társadalmi igazságunkkal. Nincs ebben semmi bántó. Vezetőink többnyire a vasút katonáiként kezdték munkájukat. Szorgalommal, tanulással, álmatlan éjszakákkal jutottak el rangjukig, beosztásukig. *Hosszú évek erőfeszítései és a munka nagy „menetelései" állnak egy-egy rangjelzés mögött.*

Az egyenruha méltó kifejezési forma. Fegyelmező eszköz. Külső megnyilvánulás. A vasutas kelti az első benyomást a hazánkba vonattal érkező ismeretlen előtt.

Mindez külső lenne? Valamiféle máz? Csillogni akarás, vagy tetszelgés? Itt álljunk meg egy pillanatra.

Ennyire rendben volna minden? Nincsenek fenntartásaink? De vannak! Éppen ezekről is, mint mindenről, őszintén kell szólni.

Bántó a szemnek, ha megbontja a ruha formai egységét a hozzá nem illő ing, cipő, zokni vagy nyakkendő. Még elszomorítóbb egyenruhás vasutast látni lovaskocsi bakján, vagy piaci árusítóhely eladási oldalán!

NEM SZABAD VISSZAÉLNI AZ EGYENRUHÁVAL. Amennyire illik és szép a vonatokon, vagy a vágányok között, városi utcán vagy otthon — bántóvá válik arra nem méltó környezetben.

Ilyen bántóvá válhat a tisztelettadás mozdulata is, ha azt nem előírásosan végzik. A fegyelemnek formai és tartalmi egységet kell teremteni, mert a vasút nem töltheti be elhivatottságát, fegyelmezett vasutasok nélkül.

Régi óhaj és vágy nyert megvalósulást. A munkát, a vasutasság felelősségteljes szép munkáját reprezentálja külsőnk. *A munkáét, mely mindannyiunkat összefog, mely mögött mozgásba hozott millió tonnák és elszállított utasmilliók élnek tartalomként.* Élnek és éltetnek mindannyiunkat, akik a vasúttal a vasutas munkával egy életre elköteleztük magunkat.

Vannak eltávozók és vannak visszatérők. S lesz idő, amikor az eltávozókat visszahozza közénk ez az élénk dinamizmus, változás, mely magával a vasúttal egyenlő.

ODAÁLL VEZETŐJE ELÉ A BEOSZTOTT. Azonos ruhában vannak mindketten. Ám az új külső észrevétlenül is megváltoztatta kapcsolatukat. Tudatot formált. Nevelt. Mert valahogy az új egyenruha jobban kötelez a fegyelmezettebb magatartásra is.

Jegyet nyújt szűk pénztári ablakon át a pénztáros, s az utas kedvesen szemléli. Megszólít egy kisfiút a vonaton a jegyvizsgáló és az anya elmondja, hogy mily kellemesen utazott. Menetrend után érdeklődik egy idős hölgy ... s megőrzi emlékezetében a felvilágosítást nyújtót. A külföldi elmondja beszámolójában, hogy a magyar vasutas tiszta, rendes és messzemenően udvarias.

Így formál bennünket az új egyenruha. Külsőleg és belsőleg egyaránt!

Szabó Béla

Vonatkísérők utaztatása önköltségben

A *Magyar Vasutas* már több esetben foglalkozott a helytelen vezényléssel, az utazószemélyzet felelőtlen utaztatásával, ide-oda küldözgetésével. Sajnos — mint azt a következő esetek is igazolják — vannak még hibák.

Kovács IX. István vonatvezető, Hatvan állomás dolgozója 1969. június 12-én a 4184-es számú vonattal 15 óra 10 perckor érkezett Szolnok állomásra és 20 óra 30 percig a vezényletben tartózkodott. Ekkor Tiszatenyőre küldték önköltségben egy „K" szerelvényért. Tiszatenyő állomáson közölték vele, hogy a „K" szerelvényt a nappalosok már elvitték. A vonatvezető önköltségben visszautazott Szolnokra, ahol 13-án 3 óra 25 perckor kapott egy vonatot, amelyet Hatvanba továbbított. *A felelőtlen küldözgetéssel Kovács IX. István a 23 távolléti órából mindössze 10 óra 59 percet dolgozott.* A többit várakozással, felesleges utazgatással töltötte.

Pelle László vonatvezető két vonatkísérővel június 15-én a 2048-as számú személyvonattal 23 óra 17 perckor érkezett Szolnokra önköltségben, ahonnan a 2099-es számú tolatós tehervonatot kellett volna továbbítaniuk. A jelzett vonat azonban csak 16-án 12 óra 45 perckor indult el. *A három vasutas 13 óra 28 percet várt Szolnok állomáson* és 25 óra távollét alatt mindössze 1 vonatot továbbítottak Szolnokról Hatvanig.

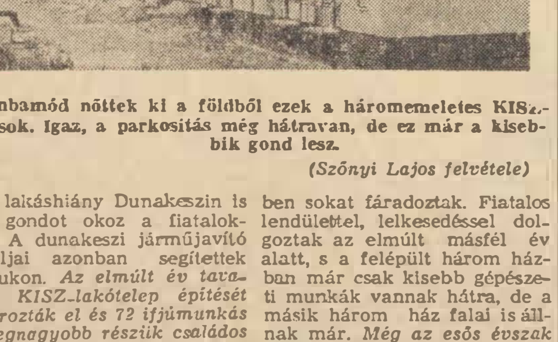
Törő Ferenc, Vígh Imre, Bódi Ottó, Kiss Imre és *Ilonka József* hatvani vonatvezetők is nagyon sok felelőtlen küldözgetésről tudnának beszámolni. Ezekután önkéntelenül is felmerül a kérdés: *miért várakoztatják a vonatkísérőket néha 12—14 órán keresztül?*

Ideje lenne már rendet teremteni a vezényléseknél, mert az ilyen és ehhez hasonló esetek csak hátráltatják a munkát és tovább rontják a létszámhiány miatt fokozottabban igénybe vett vonatkísérők helyzetét.

Az emberekkel így bánni felelőtlenség!

Szűcs Ferenc

Fiatalos lendület — terebélyesedő akció



Gombamód nőttek ki a földből ezek a háromemeletes KISz-lakások. Igaz, a parkosítás még hátravan, de ez már a kisebbik gond lesz.

(Szőnyi Lajos felvétele)

A lakáshiány Dunakeszin is sok gondot okoz a fiataloknak. A dunakeszi járműjavító fiataljai azonban segítettek magukon. *Az elmúlt év tavaszán KISZ-lakótelep építését határozták el és 72 ifjúmunkás — legnagyobb részük családos —, közös akcióba kezdett.*

Hat, egyenként 12 lakásos, kétemeletes lakóház építését tervezték. A tervek szerint mindez 12 millióba kerül majd.

A terv nemsokára valósággá válik. *Egy hónapon belül már 36 lakásba beköltözhetnek a boldog tulajdonosok.* Harminchat fiatal részére véget ért az albérletek, rokonokkal, szülőkkel való együttlakás időszaka. Az új otthon érdekében sokat fáradoztak. Fiatalos lendülettel, lelkesedéssel dolgoztak az elmúlt másfél év alatt, s a felépült három házban már csak kisebb gépészeti munkák vannak hátra, de a másik három ház falai is állnak már. *Még az esős évszak előtt szeretnék tető alá hozni, hogy a télen a többi KISZ-fiatal is beköltözhessen új lakásába.*

A tervek szerint jövő ilyenkorra már a többi ház is elkészül. A sikerek pedig újabb akció kezdeményezésére ösztönöztek.

A dunakeszi járműjavító fiataljai már meg is kezdték a tárgyalásokat egy hasonló építkezésre.

Szőnyi Lajos

Korszerűsödik a Dunakeszi Járműjavító

A vasút mérföldeket lépett előre az elmúlt másfél év alatt. A forgalom korszerűsítésében elért jelentős eredmények tanúskodnak erről, s egyre több vonalon terjednek el korszerű automata jelző-irányító berendezések is. Egyszóval korszerűsödik a vasutunk. *E folyamatba tartozik a Dunakeszi Járműjavító fejlesztése is.* A haladás szele ide is elért. Mértékét kifejezve még elmondani is sok; *félmilliárd forintért folyamatosan, szinte újjávarázsolják a több évtizede épült járműjavítót.*

Első lépésként a kilencszáz főt befogadó öltöző-fürdő készül el, s ez annyira előrehaladott állapotban van, hogy a *felavatására —, ha minden jól megy — november 7-ig sor kerül.*

A termelés fejlesztésére is jelentős összeget fordítanak. *Néhány év alatt megduplázódik a négytengelyes személykocsi javítási kapacitása és könnyebb lesz a munka menete is.* Épül majd egy új, hatalmas szerelőcsarnok is, ahol a korszerű berendezésekkel a legmodernebb feltételek között dolgozhatnak a munkások.

Páncélvonat — virágvonat

Az augusztus 20-i ünnepségek egyik szép eseménye, évek óta a debreceni virágkarnevál. Ez évben első ízben a színpompás felvonulásban *a MÁV is képviseltette magát. A debreceni vasútigazgatóság a legendás hírű „XII. páncélvonat" virágból kötözött másával indult a szemet gyönyörködtető vetélkedőn.*

Ötvenezer néző tapsolt a vasutasok virágvonatának. *A zsűri az Eszmei különdíjjal ismerte el* annak a közel 150 fős idősebb és KISZ-es vasutas dolgozónak minden dicséretet megérdemlő tevékenységét, akik az ünnepet megelőző napokban és éjszakán is lelkesen dolgoztak a virágvonat elkészítésén.

Bánszegi József

Nyugodt körülmények között tanulhatnak...

Répcesentgyörgyön tartották a MÁV-nevelőotthonok nyári munkaértekezletét

Az elmúlt évek gyakorlatához hasonlóan, a *Vasúti Főosztály 3. szakosztálya* ebben az évben is megtartotta a MÁV-nevelőotthonok nyári munkaértekezletét.

A MÁV-nevelőotthonok vezetői, tanárai, a nevelőotthonokhoz kapcsolt iskolák igazgatói *augusztus 21—22-én és 23-án a Répcesentgyörgyi MÁV-nevelőotthonban találkoztak*, hogy a háromnapos konferencia keretében vitassák meg az elmúlt év tapasztalatait, s az ez évi feladatokat.

A megjelent pedagógusok előtt *dr. Rimóczi László, a 3. szakosztály vezetője* előadásának első részében nemzetközi politikai kérdésekről beszélt, majd értékelte a MÁV-nevelőotthonok elmúlt évi munkáját.

— Államunk, s ezen belül a Magyar Államvasutak nagy gondot fordít a nevelőotthonokban elhelyezett gyermekek nevelésére — mondotta a szakosztályvezető —, akik árvaság, elhagyatottság, a család átmeneti nehézségei, vagy a szülők nevelési hibái, felelőtlensége következtében kerülnek veszélyeztetett helyzetbe. Sokszor hangsúlyozzuk, hogy első feladatunk nyugodt otthont nyújtani az igen nehéz, zilált családi környezetből ide került gyermekeknek. Fontos feladatunk az is, hogy a pszichikailag sérült gyermekeket helyes nevelési módszerrel, egészséges lelkületű gyermekekké neveljük.

— Az 1968/69-es tanévre a MÁV-nevelőotthonokba 1324 gyermeket vettünk fel, s a bevonuló növendékeinket intézményeink rendezett, tiszta körülmények között várták. A külső-belső tatarozási munkák (Kőszeg, Répceszentgyörgy), belső szépítések kellő időben megtörténtek, kivéve Kaposvárott, ahol a födémcsere munkálatai még folyamatban vannak, Bodrogolasziban, ahol a téli hónapokban készült csak el a vízestraktus kicserélése. A szegedi nevelőotthonban jelenleg a belső tatarozás folyik és reméljük, hogy rövidesen ezt a munkát is befejezik. *Itt említjük meg, hogy 1968 novemberétől — a MÁV-nevelőotthonok életében először — Kőszegen megkezdte működését a 25 fős, iskolás kor előtti napközi otthon, hogy ezzel is javítsunk a vasutas dolgozók szociális helyzetén.* Az óvodás korú gyermekcsoportunk — eltérő élet- és foglalkozásrendjük ellenére is —, szervesen és kedvesen illeszkedtek be a nagy gyermekközösségbe és érzelmileg is gazdagította a kőszegi gyermekotthon életét.

A szakosztályvezető ezután a nevelőotthonokban végzett politikai és nevelő munkát értékelte, majd kihangsúlyozta, hogy a vasutas szülők gyermekei a MÁV-nevelőotthonokban nyugodt körülmények között tanulhatnak. *A minden részletre kiterjedő előadást dr. Rimóczi László szakosztályvezető a következő gondolattal zárta:*

— A felügyeletünk alá tartozó nevelési intézményeink fő célja minden esetben az volt, és a jövőben is az lesz, hogy az ott elhelyezett — a nevelők gondjaira bízott — vasutasgyerekek minden vonatkozásban megfelelő ellátásban részesüljenek. Intézményeink mindennapos fáradságos munkájukkal igyekeztek a gyakorlatban is megvalósítani munkatervükben és az alapdokumentumokban lefektetett feladatokat, hogy kellő műveltségi színvonalon álló, becsületes embereket neveljenek társadalmunknak, s ezen belül a vasutasok nagy családjának.

A beszámolót vita követte, majd az értekezlet további programja szerint a következő napokban A mai kor gyermekéről, a nevelő és a gyermek kapcsolatáról, valamint a honvédelmi nevelésről hallhattak előadást a MÁV-nevelőotthonok pedagógusai.

(szerényi)

10 000 kilométer Európán át

Filip György mérnök, a *Dunakeszi Járműjavító* dolgozója feleségének és fiának társaságában 408-as Moszkvics személygépkocsijukkal északeurópai körutazást tett. Az utazás fő célja földrészünk legészakibb — emberek által még lakott — helyének az északi sarkfoknak (NORD—CAP) elérése volt. *Aki ide eljut az átéli a „fehér éjszakát".*

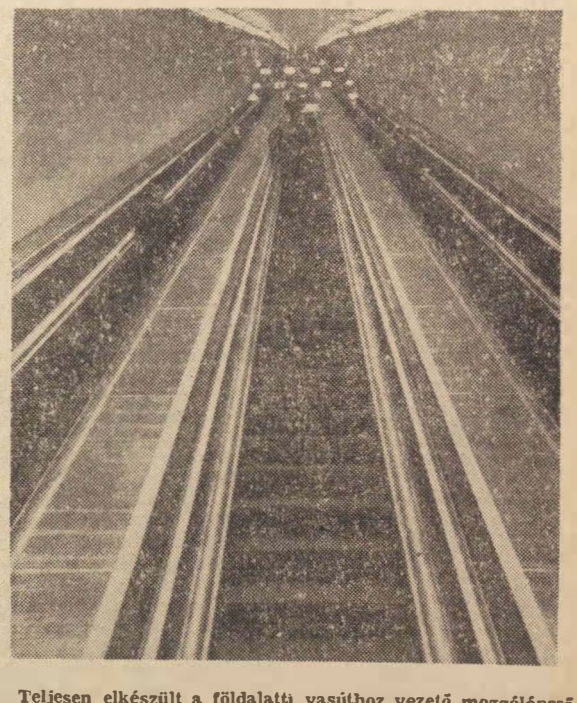
Útirányként, 10 ország érintésével — *Varsó, Leningrád, Helsinki, NORD—CAP, Oslo, Stockholm, Koppenhága, Frankfurt, Bécs* — alig kevesebb, mint 10 000 kilométer hosszú útvonalat jelöltek ki *A pontosan 9682 kilométeres „kis relly"-nek is beillő, élményekben zsúfolt útról, 20 napi távollét után a közelmúltban épségben és egészségesen érkeztek meg. A két és fél éves 408-as Moszkvicsról pedig annyit, hogy az egyszeri hengerfejtömítési hibán és egy akkumulátorzárlaton kívül kitűnően birta.*

Sz. L.

Gyors ütemben készül a Baross téri aluljáró

A Keleti pályaudvar előtti munkálatokat megtekintette a budapesti országgyűlési képviselők egy csoportja.

Az aluljáróból a Keleti pályaudvar csarnokába vezető lépcsők elkészültek, s a kőfaragók rövidesen elkezdik a műmárványburkolat beépítését.



Teljesen elkészült a földalatti vasúthoz vezető mozgólépcső.

(MTI Foto Kovács Sándor felvételei)

JÓ HÍR AZ ÉPÍTKEZŐKNEK

Hogyan juthatnak bontási anyaghoz az építeni szándékozók?

A lakásépítés nehéz vállalkozás, különösen a magánosok számára. Az építkezőknek tehát minden segítség aranyat ér. S meg is érdemlik, hiszen részt vállalnak az ország gondjainak megoldásából, s maguk erejéből járulnak hozzá az ország építéséhez. *A lakásépítő vasutasokat eddig is támogatta a MÁV. A napokban azonban ezzel összefüggésben új vasúti utasítás került napvilágra. Az új szabályzat a 3/1969. I. 24. PM., EVM., MÜM. országos hatáskörű,* valamint a MÁV Kollektív Szerződése alapján nyújt még nagyobb segítséget, teremt könnyebb, egyszerűbb lehetőséget a bontásból származó vállalati építőanyagok lakásépítésre történő felhasználásáról. A vasúti szabályzat egyik előkészítőjétől, *dr. Halász Györgytől*, az Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság A. osztályán kaptunk tájékoztatást

Mindenekelőtt arról érdeklődtünk, a jövőben kik, milyen bontási anyagból részesülhetnek.

— Elsősorban a lakást építő és építési engedéllyel rendelkező vasutasok számára biztosítunk anyagokat. *Közülük is az elsőséget a szociális helyzet határozza meg.* A hétvégi házak, pajták, egyéb épületek létesítéséhez csak feleslegesek készletek esetén juttatunk építőanyagot.

— Ki dönti el a jogosultságot?

— Tégla- és fagerendaigények esetén csakis az építési engedéllyel rendelkező vasutasok igényelhetnek bontási anyagot a felettes igazgatóság anyagosztályától. *Egy személy legfeljebb 5000 téglát és 5 köbméter fagerendát kaphat.* Ez körülbelül elegendő egy kisebb családi házhoz.

— Hogyan történik az igénylés?

— Írásban kell bejelenteni a téglával és a fagerendával kapcsolatos igényeket. A szolgálati főnökség vezetője a kérelmet záradékkal látja el, valamint a szakszervezeti bizottság titkára is aláírja, és egyben ellenőrzik és igazolják, hogy a kérelmező vasutas rendelkezik-e építési engedéllyel.

— A többi anyagok igénylésénél mit kell tennie az építeni szándékozónak?

— Azokból minden kérelmezés nélkül vásárolhatnak a vasutasok. A dolgozó egyszerűen elmegy a tárolóhelyre, kiválasztja a neki tetsző anyagokat és máris megtörténhet az eladás.

— Milyen anyagok között válogathatnak?

— *Kaphatnak hulladék fát, ólomcsöveket, vaslemezeket, vasgerendákat korlátlan mennyiségben, ugyanis ezekből legtöbb tárolóhelyen bőven áll rendelkezésre.*

— S ahol ezekből netalán mégis kevés lenne?

— Ott az építési engedéllyel rendelkezők élveznek elsőbbséget.

Az Anyaggazdálkodási Osztályon elmondották, hogy a felsorolt anyagok ugyan vasúti célra már alkalmatlanok, de ház-, illetve lakásépítés céljára tökéletesen megfelelnek. És olcsóbbá is teszik az építkezést. Így aztán természetesen megkérdeztük: a bontási anyagok ára hogyan viszonylik az újakéhoz?

— *A tégla, valamint a fagerenda ára az újnak körülbelül 20—25 százalékába,* a tartósabb, a hosszabb élettartamú vasalkatrészek anyagára *pedig 35—50 százalékba kerül.*

A bontási anyagok elosztásának eddig sokszor vitás kérdése tehát végre jogilag is szabályozást nyert. A jövőben tehát még igazságosabb, egyszerűbb lesz az ügyintézés, valamint a vásárlás. A bontási anyagok juttatása természetesen a lakásépítés vállalati segítségnyújtásának csak egyik részét képezi, mert a többi között például az anyagvásárlók C-menetlevél alapján a kedvezményes fuvarozást is igénybe vehetik.

Lepies György

25 éves a szocialista Román Államvasutak

A Román Szocialista Köztársaság augusztus 23-án ünnepelte felszabadulásának 25. évfordulóját. *Ebből az alkalomból a Magyar Vasutas hasábjain is megemlékezünk a román vasutasok áldozatos munkájáról, a román vasutak fejlődéséről, eredményeiről.*

Románia ipari és mezőgazdasági termelésének állandó emelkedése, az áru- és az utasforgalom mennyiségi növekedése és a gazdasági kapcsolatok sokrétűsége megkövetelte, hogy szakadatlanul bővítsék, korszerű eszközökkel lássák el a szállítási hálózatot. A vasúti, országúti, folyami, tengeri és légiszállítás fejlődése következtében évről-évre nőtt az áru- és személyszállítás volumene.

A szocialista építés éveiben Romániában jelentős anyagi eszközöket fordítottak a vasutak fejlesztésére. E beruházások révén emelték a vasutak műszaki színvonalát, s 1967. év végén a román vasutakon már 438 Diesel- és villamosmozdony közlekedett.

Az ötéves terv első három évében *a román vasút 204 személyvagonnal és 45 Diesel- és villamosmozdonnyal kapott többet*, mint az előző egész ötéves terv folyamán, s így jelenleg a szállítások teljes mennyiségének 68 százalékát Diesel- és villamosmozdonyok vontatják. *A román vasutak 1968. évben 77 darab 2100 lóerős Diesel-elektromos mozdonyt, 10 darab 6950 lóerős villamos mozdonyt, 41 darab Diesel és Diesel-hidraulikus mozdonyt, valamint 4055 tehervagont és 144 személyvagont kapott.* A Diesel-elektromos mozdonyok biztosította megnövekedett vontatóerő és sebesség eredményeként a tehervagongyártásban — a befogadóképesség növelésével és az önsúly csökkenésével — rátértek a fejlődés megkövetelte műszaki tökéletesítésre. A személyvagonok gyártásában is jelentős tökéletesítésekre és korszerűsítési műveletekre került sor. Ezek egyrészt fokozottabb kényelmet biztosítanak az utasok számára, másrészt lehetővé teszik a sebesség növelését.

A vasút modernizálásában elért egyik kimagasló eredmény a *Bukarest—Brassó közötti vonal villamosítása.* E munkálat elvégzése megkövetelte a román vasutasoktól többek között a vonal mentén levő összes állomások elektródinamikus centrallzálásának bevezetését, a légi vezetéket tartó 8000 oszlop felállítását, több, mint 1000 váltó kezelésének összpontosítását. *Jelenleg folyamatban van a Craiova—Karánsebes—Kölnök—Resica vonal villamosítása, a vasúti szállítás különféle folyamatainak automatizálása és korszerűsítése.* Újabb rendezési és elektródinamikus centralizálási munkákat végeztek el számos vasútállomáson, többek között *Nagybányán, Piski-rendezőpályaudvaron, Piatra Olton, Kölnökön, Titon és Brassó rendezőpályaudvaron.*

Az elkövetkezendő években a román vasutak előtt a fejlődés nagyszerű távlatai nyílnak meg. *1970-ben a szállítások 80 százalékát Diesel-elektromos és villamos vontatással végzik,* ami Romániát a legkorszerűbb vontatással rendelkező országok színvonalára emeli. A vasút villamosításának üteme szempontjából Románia egy helyen van olyan európai országokkal, mint *Lengyelország, Csehszlovákia, Szovjetunió, Franciaország, vagy Olaszország.* Hasonlóképpen, mint Lengyelországban, Romániában is évente körülbelül 400 kilométer vasútvonal fölé kerül felsővezeték.

Antoniewicz Roland Jozef

Fellendülőben az újítómozgalom

Amint már két hónappal ezelőtt hírt adtuk róla, a *szegedi igazgatóság* érdekelt dolgozói újítási ankéton foglalkoztak a mozgalom helyzetével. Az ankéton részt vett szolgálati vezetők, újítási megbízottak megállapították, hogy 1968-ban az előző évekhez viszonyítva visszaesés tapasztalható. Az ankét részvevői elhatározták, hogy 1969-ben szervező munkájukkal hatékonyabbá, eredményesebbé teszik az újító-mozgalmat.

Az ankét óta eltelt időszak munkáját a napokban értékelték. Azokon a helyeken, ahol a dolgozók a vezetők és az újítási megbízottak felismerték az újítások jelentőségét, s ennek érdekében tettek is valamit, megmutatkozik az eredmény.

Az építési és pályafenntartási dolgozók 1969 második negyedében *36 javaslatot adtak be.* Nem ilyen biztató a forgalmi osztály dolgozóinak munkája, mivel mindössze csak 8 újítási javaslatra futotta erejükből. A vontatási szolgálat dolgozóinak eredménye is figyelemre méltó, ők 35 javaslatot nyújtottak be.

A két szolgálati ág: *a pályafenntartás és a vontatás újítói részéről benyújtott javaslatok az előzetes számítások szerint több mint 30 ezer forint megtakarítást eredményeznek.*

Sziládi Sándor

Indul az őszi üzemi bajnokság

A Magyar Tanácsköztársaság megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére kiírt versenysorozat — szakszervezetünk *Budapesti Területi Bizottsága sport albizottságának rendezésében* — már a tavaszi idényben is sok érdekes, izgalmas találkozót hozott mind az öt sportágban: *labdarúgásban, asztaliteniszben, sakkozásban, röplabdában és tekében.* A hazánkban is legnépszerűbb sportágban, a labdarúgásban *4 csoportban 32 csapat; asztaliteniszben ugyancsak 4 csoportban 28 csapat; sakkozásban, 3 csoportban 22 csapat; röplabdában és tekében 1—1 csoportban 6, illetve 5 csapat küzd a Budapesti Bizottság által kiírt tiszteletdíjakért* — sportáganként kiadásra kerülő serlegekért, éremdíjakért — természetesen az üzemi bajnokságok általános szabályai között, vagyis a magasabbfokú bajnokságokban szereplő sportolók kizárásával.

A LABDARÚGÓK KEZDIK

A bajnokság — mind az öt sportágban — kétfordulós. *Szamosi Nándorral, a Budapesti Bizottság sport albizottságának vezetőjével* az őszi idénynyitásról, az egyes sportágakban a bajnokság állásáról, helyzetéről beszélgetünk és kértünk tájékoztatást. A budapesti vasutasok sportéletét összefogó sportembertől megtudtuk, hogy az őszi idényben a labdarúgók lesznek a legfrissebbek: szeptember első napjaiban megkezdik, illetve folytatják a négy csoportban a küzdelmeket.

— A tavaszi idény után kik állnak legjobban csoportjukban?

Az „A" csoportban az Autófuvar, a „B" csoportban a MÁV Kórház, a „C" csoportban pedig a Ferencvárosi Vontatási Főnökség, míg a „D" csoportban az Északi Járműjavító kezdi a tabella élén az őszi küzdelemsorozatot. Különösen a „B" csoportban élezõdött ki szoros verseny: a kórháziak kitűnő csapata csak gólaránnyal vezet *a Távközlő Fenntartási Főnökség* előtt.

De nemcsak a „B" csoportban, a többi csoportban is érdekes mérkőzések várhatók. Az őszi idény befejeztével — úgy november közepén — a négy csoportgyőztes körmérkőzés formájában dönti el az „abszolút bajnokság" 1—4. helyének sorsát. Egy kis ízelítőt már kaptunk a vasutasnapon az erőviszonyokról. Akkor a négy tavaszi csoportelső barátságos körmérkőzést játszott, melynek végén ez a sorrend alakult ki: *1. Autófuvar, 2. MÁV Kórház, 3. Ferencváros VF, 4. Északi Járműjavító.*

De ez a körmérkőzés valóban csak „tapogatódzó" jellegű volt. *Egyáltalán nem jelenti azt, hogy novemberben, a csoportgyőztesek küzdelmében, hasonló sorrend alakul ki.*

GYŐZTESEK TORNÁJA AZ ASZTALITENISZEZŐKNÉL IS

Szinte pontosan a labdarúgókéhoz hasonló a helyzet az asztaliteniszezőknél is. A tavaszi mérkőzések után a négy csoportelső *„A" csoportban a Tisztképző, „B" csoportban a BVKH, „C" csoportban az Északi Járműjavító, „D" csoportban a Gépjavítók.*

— Itt is nagy mezőny gyűlt össze — mondja *Szamosi Nándor* —, s az asztaliteniszezőknél is csak az őszi csoportmérkőzések után, a csoportelsők közötti „győztesek tornája" dönti el a végső sorrendet. Egyébként a vasutasnapon a kaucsuklabdások tavaszi első helyezettjei is bemutatták körmérkőzéses versenyen a tudásukat. *A Tisztképző győzött, 2. BVKH, 3. Gépjavítók, 4. Északi Járműjavító.* Persze, akárcsak a labdarúgóknál, ez az eredmény sem jelenti azt, hogy ilyen sorrend alakul majd ki a bajnokság utáni nagydöntőben.

Sakkozásban a három csoportelső, akik a legnagyobb eséllyel indulnak a csoportbajnoki címért: *„A" csoportban a Budapesti Vasútigazgatóság, „B" csoportban a BVKH, „C" csoportban a Tisztképző. A röplabdázók mezőnyében a Gépjavítók, tekézésben a Szak- és Szerelőipari Főnökség indul ősszel az első helyről.* Sakkozásban is a csoportelsők körmérkőzése dönti el majd, a csoportbajnokságok befejezése után, az „abszolút győztest" és a további két helyezést.

MINTEGY 1200 DOLGOZÓ SPORTOL RENDSZERESEN

— Hozzávetőlegesen hány üzemi dolgozó részére nyújt rendszeres testedzési lehetőséget a jubileumi versenysorozat — kérdeztük Szamosi Nándort.

— *Mintegy 1200 dolgozónk sportol rendszeresen a 40 szakszervezeti alapszerv csapataiban,* az öt sportágban Természetesen ezek mind sportminősítés nélküli, tehát alapfokú sportolók, hiszen a jubileumi tornának az volt a fő célja, hogy azok is mozogjanak, felfrissüljenek, akik nem sportolnak versenyszerűen. *Mintegy 90 szakszervezeti, sportszerető aktivista mozgatja, irányítja a jubileumi tornát,* nekik nagyon sokat köszönhetünk. Sok segítséget kapnak az alapszervek a szakszervezettől, a szakszervezeti bizottságoktól. Főleg a kisebb szolgálati helyek dolgozóit segítjük felszereléssel és minden más támogatással, hogy ők is élvezhessék a sportolás örömeit, részt vehessenek a jubileumi tornán.

Végül egy kedves sporteseményről befejezéséről kaptunk hírt a Budapesti Bizottság sportalbizottságán: *Rákoscsabán befejeződött a nyugdíjas csoport hagyományos Vasutas Biliárd Kupájának 1968/69. évi küzdelme. Eddig Tarr Mihály, Csörnye Imre, Balázs Ferenc, Mihály István és id. Semsey Károly neve szerepelt — mint győztesé — a serlegen. Az 1968/69. évi bajnokság befejezése után Koncsek László nevét is rávésik* a szakszervezet által adományozott serlegre, miután Koncsek László az ez évi vasutas biliárdbajnok.

Vedres József

HÁROM „FÉLIDŐ" SZAJOLBAN

Öregfiúk mérkőzést játszottak Szajolban a ceglédi XI. pályamesteri szakasz és a szajoli XVI. pályamesteri szakasz szocialista brigádjai. *A kedélyes, jó hangulatban lefolyt mérkőzésen 10 gól született.* Az eredmény barátságos, döntetlen volt.

A kultúrteremben megtartott harmadik „félidőn" már nem a gólokról esett szó, hanem a barátságról. A halászlé, a birkapörkölt, a túróscsusza, s a sörök mellett a két szakasz szocialista brigádjai jó hangulatban szórakoztak.

Úgy tűnik, az eredményes futballtalálkozó után még sikeresebb lesz köztük a vasúti együttműködés is.

Séra Albert

HÍREK

— **A környék legszebb állomása.** Talán ez a cím is megilleti Szilvásvárad állomást, hiszen a festői szépségű tájba nagyszerűen illeszkedik be a MÁV-állomás rendezett peronjával, sok-sok virágával, amelyet az állomás kollektívája társadalmi munkában, nagy-nagy szeretettel és szorgalommal gondoz.

— **Kilencven dolgozó jelentkezett véradásra** a zalaegerszegi csomóponton, s közülük a két nap alatt 78-an adtak vért. Dicséret illeti a vontatási főnökség dolgozóit, ugyanis az üzemrészből 66 véradó került ki.

— **Ételbemutatót tartott egy héten át az Utasellátó Vállalat** a szombathelyi Utasellátó éttermében. A Debrecen, Győr, Szolnok, Kaposvár és Székesfehérvár után Szombathelyen is megrendezett bemutató célja az volt, hogy az egyes tájegységek jellegzetes ételeit most Szombathely lakosságával ismertessék meg.

— *ÖTVEN ÉVES A CEGLÉDI VASUTAS ÉNEKKAR. Ebben a hónapban ünnepli fennállásának 50. évfordulóját a ceglédi vasutas énekkar. A szeptember hónapban sorra kerülő jubileumi hangversenyre 7 vasutas énekkart hívtak meg a ceglédiek, közöttük a neves szombathelyi és debreceni kórust is. A jubileumi hangversenyre Ceglédre látogat a lengyelországi szczecini Hejnal-kórus is, amellyel a ceglédiek évek óta már szoros baráti kapcsolatot tartanak.*

— **Gőzvontatás a Fekete-erdőben.** A Német Szövetségi Köztársaságban, a Fekete-erdő déli lejtőin húzódik a mintegy 10 kilométer hosszú Achern—Ottenhoffen vasútvonal. A festőien szép vidéken szeptember közepéig minden második vasárnap egy régi típusú gőzmozdony vontat egy ugyancsak régi kocsikból álló szerelvényt. A ma már muzeális értéknek számító szerelvény nagy népszerűségnek örvend a kirándulók körében.

— A VILÁG LEGGYORSABB VONATA. A Japán Államvasutak az elmúlt hetekben tartotta meg a világ leggyorsabb vonatának próbajáratát. A kísérletek sikerültek és az új vonat 1972-től, egy most épülő fővonalon 250 kilométeres sebességgel közlekedik majd.

— **150 ezer forintos beruházással** felújítják a tapolcai vasutas sportkör pályáját. A kivitelező munkát a kőröshegyi tsz melléküzemága végzi és a munkálatok még ebben az évben befejeződnek. A pálya építéséhez a tapolcai vasutasok több tízezer forint értékű társadalmi munkával is hozzájárulnak.

— **A mintaszervezet címmel** kitüntetett Dunakeszi Járműjavító Vöröskereszt-alapszervezete a váci járási szervezettel és a Vác Városi Tanács kórházának vérellátó osztályával közösen véradást szervezett. A járműjavító dolgozói közül 227-en adtak vért.

— NYUGDÍJASOKAT BÚCSÚZTATTAK Hatvan állomáson. Hatvan állomás szakszervezeti bizottsága és az állomás gazdasági vezetői ünnepélyes külsőségek között búcsúztatták azt a 41 idős vasutast, akik ebben az évben nyugdíjba vonultak.

A Nyugatiban megnőtt az érdeklődés a természetjárás iránt

Árvay János, a Nyugati pályaudvar II. sz. forgalmi szocialista brigád vezetője lelkes barátja a természetjáró sportnak is. A régi *Lokomotív* turistaegyesület utódaként 1962-ben egyik megalapítója volt a *Nyugati pályaudvar Sportklubja* természetbarát szakosztályának. Huszonketten kezdték, ma 87-en vannak. Annak ellenére, hogy ötféle beosztásban dolgoznak a pályaudvaron, és ez rendkívül megnehezíti a túrákon, kirándulásokon való részvételt. A törzstagok így nem tudnak egyszerre túrázni, annál több viszont az egyes kirándulásokon a vendég. *Az idén már több mint 10 jelentős túrát szerveztek. Jártak két napig a Bükkben és Sopronban. Ezen a kiránduláson a vendégekkel együtt 62-en vettek részt. Aggteleken szintén több mint 60-an, Zebegényben pedig 76-an jártak.*

Népszerű az országjárás

— Örvendetes jelenség — mondotta *Árvay János* —, hogy az utóbbi időben nagyon megnőtt az érdeklődés az ország- és természetjárás iránt a Nyugati pályaudvar dolgozói körében. *Bár a szakosztály tagjai sok esetben éjjeli szolgálat után indulnak útnak, szívesen vállalják társaik kalauzolását,* akik közül sokan most ismerkednek meg először az ország természeti szépségeivel. Nem lehetett például meghatódottság nélkül hallgatni annak a ceglédberceli idős vasutasnak a szavait, aki az aggteleki cseppkőbarlangot csodálva hálálkodott a szervezőknek, megjegyezve, hogy *nem is álmodta, hogy Magyarországon ilyen szépségek is vannak.* És nem ő volt az egyetlen, hiszen az egyre népszerűbb tömegkirándulások résztvevői nagyrészt egyszerű emberek, kocsirendezők, raktárosok, akik eddig nemigen jártak távolabbi vidékeken és akiknek nagy szükségük van a figyelemfelkeltésre, kalauzolásra.

A szakosztály éppen ezért a hazai tájak, városok és egyéb látnivalók megismertetését tartja feladatának. Legodaadóbb lelkes aktívák *Barkóczy Árpád* túravezető, *Dudás Gyula, Zöldi János* útvonalfelelősök és *Alter Ottóné, Sitkei János, Magyar Katalin* szervezők. A pályaudvar vezetősége, leszámítva egy-két reszortvezetőt, támogatja és segíti közérdekű áldozatos társadalmi tevékenységüket a vasutas ország- és természetjárás ügyét. Igaz, akad azért furcsaság is, mert nem lehet másnak nevezni azt a körülményt, hogy az egész pályaudvaron nem tudnak akkora helyet adni a turistáknak, ahol egy szertárszekrényt el tudnának helyezni.

A szakszervezet segítségét kérik

A szakosztály tagjai egyébként társadalmi munkát is vállaltak: *Márianosztra—Sóshegy között nagy igyekezettel gondozzák az öt kilométeren húzódó, zölddel jelölt turistautat.* Festik a jelzéseket, lenyesegetik az ösvényre lógó gallyakat, irány- és útjelzőtáblákat helyeznek el.

Sok kellemes nyári napot, vikendet töltöttek eddig a szakosztály tagjai és vendégei a Velencei-tónál Gárdonyban, egy köztelken állott bútorszállító kocsiból kialakított „turistamotel"-ben. Most a köztelek beépül, így megszűnik a romantikus „bungaló" is. Helyette a Zempléni hegyekben szeretnének saját kulcsosházat szerezni. Az ottani erdőgazdasággal máris sokat ígérő tárgyalást folytatnak egy régi erdészlakás bérbevételéről. Ide az eddigi szokás szerint nemcsak a szakosztály tagjai járhatnának, hanem természetesen az állomás minden érdeklődő dolgozója. *A terv megvalósításához azonban szükséges a szakszervezet támogatása is, mert a szakosztály évi 4—5 ezer forintos költségvetéssel dolgozik és ez nem teszi lehetővé e szerény, de sok, jó levegőre vágyó ember pihenését szolgáló elgondolás megvalósítását.*

A Nyugati pályaudvar turistái egyébként részt vettek a *Salgóvár* alatt megrendezett *országos vasutas találkozón,* ahol három napig *19 szakosztály 130 tagja* táborozott a turistaház melletti szép erdőben. A vezetőségek pedig időt szakítottak arra is, hogy megbeszéljék a vasutas természetjárókat érintő problémákat a sportág összefogásának és továbbfejlesztésének aktuális kérdéseit.

Zámbó István

Vonzóvá kell tenni a vasutat

Egy szb-titkár nyílt levele

Tisztelt Szerkesztőség!

Mielőtt elkezdem az írást, sokat gondolkodtam azon, hogy érdemes-e egyáltalán ezzel a témával foglalkozni. Végül úgy döntöttem, hogy nagyon is érdemes.

Területünkről az elmúlt fél év alatt 11 dolgozó hagyta itt a vasutat azért, mert máshol többet keres és nyugodtabb körülmények között dolgozhat. Közöttük váltóőrök és forgalmi szolgálattevők is voltak. Nem számít az, ha más területen többet is kell dolgozni — mondják —, de nyugodtan alszanak, megvan a megfelelő szociális ellátottságuk az üzemben és minden vasárnap és munkaszünetes nap szabad. A vizsgákkal sem kínozzák őket.

A forgalmi dolgozóknak évenként háromszor kell vizsgázni. Vajon szükséges-e ez, kérdezik úton-útfélen a dolgozók. *Egy szakmunkás egyszer levizsgázik és többé nem kell a tudásáról számot adnia. Nálunk meg minden évben háromszor.* Ez is visszatartja a fiatalokat a vasúttól. Tudjuk, hogy a vasút veszélyes üzem, de csak a szóbeszédben. A fizetésben már nem. *Dolgozóink szívesen vennék, ha az életkörülményeikkel is foglalkozna a Magyar Vasutas.* Nincsen vonzereje a vasútnak és azért nincs utánpótlás sem. „Erőltetett menetben" dolgoznak. *Tarjánpuszta állomáson váltóőrből 5 fő a megszabott létszám, de már több hónapja 3 fő végzi a munkát. Miért nem kapják meg a dolgozók a hiányzó két fő bérének bizonyos részét?* Hiszen hárman végzik el az öt ember munkáját?

Szakszervezeti bizottságunk, talán az ország egyik legnehezebb körülmények között dolgozó szervezete, ötven kilométer körzetben, négy irányú vonalból és 15 szolgálati helyből tevődik össze. Szervezettség és tagdíjfizetésünk így is 100 százalékos. Területünkön van még 5 szocialista brigád is, akik segítik az szb munkáját. Az első félév célkitűzéseinek értékelése azt mutatja, hogy az árutonna terveket kocsihiányok miatt nem minden szolgálati hely tudta teljesíteni. Több dolgozónk tette már szóvá, ha nincsen elegendő kocsi az áruk elszállításához, akkor nem az állomás dolgozóinak a hibája, hogy nem teljesítették az árutonna tervet!

Az egyenruha és a szabadjegy nem vonzza ma már a fiatalokat a vasúthoz. Nagyon jó és aktuális volna, ha azt a *jelszót, amit az újjáépítésünk idején mondtunk, hogy „Arccal a vasút felé!", most már megváltoztatnánk olyan formában, hogy arccal a vasutas felé.* Az idősebb dolgozókra is gondolni kellene, mert csak beszélünk a törzsgárdáról, s azok megbecsüléséről, de keveset teszünk ennek érdekében!

Elvtársi üdvözlettel:

Hoffmann József,
szb-titkár, Veszprémvarsány állomás

Gedeon nősülni készül

Sínfalvi Gedeon, a lependéki pályaudvar forgalmistája nősülni készül. Röviden csak azt mondjuk el, hogyan hódította meg a szívét annak a leányzónak, aki szintén vasutascsalád sarja, s aki rövidesen — mint Sínfalvi Gedeon neje — remélhetőleg utánpótlással szolgál majd a MÁV törzsgárdájának.

Azt tán mondani sem kell, hogy Gedeon nem volt közömbös a nők iránt. Udvarolt, randevúzott, de komoly elhatározásra soha nem jutott. Mint a lependéki pályaudvar forgalmistája, komoly partinak számított, ragadtak rá a nők, ám mindegyikkel gyorsan végzett. Édesanyja sokszor mondta már: ideje lenne unokáról gondoskodni, de ő csak legyintett:

— Vakvágány!

— s ezt nem lehetett félreérteni. A véletlennek esze van — tartja egy francia közmondás — s egy ilyen eszes véletlen ismertette össze Pirikével, az újcsalánfalvi állomásfőnök lányával. Az ismerkedésből szerelem lett, a szerelemből komoly elhatározás. Gedeon érezte, hogy eljött az igazi, s alig pár hónapi ismeretség után az alábbi levelet intézte szíve választottjához:

„Kedves Pirike!

Bájos egyénisége mozdonyának szikrafogója (hála érte a Gondviselés slendrián szerelőinek) elromlott, s a kipattanó szikrák lángbaborították kiszáradt szívemet. Elképzeléseim térvilágítása tökéletes, tisztán látom a terepet, látom a nyílt vonali elágazásokat, tisztában vagyok azzal, hogy az a szerelvény, mely kettőnk jövőjét hordozza majd, szilárd töltésre fektetett vágányokon gördülhet. Higgye el Pirike, nem a szigetperon szerepét szántam magának, érzéseim állomásán maga lesz a főnök, maga dönt majd mindenről, a tolatásról, a vontatásról, a sebességről…

Magától függ, vállalja-e a főnök és az az utas szerepét. Ha felszáll és a szemafór zöldre vált, úgy minden rendben, a boldogság expresszén ketten utazunk majd.

Oh, mily boldogság lesz számomra, ha mint ábrándjait elérő férj és egyszemélyben alkalmi kalauz, én lyukaszthatom ki menetjegyét…

Válaszát epedve várja:

Gedeon."

Azt hisszük, feleslegesen megjegyeznünk, hogy Pirike — vasutaslány lévén — mindent megértett. Válasza rövid volt, csupán ennyi:

„Gedikém, készítheted a forgalmi tárcsát!"

Kovai Iván

A HIVATALOS LAPBÓL

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

33. számból: 115119/1969. 3. C A gépjárművezető-képzésről és vizsgáztatásról szóló 2/1969. (II. 27.) KPM számú rendelet egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról.

Jelentkezési felhívás a munkaügyi döntőbizottsági tisztségviselők 1969/70. évi továbbképző tanfolyamára.

34. számból: 115129/1969. 2. C. A MÁV szaktanfolyami jegyzetek szerzői és lektori díjazásának módosítása.

115720/1969. 3. A. Végrehajtási utasítás a MÁV kollektív szerződés 6. számú mellékletének közzétett, a lakásépítés vállalati támogatásáról szóló szabályzathoz.

114603/1969. 11. C. Kocsirakományú küldemények fuvarozási határidőnél rövidebb idő belüli továbbítása egyes viszonylatokban.

A szerkesztőség üzeni

Bánszegi József, Volosinovszki János, Czeglédi Sándor, Marosán Pál Debrecen: Szűcs Ferenc Hatvan; Hoffmann József Veszprémvarsány; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Markos József Zalaegerszeg; Dancs József Tapolca; Kiss Lajos Nyíregyháza; Szénási József Kiskunfélegyháza; Séra Albert Szajol; Csiba József Gödöllő: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Kozák Péter Szikszó: **Levelét illetékes helyre továbbítottuk.**

Lődör Józsefné: „Utazás" c. versére választ adni nem tudunk, kérjük címét közölje szerkesztőségünkkel.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—873
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 73.913.001—46
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM — Ára 40 fillér — 1969. SZEPTEMBER 15.

TARTALOMBÓL:

Évek óta az élvonalban
Tanácskoztak a szocialistabrigád-vezetők
(2. oldal)

Gazdaságosabb kocsifordulót
(3. oldal)

Huzavona egy újítás körül

A túlmunka díjazása
(4. oldal)

Nyíregyházától a Szőnyi útig
(6. oldal)

OKTÓBER 17–31. KÖZÖTT:

A Szakszervezeti Világszövetség VII. kongresszusa Budapesten

A világ munkásainak legátfogóbb szervezetei a szakszervezetek. Következésképp, a szakszervezeti világkongresszusok mindig jelentős eseményt képviselnek glóbuszunk munkásainak életében. *A Szakszervezeti Világszövetség VII. kongresszusa, melyet október 17—31 között rendeznek Budapesten, mégis különös helyet foglal el a szakszervezeti mozgalomban.*

A kapitalizmus és az imperializmus könyörtelen logikájából fakadóan a zsarnoki rendszer korrupt oligarchiát kényszerít az elmaradott országokra, s miként Vietnamban, máshol is az erőszakhoz, a barbár agresszióhoz folyamodik.

A világ haladó erőinek, szervezett munkásainak összefogása azonban gátat szabhat az imperialista törekvéseknek, fékezheti az agresszorok kapzsiságát, jelentős mértékben hozzájárulhat ahhoz, hogy csökkenjen a nemzetközi feszültség.

A budapesti szakszervezeti világkongresszus ezért lehet nagy eseménye a szakszervezeti világmozgalomnak. Leglényegesebb részét az a dokumentum képezi majd, amely széleskörű vita alapján elemzi a világpolitika, a világgazdaság helyzetét, és a szakszervezeti mozgalom szerepét, valamint feladatokat szab a szervezett dolgozók számára.

Minderre miért van ma nagy szükség?

A fejlett kapitalista országokban egyre inkább éleződnek a monopolista fejlődés ellentmondásai: a termelő erők növekedése, ipari és pénzügyi ellentmondásokkal párosul, a dolgozók kapitalista kizsákmányolása fokozódik, az egyes térségek és szektorok között mindinkább megbomlik az egyensúly; ugyanakkor a kapitalisták támogatják a meglevő fasiszta rendszereket, vagy újakat hoznak létre, s önkényuralmi törekvéseikkel nyomják el a szabadságjogokat, s a demokráciát. Ennek ellenére új társadalmi törekvések törnek maguknak utat — Európában, Latin-Amerikában, Ázsiában —, amelyek a megújhodás erőforrásairól tanúskodnak, szembehelyezkednek az imperializmussal, a kapitalizmussal, az új, a haladó szocialista társadalmak felépítésére ösztönöznek. *Ehhez a világszerte meglevő harci potenciálnak erősödéséhez járultak hozzá azok a nagy változások, amelyek a szocialista és haladó társadalmak felépítése során létrejöttek. Számos országban megszűnt a kizsákmányolás, megtört az imperializmus világuralma, s ez bizalmat öntött a felszabadulásért, a függetlenségért, a felemelkedésért küzdő széles tömegekbe.*

A haladó és az antiimperialista erők győzelmeit, sikereit azonban időnként visszaesések és kudarcok is kísérik. Az SZVSZ-nek — Budapesten is — szembe kell néznie ezzel a ténnyel, és elemezni kell okait, hogy le tudja küzdeni a nehézségeket, ellentmondásokat, hogy hatékonyabbá tudja tenni a szakszervezeti mozgalom harcát. Ez a békéért, az imperializmus ellen vívott küzdelem — a gazdasági és társadalmi előrehaladással és függetlenséggel kapcsolatos összes törekvések megvalósításának elengedhetetlen feltétele.

Ha a Budapesten megrendezésre kerülő VII. szakszervezeti világkongresszus maradéktalanul figyelembe veszi — és bizonyosan így lesz — korunk követelményeit, értékes hozzájárulást nyújthat a világ dolgozóinak szakszervezeti egységéhez. Az SZVSZ már eddig is világtörténelmi érdemeket szerzett egységtörekvéseivel, s Budapesten még tovább léphet ezen az úton.

A kongresszuson ugyanis a tagszervezetek küldöttei mellett a többi nemzetközi szervezetekhez tartozó és autonóm szervezetek képviselői is részt vesznek. A kongresszuson képviselt tagság különböző gazdasági és társadalmi rendszerű országokban él, melyeket más és más politikai, valamint ideológiai áramlatok hatnak át. De bárhonnan is jöjjenek a küldöttek, minden megkülönböztetés nélkül vehetnek részt a kongresszus vitájában. A küldöttségek számára a teljes egyenlőség, az egymás nézeteinek kölcsönös tiszteletbentartása, s a demokratikus elveknek megfelelő aktív részvétel biztosított. *Az akcióegység, az együttműködés feltételei is meglesznek a budapesti kongresszuson, és a nemzetközi erőviszonyok alakulása, a szakszervezeti világmozgalomban bekövetkezett változások, fejlődések mind-mind arra utalnak, hogy az SZVSZ következetes munkálkodása az egység megteremtéséért nem marad hatástalan sem más nemzetközi szervezetekhez tartozó szakszervezetekre, sem a független szakszervezetek vezetőire, de tagságára sem.* Ma már olyanok is helyeslik a velünk való együttműködést, akik néhány évvel ezelőtt minden kezdeményezésünket mereven visszautasítottak. Ezt a folyamatot örömmel üdvözöljük, s munkánk gyümölcsének tekintjük.

A fiatalok helyzetét vitatták meg

A Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottságának kezdeményezésére szeptember 11—12-én ült össze Budapesten a II. országos ifjúsági parlament. A csepeli Munkásotthonban megtartott ülésen az ország 806 üzemi, 20 kerületi, 11 városi és hét megyei konferenciáján megválasztott 300 küldött, s több mint száz meghívott vett részt.

A vasutas munkásifjúságot az Államvasutak különböző szolgálati helyeiről összesen 11 küldött képviselte. Jelen voltak a kétnapos tanácskozáson az érintett párt, állami, gazdasági, szakszervezeti és társadalmi szervek vezetői. A nagyjelentőségű tanácskozás központjában a fiatalok pályakezdése, társadalmi összefogással történő segítésének gondolata állt.

Célját tekintve újabb lehetőség nyílt a KISZ Központi Bizottságának múlt évi februári és decemberi határozata alapján felvetődött kérdések tematikus megtárgyalására, ezen belül többek között a munkásifjúság termelésben elfoglalt helyzetének megvizsgálására. *Összefoglalta és értékelte a különféle ifjúsági rétegek parlamentjeinek tapasztalatait és meghatározta a tennivalókat.* Megvitatásra került egy olyan országos akció elindítása, amely a pályakezdő fiatalok segítését tűzi célul a munkahelyen való beilleszkedést illetően.

A kérdések feletti vitát négy szekcióban bonyolították le, s ezek közül az egyikben részletes elemzésnek vetették alá a pályakezdéssel kapcsolatos kérdéseket, míg a másik a KISZ feladatait vizsgálta a munkaverseny szervezésében, illetve a szocialistabrigád mozgalomban.

A harmadik szekció a munkáslányok és fiatalasszonyok helye, szerepe a társadalmunk — az üzem, a munkahely, s a család és a KISZ-szervezetek — életében című témakörrel, míg a negyedik az üzemi KISZ-szervezetek feladataival foglalkozott.

A résztvevő küldöttek mindegyike egy-egy szekcióban képviselte küldőit, így a vasutas delegáltaknak is, a viták során módjuk nyílt a vasutas fiatalok véleményének az eredményeknek, a tapasztalatoknak tolmácsolására.

A második napon a plenáris ülésen összegezték a szekciókban elhangzottakat, majd hozzászóltak a témához a jelen lévő országos vezetők is.

Szőnyi Lajos

NAPIRENDEN:

A csökkent munkaképességű dolgozók helyzete

Szakszervezetünk elnöksége augusztus 5-én ülést tartott. A tanácskozáson az elnökség tagjain kívül részt vett Szűcs Zoltán vezérigazgatóhelyettes és Máté Sándor, a 2. szakosztály vezetője is. Az elnökségi ülés napirendjén a csökkent munkaképességű dolgozók helyzete, szakszervezetünk első féléves gazdálkodása, a vasutas dolgozók társadalombiztosítása és egészségügyi helyzetének javítását célzó, a központi vezetőség intézkedési tervében foglalt legfontosabb feladatok végrehajtásáról szóló jelentés, a félszázalékos ÜTA első félévi gazdálkodása és a vasutas dolgozók írásbeli és szóbeli panaszaival való foglalkozás szerepelt.

Gyócsi Jenő elnök megnyitója után a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetéről Szűcs Zoltán vezérigazgatóhelyettes számolt be.

— A vasútnál üzemi baleset, vagy egyéb egészségromlás miatt csökkent munkaképességűvé vált dolgozók megfelelő munkakörben való foglalkoztatására a vasút mindig komoly erőfeszítéseket tett, ezen belül arra is törekedett — hangsúlyozta bevezetőjében *Szűcs Zoltán vezérigazgatóhelyettes —, hogy a csökkent munkaképességűvé vált dolgozóknak az esetleges alacsonyabb munkabérrel járó munkakörbe történő áthelyezés miatt előállott keresetveszteségét — a rendelkezésre álló lehetőségek keretein belül — mérsékelje.* Ezzel kapcsolatos intézkedéseink közül megemlítjük, hogy több évvel megelőzve a népgazdasági szintű intézkedéseket, még 1960. évben 600 ezer forintot bocsátottunk a csökkent munkaképességű dolgozóink munkaköri bérének felemelésére. Ugyanekkor olyan rendelkezést adtunk ki, hogy a csökkent munkaképességűvé vált és alacsonyabb bérrel járó munkakörben foglalkoztatható dolgozók munkaköri bérét *úgy kell megállapítani, hogy keresetveszteségük a lehetőség szerint minél kevesebb legyen.*

A csökkent munkaképességű dolgozók védelméről első ízben — négy évvel a MÁV intézkedése után — 1964 évben jelent meg kormányzati rendelkezés, majd 1968. január 1-i hatállyal jelenlt meg *a jelenleg is hatályban levő 1/1967. MÜM.—Eü. M—PM. sz. együttes rendelet,* mely már az előzőnél részletesebb szabályokat tartalmaz a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének rendezéséről.

A vezérigazgató-helyettes ezután arról beszélt, hogy az új munkahelyre áthelyezett, csökkent munkaképességű dolgozót a betanítás vagy szakképzés tartamára keresetkiegészítésben kell részesíteni, éspedig az egészségromlás miatt csökkent munkaképességű dolgozót

legalább 50 százalékos munkaképesség csökkenés esetén legfeljebb egy évig, az üzemi baleset miatt megrokkant dolgozót legalább 36 százalékos munkaképesség csökkenés esetén időbeni korlátozás nélkül.

Az új munkahelyre áthelyezett, csökkent munkaképességű dolgozó keresetét az áthelyezés előtti keresetének 80 százalékára kell kiegészíteni, s ebbe bele kell számítani a baleseti járadék, vagy a rokkantsági nyugdíj folyósítására kerülő részt is.

— A csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének rendezéséről szóló rendelet végrehajtásával kapcsolatban a múlt évben országos adatgyűjtést rendeltünk el — folytatta tovább az előadó — s a beérkezett névjegyzékeket a munkaképesség-csökkenés mértékének megállapítása céljából a 3. C. oszt. útján átadtuk *a Munkaképesség Csökkenést Véleményező Orvosi Bizottságnak. A dolgozók ügyének elbírálásához ugyanis a MÜCSÖ véleményére feltétlenül szükség van.* A MÜCSÖ által felülvizsgált dolgozók neveit tartalmazó névjegyzék egy példányát kiadtuk az igazgatóságok *személyzeti és munkaügyi osztályának* azzal az utasítással, hogy a felülvizs-

(Folytatás a 2. oldalon)

Megérkeztek az első répával teli vagonok a hatvani cukorgyárba
(MTI Foto, Mező Sándor felvétele)

KEZDŐDIK A CUKORRÉPAKAMPÁNY

Hárommillió tonna cukorrépa elszállításra vár

A Vasúti Főosztály kereskedelmi szakosztályának tájékoztatása szerint az idén hárommillió tonna cukorrépát kell az ország 11 cukorgyárába továbbítani. A MÁV és az Országos Cukoripari Trösztt Ercsiben elvi megállapodást kötött az idei cukorrépa termés elszállítására. *Eszerint országosan 650 répaátvételi helyet jelöltek ki és 450 vasútállomáson történik a cukorrépa rakodása.* Felsorolunk néhány olyan állomást, ahol különösen nagy mennyiségű cukorrépa szállítására kell felkészülni: *Hajduszoboszló, Törökszentmiklós, Fegyvernek, Hajdúböszörmény, Csongrád, Szentes, Csabacsüd, Győr, Mosonmagyaróvár, Csorna, Bácsalmás, Hidas, Harta, Bátaszék.*

Ezeken az állomásokon korszerűen gépesítették a cukorrépa rakodását.

Az idei répaszállítási kampány január 15-ig tart, ami a korábbi évekhez viszonyítva a répaszállítási időszak egy teljes hónapi megrövidülését jelenti. Azelőtt ugyanis február 15-én fejeződött be a cukorrépa vasúti szállítása.

Azért lett rövidebb a kampány ideje, mert a gyárak megnövelték kapacitásukat, rövidebb idő alatt több répát tudnak feldolgozni,

viszont ezzel a vasút helyzete vált nehezebbé: a korábbi, illetve a még nagyobb mennyiségű répát rövidebb idő alatt kell elszállítani. A témához tartozik az is, hogy a cukorgyártáshoz szükségesek más alapanyagok is: *mészkő, szén és pakúra, amelynek 70 százalékát már elszállította a MÁV a cukorgyárakba, viszont a hátralevő 30 százalék is 150 ezer tonnát jelent...*

Az őszi időszakban megnövekszik a bányászat termelése is, hiszen a lakosság téli tüzelőellátásáról van szó. Érthető, hogy ilyen körülmények között a vasút és a cukoripar között létrejött megállapodás leglényegesebb pontja, hogy

a kampányt úgy kell lebonyolítani, hogy az ne zavarja a népgazdaság többi ágazatának szállítását,

mindenekelőtt az építkezéshez szükséges kő, kavics továbbítását, a szénszállítást és Záhony üres kocsiellátását.

A répaszállítások megszervezésénél elvi megállapodás született a rakodási időkre vonatkozóan is. *Eszerint 10 napos leszámolási rendszert alkalmaznak, mely ösztönzi a gyárakat az engedélyezett rakodási idő betartására.* Ha a gyárak ezt a megállapodást betartják, a vasút nem számol fel kocsiálláspénzt.

A külszolgálat dolgozóit bizonyára érdekli az is, hogy a mérlegeléssel kapcsolatban milyen álláspont született. *A mérlegeléssel járó mellékdíj a vasút fontos bevétele. E kérdésben elvi engedményt nem adhatunk. Azonban az őszi forgalom idején, amikor kocsihiánnyal küzdünk, mégis az üzemi szempont az elsődleges.* Tehát, ahol kocsióra veszteség nélkül végezhető a mérlegelés, ott ezt el kell végezni. Ezt a cukoripar is tudomásul vette.

A kampány során 50—60 ezer tonna répát a vasút az Alföldről a Dunántúlra szállít át az ácsi és sárvári cukorgyárak részére. Ez szintén számottevő többletfeladatot jelent.

A folyamatos szállítás három összetevőjét: a kocsi és rakodógép ellátást, valamint a répának az állomásokra történő felhordását koordinálták.

A kampányt úgy szervezték meg, hogy keddtől péntekig kevesebbet rakodnak, szombaton, vasárnap és hétfőn nagyobb mennyiséget.

A cukoripar a MÁV-tól 100 plató kocsit bérel, ezeken szállítja rakodógépeit egyik rakodóhelyről a másikra.

A cukorrépaszállítások idején a vasutasok legfontosabb feladata az, hogy a cukorgyárakban kiürített kocsikat a leggyorsabban továbbítsák, hogy azokat újból meg lehessen rakni.

Bermann István

A CSÖKKENT MUNKAKÉPESSÉGŰ DOLGOZÓK HELYZETE

(Folytatás az 1. oldalról)

gált dolgozók esetleges keresetkiegészítésének megállapítása és folyósítása iránt haladéktalanul intézkedjenek.

Az elnökség a jelentést tudomásul vette, azzal a megjegyzéssel, hogy az itt elhangzott javaslatokat figyelembe véve, egy átdolgozott jelentés kerüljön elfogadásra a következő központi vezetőségi ülés elé.

A következő napirendi pontként *Pere József osztályvezető*, szakszervezetünk főkönyvelőségének vezetője az első félévi gazdálkodásról számolt be. Elmondotta többek között, hogy az

I. féléves gazdálkodás mindenben megfelelt a SZOT-elnökség, illetve szakszervezetünk elnöksége által megszabott irányelveknek, s a szakszervezeti mozgalom eredményes továbbviteléhez, a megfelelő anyagi alapok rendelkezésre álltak.

Az elmúlt évekhez viszonyítva, megfelelőnek mondható a tagdíj befizetés is. Az egy főre eső átlagtagdíj ugyan csökkent, de ez elsősorban a létszámcsökkenésből, illetve a fluktuációból adódott.

Az elnökség a továbbiakban *Krekó Ferenc osztályvezető* beszámolója alapján a félszázalékos ÖTA félévi mérlegét tárgyalta meg. *A féléves mérlegbeszámoló szerint kórházi ápolás alatt levő vasutas dolgozóknak a félszázalékos ÖTA terhére 3,7 millió forintot fizettek vissza, segély címén 1,2 millió, temetési segély címén pedig 2,3 millió forintot juttatott tagjainak az ÖTA.* Az említetteken kívül gyógyászati segédeszközre és gyógyszerköltségre egymillió forint támogatást adott ebben a félévben az ÖTA.

Krekó Ferenc osztályvezető beszámolójában arra is kitért, hogy nemcsak közvetlen, hanem közvetett formában is segítette az ÖTA a vasutas dolgozókat. *A félszázalékos ÖTA terhére 22 millió forintos hozzájárulással a Budakeszi MÁV Tbc Szanatóriumban rehabilitációs pavilont építenek. Orvosi rendelő épül a Landler Jenő Járműjavító Üzemben* 1,1 millió forintos támogatással. Az összeget az ÖTA ebben az évben átutalta, a kivitelezési munkálatok, a tervmódosítások, valamint a beruházók és kivitelezők közötti vita miatt csak 1970 második negyedévében fejeződhetnek be.

A kiskunhalasi üzemorvosi rendelőt viszont ez év novemberében átadják rendeltetésének, amelynek építéséhez az ÖTA 1.6 millió forinttal járult hozzá.

Üzemorvosi rendelő épül ezen kívül Záhonyban és Nagykanizsán is, amelynek befejezésére 1970, illetve 1971-ben kerül sor.

A félszázalékos ÖTA terhére korszerűsítik a budapesti MÁV Központi Rendelő audológiai állomását, s ez elnökségi ülés elfogadta azt a javaslatot is, amely szerint a budapesti audológiához hasonlóan a Szolnoki MÁV Rendelőben is létesítenek hallásvizsgáló állomást. A Duna-Tisza közi vasutasoknak tehát nem kell ezentúl hallásvizsgálatra Budapestre utazniuk, ha nagyteljesítményű hallásjavító készüléket igényelnek, mert ugyanezt a vizsgálatot Szolnokon is el tudják végezni.

Az elnökség, a félszázalékos ÖTA felhasználásáról szóló beszámolót, majd a vasutas dolgozók írásbeli és szóbeli panaszaival való foglalkozásról szóló beszámolót tudomásul vette, s az utolsó napirendi pontként egyéb ügyeket tárgyalt.

(szerényi)

Tanácskoztak a szocialistabrigád-vezetők

Ez év júniusában Ferencváros csomópont pártbizottsága határozatot hozott a szocialista brigádok munkájának értékeléséről, s az értékelés után a brigádvezetők összevont munkaértekezletének megtartásáról. *Ferencváros csomópont szocialista brigádvezetői a Péceli úti kultúrházban ültek össze, hogy megvitassák a mozgalom jelenlegi helyzetét.*

Az értekezletet *Móri László*, a pályafenntartás szb-titkára nyitotta meg, majd *Vágó Mátyás*, a csomóponti pártbizottság első titkára elemezte a csomópont szocialista brigádjainak munkáját. Ismertetése szerint az itt működő 129 szocialista brigád a teljes létszámnak mintegy 50 százalékát foglalja magában. *A brigádok egy-két kivételtől eltekintve, jól dolgoznak, de — mint az előadó mondotta — elégedettek nem lehetnek.* Igaz, hogy 1600 vasutas tanul, de kevés a szakvizsgázó. És azok a viszonylag fiatal dolgozók is, akiknek nincs meg az általános iskolai végzettségük — annak ellenére, hogy brigádtagok — nem sok hajlandóságot mutatnak alapfokú ismereteik pótlására. Negatívumként róható fel az is, hogy akadozik a törzsgárda kialakítása. *A fiatalok közül sokan kilépnek. De sajnos, nemcsak ők, hanem a régi bútordarabnak számító idősebb szakmunkások is gyakran távoznak meggondolatlanul. Igy, az amúgy is nyomasztó létszámhiány csak súlyosbodik.*

Gátolja a brigádok egyenletes fejlődését és akadályozza a mozgalom továbbterjedését az egyes munkahelyi vezetők közömbössége és értetlensége. Gazdasági eredmények jelszavát hangoztatva, fékezik az előrehaladást — kárt okozva ezzel elsősorban környezetük munkáskollektívájának és önmaguknak. Bár bővebb magyarázat nem szükséges ahhoz, mégsem tudják megérteni, hogy egy összeszokott baráti gárda mennyivel jobban meg tudja oldani feladataikat, mint azok, akik jó, ha bólintanak egymásnak.

Lengyel Zoltán, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára felszólalásában elsősorban az egyes vezetők értetlensége ellen emelt szót. Hangsúlyozta azonban: *„Nem elég a tüneti kezelés, az okot kell megszüntetni".* Vagyis a brigádok munkájának hatékonyságát, eredményességét kell növelni — s ez önmagáért beszél.

Legjobban a brigádvezetők hozzászólásaiból az derült ki, hogy mennyire időszerű volt az értekezlet megtartása. *Mindannyian választ kerestek arra, hogy azoknál a brigádtagoknál, ahol csikorog a gépezet és nem kellő a fejlődés, milyen okok játszanak közre, és hogyan lehetne azokat megszüntetni.* Olyan kérdések is a felszínre kerültek, amelyek máskor talán elkerülték az arra illetékesek figyelmét.

„Ha tudni akarod, mi van a házadban, kérdezd meg a szomszédot" — tartja a mondás. Erre az augusztusi délutánra azonban nem volt érvényes, mert a brigádvezetők őszintén beszéltek.

A fűtőházi szocialista brigádvezetők véleménye szerint az ottani munkát legjobban az gátolja, hogy hosszú idő óta főnök nélkül voltak kénytelenek dolgozni. Ugyancsak „szünetelt" a szakszervezeti bizottság munkája is.

A vonatkísérők képviselője azon kívánságának adott hangot, hogy jó lenne, ha végre valahára célszerűséget és logikát lehetne felfedezni a vezénylésekben.

A kocsivizsgálók brigádvezetője a forgalom létszámába tartozó dolgozókkal egyenlő jogokat és premizálási feltételeket kért brigádtagjai számára.

Őszinteség jellemezte *Bencze Lajos* állomásfőnök válaszadását is. Megállapította, hogy a vasút és a vasutasok gondjait és problémáit nem lehet csak felülről megoldani. Szükség van az egész vasutastársadalom segítségére is. A felszólalók egyébként konkrét kérdésekre — később — írásbeli választ kapnak.

Utolsó napirendi pontként a brigádvezetőket *Bojtor Imre, Madarász Katalin* és a *Törcsvés Művelődési Ház* népi zenekara szórakoztatta.

Zsoldos János

Szolidaritás a vietnami néppel

Szúmos vasúti szolgálati hely küldöttsége nyilvánított részvétet Ho Si Minh elnök elhunyta alkalmából

A „Vietnam '69" dokumentációs kiállítás ünnepélyes megnyitója
(MTI Foto, Szebelédi Géza felvétele)

A Vietnami Demokratikus Köztársaság fennállásának 24. évfordulója alkalmából Budapesten, a Kultúrkapcsolatok Intézetében *„Vietnam 69"* címmel dokumentációs kiállítás nyílt, amely gazdag képanyagával betekintést ad a harcok közepette is szocializmust építő, szorgos, hősies nép életébe, kultúrájába.

A magyar nép, a magyar vasutasság eddig is szolidaritással figyelte a vietnami nép hősi harcát, s nem egyszer tanújelét adta segíteni akarásának. *Országos méretű mozgalommá vált a „Takarót Vietnamnak" mozgalom, s ebből a vasutasság is részt vállalt.*

A Szolnoki Járműjavító Üzem és Szob állomás asszonyai a tavaszi békekampány idején szabad idejükben meleg takarót horgoltak a dél-vietnami szabadságharcosok és gyermekeik részére. Példájuk nyomán a budapesti területi bizottság nőbizottsága kezdeményezte e mozgalom elterjesztését. A nagy szolgálati helyek nőbizottságainak vezetői azonban javasolták, hogy gyűjtés bontakozzék és azon vásároljanak takarót. *A szakszervezeti bizottságok vezetőinek értekezlete is helyeslően fogadta a kezdeményezést, így a területi bizottság felhívással fordult valamennyi szolgálati hely szakszervezeti bizottságához és tagságához.*

Az élenjárók között van a *Hámán Kató Vontatási Főnökség: 16 565, a Hídépítési Főnökség 8098, a Budapesti Vasútigazgatóság 11 500, a Hatvani Vontatási Főnökség pedig 6125 forinttal.* De lehetne még sorolni az önkéntes adományok egész sorát és az adományozásban élenjáró szocialista brigádok nevét, hiszen a budapesti vasútigazgatóság területén egyre terebélyesedik az akció.

A gyűjtések befejeztével, az októberi magyar békekonferencia idején a budapesti vasutasok és az akcióban részt vett szolgálati helyek küldöttei szolidaritási nagygyűlésen adják át ajándékaikat a *dél-vietnami forradalmi kormány* magyarországi képviselőinek.

E napokban a szolidaritás nemes érzelme szomorúsággal is vegyül. *Ho Si Minh elnöknek, a vietnamiak népszerű Ho apójának halála fájdalmas a békeszerető magyar vasutasok számára is.* Az internacionalista szellem, a rokonszenv számos vasúti szolgálati hely küldöttségét vezette az elmúlt napokban *a Vietnami Demokratikus Köztársaság* budapesti nagykövetségéhez, ahol részvétlátogatáson keresték fel a gyász óráiban a vietnami nép magyarországi képviselőit, hogy együttérzésükről biztosítsák a szocializmust építő vietnami népet.

(Kovács)

Évek óta az élvonalban

EGYIK TRANSZMISSZIÓJA a nagybudapesti élelmezésnek. Nem a nagy forgalom, hanem a jelentős munka jellemzi ezt az érdekes állomást, amelyet a Boráros tér, a Soroksári út, s másfelől pedig a Duna határol.

Délután van. Tóth Zoltán forgalmi szolgálattevő és Simon Ferenc tolatásvezető a 2074-es „fordát" várják. *Tíz kocsi érkezik a Gabona Felvásárló és Feldolgozó Vállalat részére*, de a jegyzék szerint ez a szerelvény a VASÉRT-nek és a Papíripari Vállalatnak is hoz árut.

Király János helyettes állomásfőnökkel és *Simon Ferenccel* — az egyik aranyplakettes szocialista brigádvezetővel az állomást járjuk.

— Különösen nagy munkát végeztünk az elmúlt hónapban — mondja Simon Ferenc, *— amikor 3700 kocsit kellett megmozgatnunk, kihúzni vagy beállítani.*

Sok a darabáru is — veszi át a szót *Király János.* — A tételszám 5—10 000 között mozog. A munka jobb levezetése érdekében az AKÖV 07 és 08 üzemegységekkel komplexbrigád szerződést kötöttünk. Ez használt! Mi gyorsabban állítottunk be és húztunk ki, ők meg frissen, fürgén raktak ki. *Amióta a szerződés „él", azóta nem volt súrlódás, de még nézeteltérés sem a vállalattal. Évek óta élvonalban van az állomásunk. 1959-től — az 1965 évet kivéve — minden évben élüzem, vagy vezérigazgatói kitüntetésben részesültünk.* Az elmúlt évben is megkaptuk az élüzem címet. *Arra is büszkék vagyunk, hogy a szocialista brigádmozgalom egyik fészke Dunapart állomás.* Jelenleg — talán egyedülálló eset — *az állomás valamennyi dolgozója szocialista brigádtag.* A nyolc brigád közül kettő arany, kettő ezüst és négy pedig bronzkoszorús. *Tóth Zoltán* forgalmi szolgálattevő az egyik legeredményesebb aranyplakettes brigád vezetője, a jó munkája elismeréseként nyolc napot a Szovjetunióban töltött.

— Ez nemcsak az én érdemem — jegyzi meg szerényen, *Tóth Zoltán*, — hanem a brigád tagjaié is.

AZ IS SEGÍTI A JÓ ÜGYET, hogy oktatásokon, reggeli és esti „raportokon" mindig a legfontosabb ügyeket beszélik meg. A dolgozók tisztában vannak az őszi forgalom és az állomás jelentőségével, valamint azzal, hogy a kocsik gyors mozgatásával rövidül a kocsiforduló. *Mindhárom brigád nagyon ügyel a gyűjtős 2075 számú vonat rendességére. Kettős céllal: azért mert így a gyűjtősáru gyorsabban célba ér, nem utolsósorban pedig azért, mert a gyűjtős vonat rendessége, menetrendszerű közlekedtetése egyik fontos versenypont.* Az állomást kitüntették egyébként a „Szocialista szolgálati hely" címével is.

Esteledik. Mindenki a helyén van. A tartálykocsizó frissen mozgatja a kocsikat, a HÉV éles füttyszóval szalad a vízparton, amott raktári munkások serényen rakodnak egy teherautóra, közben a hűvös dunai szél jókedvűen táncol a vágányok között...

Gergely József

VASUTASPORTRÉ

Az állomásfőnök

Azt mondják róla, hogy jó vezető. *Az állomás dolgozói szeretik, megbecsülik, s biznak benne. Békéscsaba állomás felvirágoztatásáért, a munkásikerek érdekében a helyi szakszervezettel és pártvezetéssel együttműködve évek óta eredményesen dolgozik.*

Amikor Molnár Gábor, a főnöki szoba viszonylagos csendjében kérésünkre társadalmi funkcióit kezdi sorolni, először képtelenek vagyunk jegyezni. Tudjuk, hogy szakvonali vezetőink rendkívül elfoglalt emberek, az időbeosztás művészei, de hogy ennyire telik erejükből — idejükből!?

Tagja a vasútüzemi pártbizottságnak, megyei tanácstag, ahol az építési, közlekedési és vízügyi állandó bizottság titkári teendőit látja el, tagja a Megyei Forgalomszervező Bizottságnak, amely a közlekedési koncepciókból fakadó megyei problémák megoldásán dolgozik. Szervező titkára a Közlekedéstudományi Egyesület helyi szervezetének, s a munkásőrségben tartalék századparancsnok. E jelentős funkció sorozattal párhuzamosan szakvonali munkáját is rendkívüli precizitással szervezi meg. Munkája során sokat tartózkodik a dolgozók között és így a legtöbbször „elsőkézből" értesül olyan problémákról, amelyek megoldása a vezetők feladata.

Beszélgetésünk során *két nagyon fontos momentumot szinte elkerül Molnár Gábor. Közismert szerénységét ismerve arra gondolunk, szándékosan nem beszél arról, hogy az állomáson az ő közreműködésével lendült fel a szocialista brigádok munkája és vált jelentőssé a szakszervezeti bizalmiak tevékenysége.*

— Évek óta úgy éreztük, hogy a szakszervezeti bizalmiak az adminisztratív kötelességükön kívül és a kampányfeladatok mellett a mindennapi tevékenységünkben nem töltik be azt a hivatást — mondotta az állomásfőnök —, *amely a tagság bizalmából szinte magától értetődő. E kérdést mélyebben vizsgálva a párt- és a szakszervezeti vezetőséggel megállapítottuk, hogy az agitatív munkában a bizalmiak éppen a helyi tájékoztatást, az őket és dolgozótársaikat érintő helyi problémákat ismerik legkevésbé. Ilyen körülmények között csak olyan tájékoztatást adhatnak a csoporttagoknak, amelyet a sajtón, rádión és tévén keresztül a legtöbben tudnak. A helybeli problémákat csak a vezetők ismerik, az aktuális feladatok, gondok különböző megoldások, nehézségek, a vezetők vállán nyugszanak. Így konzultatív formában először az állomásfőnök, majd ezután havonként a vezénylőtiszt, bérfelelős, a két állomásfőnökhelyettes, a társadalombiztosítási tanács vezetője, értekezett a bizalmiakkal. A kezdeményezésnek láthatóan örültek a funcionáriusok, egy sor általuk nem ismert probléma látott napvilágot, sokkal több agitációs eszköz, érv állt rendelkezésükre, s jobban megismerték állomásunk életét.*

Nagy része van az állomási jó eredmények elérésében *a szocialista brigádmozgalomnak is. Az állomáson 28 szocialista brigád működik, 545 fővel. Az emberekkel való foglalkozás, a dolgozók ügyes-bajos dolgainak ismerete, nagyon sok tapasztalattal jár. A bizalom, a megértés sok olyan problémát megoldott már az állomáson, amelynek rendezését maguk a bajba jutottak sem remélték. A rossz vágányra terelődött családi életek, az ital ereje, lakásgondok, betegségek, mindmind nagy gondot jelentenek a brigádok életében is. A dolgozók 71 százaléka 40 kilométeres körzetből, vidékről jár be munkahelyére. Így sokkal nehezebb magánéletükbe bepillantani. Ilyen körülmények között elengedhetetlen követelmény az őszinte légkör. A szocialista brigádmozgalom az állomáson nagyon sok nehéz helyzetet segített már eddig is tisztázni.*

A brigádok nagy segítői az árván maradt vasutas családoknak, vasutas gyermekeknek. Az általuk patronált kis árvákat jelentős összegekkel segítik, féltő gonddal kísérik tanulmányi előmenetelüket, majd későbbi boldogulásukat az életben. Azelőtt társaik: megbízásából a brigádvezetők adták át a gyerekeknek, özvegyeknek az általuk gyűjtött összegeket, ma már a brigádok tagjai is ragaszkodnak ahhoz, hogy a meghitt kis ünnepségeken személyesen is részt vegyenek. Bizony, ezeket a kis „családi" összejöveteleket a nehéz munkában megedződött vasutasok is nem egyszer megkönnyezik.

A szocialista brigádmozgalom érdekében kifejtett eredményes munkásságáért Molnár Gábor állomásfőnök ebben az évben kapta meg a Szakszervezeti Munkáért Érdemérem ezüst fokozatát.

Sz. Tóth András

FELVÉTEL AZ ÚTTÖRŐVASÚTHOZ

A MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút felvételt hirdet az 1969. október 1-én induló úttörővasutas tanfolyamra. Jelentkezhetnek azok a budapesti és Budapest környéki pajtások, akik az általános iskola IV., V., VI. osztályos tanulói, tanulmányi eredményük legalább 3,5-ös átlagú, egészségi szempontból úttörővasutas szolgálatra megfelelnek, és az iskola úttörőcsapata javasolja őket erre a kitüntetésre. *A felvétel ideje és helye: 1969. szeptember 21-én délelőtt 9—12 óra között az Úttörővasút Hűvösvölgy állomásán.* Felvilágosítás: 52—74/6 üzemi és a 364—836 városi telefonon.

A vasutasgyermekek előnyben részesülnek.

Ajka jól zárta az első „félidőt"

Közép-Dunántúl gyorsan fejlődő, de ma is jelentős ipari központja Ajka. Erőmű, bányák és több nagyüzem termelése kapcsolódik szorosan az itteni vasútállomás munkájához és a ma már 23 ezer lakosú város személy forgalma sem lebecsülendő.

Hogyan felelnek meg Ajka állomás vasutasai az érthetően magas követelményeknek?

Immár négy esztendeje folyamatosan teljesítik az „Élüzem"-követelményként előírt szinteket. Tavalyi munkájuk alapján is elnyerték ezt a kitüntetést. Várható, hogy a folytatás sem lesz rosszabb... *Kocsis Jenő* üzemgazdász pontos adatokkal elégítette ki ez irányú kíváncsiságunkat. Tőle tudjuk, hogy az idei első félév eredményei jó munkát tükröznek. *A személyvonatok menetrendszerű indításában a 92 százalékos élüzemi követelménnyel szemben 97,55 százalékot értek el és vonatkísérőik 108,57 százalékos teljesítményt produkáltak az első félévben.*

A tehervonatok terhelése nőtt

Teherforgalmuk elérte a tervezett színvonalat és csak egy vonat hiányzott ahhoz az első félévben, hogy elszállított árutonna-teljesítményük elérje a félmillió tonnát. *Ezzel kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy tehervonataik átlagos terhelése 1572 tonna volt, 0,7 százalékkal több, mint az előirányzat.* A végzett munka minősége szempontjából lényeges, hogy a 91,52 százalékos kocsitartózkodási, valamint a 99,46 százalékos kocsikihasználási eredményük jobb volt az előírt szintnél. *Vonatközlekedési tervüket 85 százalék helyett 86,58 százalékra teljesítették az első félévben.*

Hét szocialista brigád dolgozik Ajka állomáson, 74 taggal. Közülük az első félévben *Horváth Lajos* rendelkező forgalmi szolgálattevő brigádja érte el a legjobb eredményeket. A második helyet a forgalmi brigádok versenyében *Kustos Tibor*, a harmadik pedig *Horváth János* brigádja foglalta el.

Üzemi balesetük csak egy volt az idén: egy bokaficam, ami 21 napi munkakieséssel járt. *Tárgyi baleseteik száma csökkent, de meg kell jegyezni, hogy az előfordult hat balesetből négy váltófelvágás volt.* Ezekre az állomás tavaly üzembe helyezett biztosító berendezésének kezelésével kapcsolatos kezdeti nehezségek adnak magyarázatot. *Biztató ígéret, hogy a veszedelmes „mellékapcsolásokat" a tavaszi hónapok óta sikerült megszüntetni.*

A munkaverseny második félévi eredményeit illetően — erről is szólnunk kell — csöppet sem bízakodó a hangulat Ajka állomáson. Hogy miért?

A huszonkettesek nem rakodnak

— Sok kiesést okoz nekünk a hét végi hiányos rakodás — mondta *Lambert János* kereskedelmi hivatalnok, a szakszervezeti bizottság titkára. — Különösen sokat bajlódunk a *22. számú Állami Építőipari Vállalat* főépítésvezetőségével, amely feltehetően még több évig dolgozik Ajkán. Pénteken délután bezárják a „boltot" és hétfőn délelőttig senkit sem találunk a telephelyükön, akit értesíthetnénk a részükre érkezett áruról. *Az üveggyár, a timföldgyár, az erőmű és a mangánbánya együttesen nem okoz annyi gondot, mint a 22-es egymaga...*

— Mit lehetne tenni, hogy megszűnjön a kocsik kirakatlan ácsorogtatása?

— Nem tudjuk, hiszen a szigorúan felszámolt kocsiállás-pénz nem használ.

Ajka állomás teljesítményében nagy szerepük van az irányvonatoknak. *Naponként indítanak rakodással képzett irányvonatokat Budapest Ferencvárosba, illetőleg Inotára, Győrbe vagy Szombathelyre.* Tartalékaik gőzmozdonyok, melyek nehezen győzik a rendezést és az iparvágányok kiszolgálását. Különösen, ha Celldömölk is rendezetlen vonatot küld az ajkaiaknak — ami nem is ritkaság... Mondják, hogy elkelne már itt erősítésként egy jó, mozgékony Diesel-mozdony.

Tekintve, hogy a szakszervezeti bizottság titkárával beszélgettünk, s közben *Horváth Kálmán* oktatótiszt, az szb gazdasági felelőse is csatlakozott hozzánk, nem mulaszthattuk el, hogy az ajkai vasutasok helyzete, munkakörülményei felől is érdeklődjünk.

A közbeváltást jól megszervezték

— Sikerült tovább kiterjesztenünk a forgalmi dolgozóknál már korábban megvalósított közbeváltást. Augusztusban már minden raktárnokunk két közbeváltást kapott — mondta *Lambert János.* — A közeljövőben a fuvardíjszámfejtők és a személypénztárosok közbeváltását is szeretnénk megvalósítani. Ezt segíti elő, hogy most képezünk ki két új számfejtőt és személypénztárost.

— Ezek szerint Ajkán nem gond az utánpótlás... — jegyeztük meg.

— Túlzás lenne, ha ezt mondanánk — szólt erre *Horváth Kálmán.* — A fiatalok első kérdése, hacsak nem vasutascsaládból valók, az, hogy van-e szabadszombat, meg vasárnap ugy-e nem kell bejönni... S ha megadjuk a felvilágosítást, a legtöbbje elköszön.

— A szociális ellátottság?

— Lehetne rajta javítani — mondta a titkár. — *A kocsirendezőknek, a vonatkísérőknek és a raktári dolgozóknak van öltözőjük, ha kicsit zsúfolt is, de az állomás nődolgozói az irattárban kénytelenek öltözni.* Az üzemi ebédet az erőmű konyhájáról kapjuk, s egy ebéd 3,70 forintba kerül a dolgozónak. Állomásunkról 25—30 vasutas veszi igénybe ezt a nagyon kedvezményes juttatást.

A szakszervezeti élet alapját Ajka állomáson is a szervezettség jelenti. Erre nem lehet panasz.

— *Állomásunkon minden dolgozó szakszervezeti tag és a Magyar Vasutas előfizetője is — jegyezte meg Horváth Kálmán, utalva arra, hogy az öttagú vezetőség és a 15 szakszervezeti bizalmi a szervező munkát illetően jól megállja a helyét.*

Hasznos volna, ha ezt az aktivitást továbbfejlesztenék a szervezeti életben, különösen a kulturális tevékenységben. Hiszen például egy letéti könyvtár népszerűsége igazán nem attól függ, hogy bejárók, vagy helybeliek dolgoznak-e az állomáson.

Lőrincz János

Gazdaságosabb kocsifordulót

Az őszi szállítások sikere érdekében tanácskoztak a X. kerületi üzemek és Rákos állomás vezetői

A MÁV előtt álló fuvarozási feladatok rohamosan gyarapodnak. A népgazdaság az idén a tavalyinál is több áru elszállítását követeli. *Rákos állomáson különösen nagy gondot okoz a teherfuvarozás, hiszen a X. kerület nagyüzemeinek iparvágányain egész évben feszített munka folyik,* s az őszi csúcsforgalom előtt bizony gondot okoz a kocsikkal való ellátottság. *Mi sem bizonyítja ezt jobban, hogy ezek az üzemek augusztus hónapban félmillió forint kocsiállás pénzt fizettek, ugyanakkor még azt sem mondhatjuk, hogy szervezetlenül rakodnak.*

Rákos állomás vezetősége, hogy megelőzze az őszi vitákat, hogy az igényeknek megfelelően tudja kiszolgálni partnereit, beszélgetésre hívta össze az érintett üzemek szállítási osztályvezetőit. Kétórás *tanácskozáson ismerkedtek egymás gondjaival, s keresték azokat a lehetőségeket: hogyan lehetne még gyorsabbá tenni a rakodást,* folyamatossá, menetrendszerűbbé a kocsikiállításokat.

VASÁRNAP IS RAKODNI KELLENE!

Debreczeni Károly állomásfőnök és *Varga B. András* pártitkár elmondta, hogy mit igényelnek a vasutasok. Kérték, hogy szervezzék meg a folyamatos szabadszombati, illetve vasárnapi rakodásokat, s ahol lehetséges, az éjszakai rakodást is.

A KAV-telep szállítási osztályvezetője az értekezleten elmondta, hogy nemrégiben egy új telepet létesítettek, ahol 100—120 kocsit tudnak majd egyszerre rakodni, s így — ígérte — *a késetten kezelt kocsik száma csökkenni fog, de legalábbis nem növekszik majd a szállítási csúcsban sem.* Mindössze azt kérték a vasutasoktól, hogy az eddiginél is pontosabban érkeztessék a szerelvényeket.

A Növényolajipari Vállalat kevés kocsit fogad, mindössze 287-et havonta, ebből azonban 72-őt kezeltek késve, s közel 20 ezer forint kocsiálláspénzt fizettek augusztusban. A szállítási osztályvezetőnek praktikus kérése volt, amikor azt mondta, *hogy a jövőben ne húzassák be a vagonokat az iparvágányra, hanem tolassák, s akkor egy iparvágánnyal növekszik a rakodóterületük.*

Az állomás vezetői ezt meg is ígérték.

Az Orion-gyáriak helyzete már nehezebben lesz megoldható, ugyanis az odaérkező áruk legtöbbje külföldről jön és nehéz biztosítani az ütemességet. Gyakran 70—100 kocsi fut be, máskor pedig mindössze 5—6.

— Úgy vagyunk, mint a huszonegyezők, nem tudjuk, hogy a 17-re alsót, vagy ászt kapunk — panaszkodott a szállítási osztályvezető.

Az állomásfőnök viszont megjegyezte: ha az éjszakai rakodást megszerveznék, bizony csökkenhetne a kocsiálláspénz, több vagonnal dolgozhatna a MÁV. Ugyanis az Orionnál augusztusban a kezelt 82 kocsiból 42-ért fizettek kocsiálláspénzt. Úgy tűnik, náluk lenne mit javítani a rakodás szervezettségén.

A Magnezit Művek képviselője arról számolt be, hogy rakodógépet vásároltak, s ezzel valószínű, csökkenni fog felesleges kocsiállás, javul rakodás üteme. Az újonnan vásárolt gép 30 perc alatt rája ki a vagont, a 6 órás kézi munka helyett.

A téglagyárak rakodási problémái miatt is sokat szenvednek Rákos állomás vasutasai. Most azonban nálunk is felépült egy új rakodóhely és megvásárlásra kerül egy rakodógép. S ha ígéretükhöz híven jól szervezik a munkát, javulhat az állomás kocsiellátottsága.

A szállítási osztályvezetők nem először találkoztak a szállítási csúcs előtti baráti beszélgetésen, mert az állomás vezetői az elmúlt évben és azelőtt is megrendezték ezt. S hogy nem eredménytelenül, *azt az bizonyítja, hogy már eddig is sokat tettek a vállalatok a korszerűbb, a gyorsabb rakodás megszervezésében.* Idén azonban újabb feladatok várnak a vasutasokra és a szállítótákra is. *Úgy tűnt, a Rákos állomáson lezajlott megbeszélés alapján tovább javulhat a szállítók és a szállítottak közötti együttműködés,* s a kocsiállások csökkenésével felszabaduló vagonkapacitás hozzájárulhat ahhoz, hogy zökkenőmentesebb legyen az ország vérkeringése.

Leples György

Eresz alatt fecske fészkek

Mint utas érkeztem a Hatvan—Salgótarján vonalon levő *Mátravidéki Erőmű* állomásra. Már első pillantásra szemembe tűnt, hogy ugyanolyan tiszta, gondozott és rendes, mint a legtöbb vasútállomás. Ahogy jobban körülnéztem, azt is megállapíthattam, hogy *ez az ország legkedvesebb állomása.* Az épület eresze alatt ugyanis 38 megépített és több épülő fecskefészket számoltam össze.

Biológus vagyok. Tudom, hogy a fecskék után mennyi piszkot kell az ott szolgálatot teljesítő vasutasoknak eltakarítani, hogy az állomás tiszta maradhasson. Meggyőződésem, hogy a Mátravidéki Erőmű állomás dolgozói valamennyien becsületes emberek, és mert szeretik a hasznosmadarakat, nem űzik el az amúgyis pusztulófélben levő molnárfecskéket.

K. L.

VASUTASOK ÉS POSTÁSOK

együttműködésének eredménye: gyorsaság, pontosság

A posta még kezel, pedig a forgalmi szolgálattevő már közeledik tárcsájával a szolgálati kocsihoz. Rátekint az órájára. Másfél perc múlva indulnia kell a pécsi gyorsnak.

A postások szaporán dobálják a csomagokat, újságkötegeket, levélzsákokat a hosszú lengyel gyártmányú postakocsiba. *Pillanatok alatt kiürülnek a mellette sorakozó villamos targoncák, de még mindig újabbak is kanyarodnak a mozgópostához.* A Nyugatiból befutott postai gépkocsijárat hozott csomagokat és levélzárlatokat.

A kijárati jelzőn kigyullad a zöld fény.

A tárcsa felhívást jelez a beszálláshoz. *Mire a forgalmista magasba lendíti karját, már zárva a mozgóposta ajtaja.* Nem maradt le egyetlen csomag sem, s a gyorsvonat pontosan gördül ki a déli pályaudvarról.

A NYÍRSÉGTŐL A DUNÁNTÚLIG

— Naponta tizenegy mozgót indítunk és ugyanennyit fogadunk a Déliben — mondja *Tóth Jenő*, a 78-as mozgópostafőnökség kirendeltségének vezetője. — Huszonnyolc évvel ezelőtt lettem mozgóposta, s négy éve ezt a kirendeltséget vezetem. A vasutasoktól nagyon sok segítséget kapunk szolgálatunk ellátásához. *Ez a segítség a vasutasok részéről nemcsak itt a Déliben tapasztalható, hanem a Keleti- és a Nyugati pályaudvaron is. A MÁV dolgozóinak érdeme is benne van tehát azokban az eredményekben, hogy például az országos napilapok, szinte egyidőben jelennek meg Budapesten és a vidéki városok utcáin, vagy abban, hogy a Szabolcsban ma feladott levelet, csomagot holnap Veszprémben, Siófokon, Nagykanizsán kézhez kapja a címzett.*

Török József, a postai kirendeltség csoportvezetője, név szerint sorolja azokat a vasutasokat, akikkel hosszú évek óta együtt dolgoznak: *Rakk Kálmán* állomásfőnökön, *Borlai Jenő* helyettes főnökön és *Kamper Ernő* térfőnökön kívül szóba kerülnek a tolatásvezetők is.

„NYÁRI ERŐPRÓBA"

— *Lassú Béla, Szlucska Mihály, Lakatos Alajos* és a többiek gyakran átjönnek hozzánk, hogy megbeszéljük: melyik kocsit, mikorra, hova állítsák. Látjuk jól, nem könnyű az ő feladatuk sem. A mi munkánkat a helyszűke és a létszámhiány nehezíti, a vasutasokat pedig ezenkívül a nyári forgalom állítja rendkívüli erőpróba elé. Csúcsidőben szinte percenként érkeznek és indulnak a — többségükben balatoni — vonatok. Képzelhető tehát, mit jelent ilyen körülmények között átállítani a mozgókat a postai vágányokra. Akár az érkezési oldalról kell az indulási oldalra, akár az indulásiról az érkezésire mozgást végezni, a tolató szerelvények keresztben elzárják a ki- és bejárati vágányokat. Sokszor szinte csodáljuk, hogy mégis milyen ügyesen, a vonatok késleltetése nélkül kielégítik a mi igényeinket is.

A postásokban ugyanúgy megvan az igyekezet: segíteni a vasutasok munkáját. A rakodás gyorsítása, a munka jó szervezése hozzájárul a vonatok menetrendszerűségéhez. A postánál már készülnek a rakodás gépesítésére. A tervek szerint a budapesti pályaudvarokon nemsokára kerekekre szerelt szállítószalagokat használnak majd a postakocsikba történő rakodáshoz. Amíg ez megvalósul, a postások addig is készek a jó együttműködésben rejlő lehetőségek kihasználására.

KÖLCSÖNÖS KÍVÁNSÁG

— Vannak-e kölcsönös igények, kívánságok?

Tóth Jenő kirendeltségvezető így válaszol:

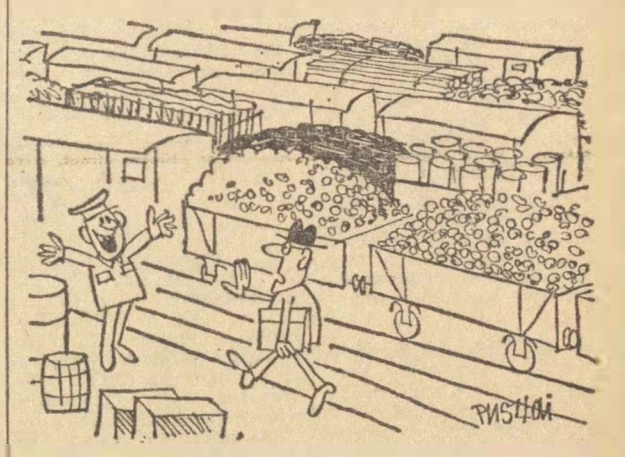
— Szeretnénk, ha az esti órákban a postát hozó vonatok közül, minél több érkezhetne a VI. vágányra. A peron egyéb részein ugyanis szűk a hely, ezért a vasút, a posta és az Utasellátó vonatokat váró targoncál szinte barrikádokként akadályozzák az érkező utasokat a közlekedésben. *Jó lenne az is, ha a MÁV műszaki kocsiszolgálata — amely úgyis gépesíti a vagonok mosását — elvállalná a mozgó postakocsik külső tisztítását is.* A postások jelenleg ezt társadalmi munkával végzik.

Borlai Jenő állomásfőnökhelyettes a vasutasok egyetlen kívánságát tolmácsolja:

— A targoncavezető postások óvatosan, lehetőleg kevesebb tülköléssel vezessék járműveiket a pályaudvar területén. Hozzáteszi azonban: — Ez a kérés nemcsak a posta, hanem a MÁV és az Utasellátó targoncavezetőinek is szól.

Kovács József

Vasárnap délben



— Végre, valaki jött rakodni!
— Hiába örül, én csak ellenőrizni jöttem a vasárnapi rakodást.
(Pusztai Pál rajza)

Erősödő forgalom — sikeres félév

A napokban ért véget Debrecenben a termelési tanácskozások időszaka. *A négy napon át folyó beszélgetésen, több mint 1500 vasutas vett részt,* s mondta el véleményét.

Az állomás dolgozói, élüzemszinten teljesítették az 1969. első félévi tervet. Az 1670 tonnás tervszámmal szemben 1793 tonnát teljesítettek (101,5 százalék). A vasúti kocsik kihasználása a tervezettnél 3,2 százalékkal jobban sikerült. *Debrecenben sokasodott a munka, 9629 vonatot kezeltek az első félévben, s nem volt könnyű tartani a menetrendszerűséget sem.*

A több napon át tartó termelési tanácskozáson az eredmények mellett a felszólalók felhívták a figyelmet a hibákra is, s ezek elsősorban a minőségi munkával voltak kapcsolatosak.

A második félévi feladatok még jobb teljesítése érdekében meghatározták a követendő módszereket, s ahol a leggyengébben ment a munka, ott több mint 10 ezer forint célprémiumot tűztek ki. A legnagyobb gond a kocsitartózkodási terv teljesítése. Az elkövetkezendő időben ezen szeretnének elsősorban javítani. Ezért célprémiumban a kocsimesterek, a tolatásvezetők, kocsirendezők részesülhetnek. A legalacsonyabb összeg 100 forint lehet.

A most kezdődő őszi forgalom idején, sok használt veszik majd a termelési tanácskozáson elhangzottaknak a debreceni vasutasok, hiszen a szocialista brigádok máris megfogadták, hogy a nehézségek ellenére is mindent megtesznek annak érdekében, hogy ellássák a növekvő szállítási feladatokat, hogy a tervek teljesítése a II. félévben az elsőnél is kedvezőbben alakuljon.

Czeglédi Sándor

VERSENY A HATÁRON

A Koprivnyica—Gyékényes határállomások közötti brigádverseny első félévének győztese Gyékényes lett. A tervezettnél is jobban sikerült betartani a menetrendszerűséget, a számadást, átadást és előjelentést. Az eredmények munkát nagymértékben segítette a helybeli határőrség és vámhivatal dolgozóinak szoros együttműködése, akikkel az állomás szocialista brigádjai szerződést is kötöttek.

Gyékényes és Koprivnyica állomás dolgozói között kitűnő az összhang s szomszédaink fogadkoztak, hogy a második félévet ők fogják megnyerni.

Várfalvy Gyula
Gyékényes

A túlmunka díjazása

Szabad idővel és pénzzel váltható meg a havi 250–240 órán felül végzett munka

A MÁV Kollektív Szerződése a Munka Törvénykönyvéhez kapcsolódó KPM végrehajtási utasítás alapján adott szabályokat a forduló szolgálatban (12/24 stb.) foglalkoztatott dolgozók munkaidejére, illetve túlmunkájára.

A KPM-utasítás 5. §. 2. bek. azokra a munkahelyekre rendeli a havi 210—240 órás munkaidőket *„...ahol a munkaidő egyrészében a forgalom folyamatosságának fenntartása érdekében a dolgozók jelenléte szükséges..."* A havi 240 óráig terjedhető munkaidő tényleges mértékét a váltásos szolgálat rendje — a szolgálatban töltött idő és a pihenőidő meghatározott arányú (pl. 12/24, 14/34, 16/32) rendszeres váltakozása határozza meg.

A kollektív szerződés 23. §-a lehetőséget ad a 12/24-es fordulóknál havi háromszori közbeváltás beiktatására, a 16/32-es fordulók helyett pedik 14/34 órás fordulók alkalmazására, hogy így a havi munkaidőkereteket a heti 48 órás munkaidőhöz közelebb hozzák.

Az így kialakított — csökkentett és csökkentés nélküli — munkaidők lényeges eleme és meghatározója a változások rendje, az előre megállapított rendszeresség. *Történetesen a közbeváltás nélküli 12/24-es fordulóban minden 12 óra szolgálat után, 24 óra pihenőidő következik, s így rendes munkaidőként, havonta húsz ilyen forduló követheti egymást, mert 20x12 óra szolgálat = 240 óra.* A bevezetett havonként háromszori közbeváltás esetén, ha a váltások rendje szerint minden hatodik szolgálat után egy közbeváltás következik, ezt a váltási rendet kell követni és figyelembe venni a havi munkaidőkeretként. Ugyancsak a váltások rendjéből kell kiindulni, a 14/34 vagy 16/32-es fordulók esetében is. *Amennyiben a 16/32-es fordulóban nincs közbeváltás, úgy 15x16 óra szolgálat = 240 óra a dolgozó havi munkaidőkerete.*

A KPM utasítás szerinti

havi 240 óra a munkaidőkeret felső határát adja, s ez azt jelenti, hogy a váltások rendjéből adódóan a fordulós szolgálatos dolgozó munkaideje is maximum havi 240 óra lehet.

A havi 240 órás maximális munkaidő viszont nem azt jelenti, hogy 240 órán túl a dolgozó nem köteles szolgálatát ellátni, hogy például: a húsz 12/24-es forduló után nem lenne köteles a huszonegyedik szolgálatba is jelentkezni, hanem csupán azt jelenti, hogy a 240 óra feletti szolgálat már nem tartozik a dolgozó rendes munkaidejébe, *hanem az Mt. v. 46. §. 1. bek. szerint munkaidőn túl végzett munkának, túlmunkának kell azt tekinteni.*

A dolgozó tehát nem maradhat távol mukahelyétől azon a címen, hogy a havi munkaidejét már ledolgozta, hanem minden külön rendelkezés nélkül — a havi munkaidő ledolgozása után is — jelentkeznie kell a soron következő fordulójába, de az a munka, ez a szolgálat már nem fér bele a rendes munkaidőbe, hanem túlmunka lesz *és a túlmunka megváltására vonatkozó szabályokat kell erre a szolgálatra alkalmazni.*

A túlmunka fogalmába

tartozik az a szolgálat is, amelyet rendes fordulóján kívül kell a dolgozónak — külön utasításra — teljesíteni. Ilyen — rendes fordulón kívüli — szolgálat lehet a soron kívüli berendelés, (24 órás pihenőidő, megszakításával másik túrba való „beugrás", vagy ha a váltótárs távolmaradása miatt 24 órát kell szolgálatban maradni és a legközelebbi saját túrban ismét szolgálatba kell jelentkezni). De rendes fordulón kívüli tevékenységnek minősül a munkaidőn kívül tartott kötelező szakmai oktatáson töltött idő is, s a kollektív szerződés rendelkezései szerint ezt is meg kell váltani. *(Koll. Szerz. 66. §. 2. bek.)*

A forduló szolgálatban foglalkoztatott dolgozók túlmunkájának megváltására, illetve a megváltás módjára a kollektív szerződés két helyen is tartalmaz rendelkezést. *A forduló szolgálatosok túlmunkáját elsősorban szabad idővel kell megváltani, vagyis annyi szabad időt kell a dolgozónak rendes munkaideje terhére kiadni, amennyi túlórát teljesített.* Ez pedig azt jelenti, hogy a végzett túlmunka idejével azonos időtartamra kell a dolgozót a szolgálat alól felmenteni, s a szolgálat alóli mentesítés után meg kell adni a forduló szerinti pihenőidőt (pl. 24 órát), úgy mintha a szolgálatot teljesítette volna. *(L. Koll. szerz. 142. old. Állásfoglalás a 20. §-hoz.)*

A szabad idő ilyen megváltásának szigorú, időbeli határt szab *a kollektív szerződés 28. §. 1/b. pontja és a 29. § 3/b—c. pont rendelkezése. A közbeváltós fordulóknál, ha valamely közbeváltás elmaradt, vagy ha valamely okból átmenetileg 24/24-es fordulót kell teljesíteni, a túlmunkával azonos tartamú szabad idő kiadásának határideje a munkavégzést követő harmadik hónap utolsó napján lejár.* A június hóban végzett túlmunkát legkésőbb szeptember hónapban lehet szabad idővel megváltani.

A közbeváltás nélküli

forduló szolgálatnál pedig az esetleges 240 óra feletti munkáért járó szabad időt, a munkavégzést követő negyedév végéig kell kiadni, (a május hóban teljesített 240 órán túli szolgálat még a III. negyedévben — szeptember végéig — szabad idővel megváltható), de a IV. negyedévben minden szabadidő-tartozást le kell rendezni.

A szabad idő kiadásának határidejéig nem rendezett tartozásokat a határidő lejárta után már nem lehet idővel megváltani, hanem a kollektív szerződés 29. §. 3/b. pontjában közölt átalány forintösszegével kell a túlmunkát fordulónként kifizetni. Az átalány összege a túlmunkát végző dolgozó munkaköri besorolását figyelembe véve a következő:

	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
	munkaköri csoportban (Ft.)					
Ügyintéző	140	130	120	110		
Szakalkalmazott	130	120	110	100	95	90
Kisegítő	100	90	85	80		
Szakmunkás	110					
Betanított munkás	95					
Segédmunkás	85					

Az itt hozott átalány összegét annyiszor kell számítani és kifizetni, ahány fordulónak megfelelő túlmunkát a határidő lejártáig szabad idővel nem váltott meg a szolgálati főnökség.

Dr. Banka József

A szakosztályok érdeke, vagy a vasút érdeke a fontosabb

HUZAVONA EGY ÚJÍTÁS KÖRÜL

A szocializmus építése, a műszaki és gazdasági élet fejlődése nem nélkülözheti a dolgozók széles rétegei alkotó tevékenységének kibontakozását. Az alkotó tevékenység egyébként az újítómozgalom fő feladatát képezi a vasút területén is.

Ennek érvényesülését van hivatva elősegíteni az 57/1967. sz. újításokról és találmányokról szóló kormányrendelet, amely minden dolgozó részére lehetővé teszi az újítómozgalomban való részvételt és a vállalati hasznos eredménnyel járó javaslat esetén az újító erkölcsi és anyagi elismerését írja elő.

A vállalati hasznos eredmény igényének ismeretében nyújtotta be 1968. október 15-én *Földházi János technikus* és *Molnár Gyula művezető* a „HTO-6 típ. oszlopok lámpafejjel való ellátása" tárgyú újítási javaslatát. (Az állomásokon gyakran láthatjuk, hogy a világító és hangszóró oszlopok egymás mellett vannak, s ezek nemcsak költségesek, hanem esztétikailag zsúfolttá és egyben balesetveszélyessé is teszik az állomást.) *Az újítók a két oszlop egyesítését javasolták, hiszen ezzel, a balesetveszély csökkenésén kívül a vasút részére hasznos eredményt, költségmegtakarítást is kívántak elérni*

„Ez döntő probléma, ezt kell megvizsgálni"

Az újítók szolgálati főnöksége — mivel szerkezeti módosításról van szó — elbírálás végett továbbította a 7. szakosztálynak. *A szakosztály szakvéleményezője a javaslattal előzetesen egyetértett, és javaslatot tett egy darab oszlop kísérleti legyártására.* Mivel a tárgy szerinti oszlop megrendelője a 9. szakosztály, a szakvéleményt megküldték a részükre is. A 9. szakosztály szintén egyetértett a javaslattal és hozzájárult az egy oszlop kísérleti legyártásához. *Ezzel elvileg az újítási javaslat elbírálása befejeződött és megkezdődött a két szakosztály közötti huzavona.*

A 7. szakosztály, — mivel az említett oszlop megrendelése nem tartozik hatáskörébe — kérte a 9. szakosztályt a kísérleti oszlop megrendelésére. A 9. szakosztály ... Megállapította, hogy a javaslat szerinti, kettős célt szolgáló oszlopok költségesebbek. A javaslatot a következő bejegyzéssel küldte vissza a 7. szakosztálynak: *„...az oszlop átalakítása a költségeket megnövelné, és így az olcsóbb oszlop helyett, drágább kerülne felhasználásra. Ez döntő probléma, ezt kell megvizsgálni".*

A 7. szakosztály ennek alapján 1969. július 26-án: *„Javaslatukat nem kívánjuk alkalmazni, mert kifejezetten gazdaságtalan"* szövegezéssel az újítást elutasította.

Ki vállalja a többletköltséget?

Vizsgáljuk meg egy kissé részletesebben a szakosztályok által hangoztatott gazdaságtalanságot:

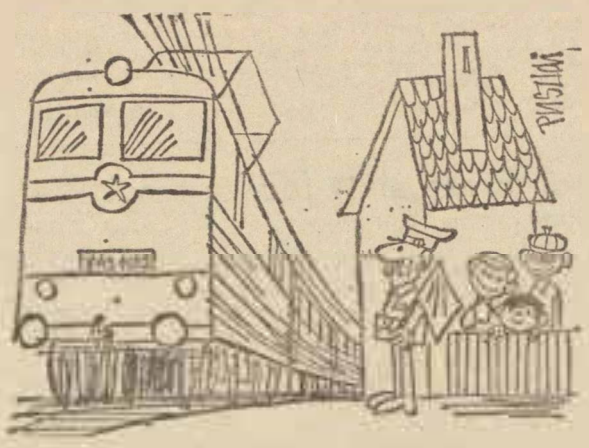
A 7. szakosztály a térvilágításhoz szükséges oszlopokat Y-fejjel 1700 forintért, az ostornyeles oszlopot 1560 forintért, a 9. szakosztály a HTO-6 oszlopot 3090 forintért kapja a Kitérőgyártó Üzemtől. Az természetes, hogy bármelyik oszlop kettős célra való átalakítása az egy oszlop árát bizonyos mértékben megemeli és ezt a megemelt költséget nem akarja egyik szakosztály sem viselni. *A gazdaságosság vizsgálatából az is kiderül, hogy a javaslat lényegét akarva vagy akaratlanul, egyik szakosztály szakvéleményezője sem értette meg.* A javaslat ugyanis azt célozta, hogy az eddigi két oszlop helyett egy oszlopot gyártsunk és nem az a lényeg, hogy a szakosztályok egyikének vagy másikának gazdaságtalan, hanem, hogy a MAV-nak gazdaságos. E tekintetben a *Vasúti Újítási Szabályzat 2. &. 4. bekezdés* is úgy rendelkezik, hogy a hasznos eredményt a MAV részére kell biztosítani, és nem a szakosztályok valamelyikének.

Nyilvánvaló, ha az elbíráló az oszlop átalakítását, illetve összevonását elfogadná, gyártása olcsóbb, gazdaságosabb lenne a vasút részére, mint a két oszlop további gyártása. Ezt egyébként nagyon egyszerű számítási adatok bizonyítják. A vasút jelenleg a két oszlop gyártásáért 4650, illetve 4790 forintot fizet, a javaslat szerinti pedig az „egyesített oszlopok" 3479, illetve 3390 forintba kerülnének.

Nem lenne érdemesebb a vasút érdekeit előtérbe helyezni a szakosztályok érdekeinél?

Skultéti Emánuel

IRIGYKEDŐK



— Új villamosvonatot kapott a Pista bácsi!

(Pusztai Pál rajza)

15 éves a Házkezelési Főnökség

1954. szeptember 1-én a MÁV központi igazgatásának átszervezésével egyidőben alakult meg a *Házkezelési Főnökség.* Ekkor foglalták írásba azt is, hogy mi lesz az újonnan létrehozott főnökség munkája, feladata. Röviden megfogalmazva: ők végzik a központi hivatali és igazgatási épületek karbantartását és az ezzel kapcsolatos valamennyi teendőt.

Köztudott, hogy ezek az épületek már túl vannak a gyermek — sőt a serdülőkoron is. Éveik száma valahol 80 és 100 között számlálható. *A magyar vasút megalapításától kezdve egészen 1949-ig az A. III. osztály kezelte a már említett épületeket, valamint a vasútintézeti és nyugdíjintézeti lakóházakat.* Az 1949. március 1-én végrehajtott átszervezés

a házkezelőség fizikai dolgozóit a Budapesti Magasépítményi Osztálymérnökség létszámába osztotta be.

Ez rendkívül visszás helyzetet teremtett. Ha bármi hiba adódott valamelyik épületben, az előadónak először meg kellett a munkát rendelni. Ez okból állandósultak a több napos késések.

A tarthatatlan állapotok megszüntetését célozta az a rendelkezés, amely rövid idő múlva létrehozta *a központi hivatalok, segédhivatalok és házgondnokságok szervezetét.* Ugyanekkor visszahelyezték a szakmukásokat a Magasépítőktől. Ők is külön nevet kaptak, mint műszaki házgondnokság dolgoztak tovább. E két hivatal felettes szerve lett végül is a harmadikként megszervezett MÁV Gazdasági és Gondnoki Hivatal. Miután egyre inkább egyszerűsödött a hivatali adminisztráció és a központi ügyintézést nem igénylő feladatokat a külszolgálatok hatáskörébe utalták, újabb átszervezésre lett szükség. És elérkeztünk 1954-hez, a Házkezelési Főnökség megalakulásának időpontjához.

A létszám ekkor 192 fő volt.

Ennyi ember kezdte a munkát. Mindent felsorolni, amit azóta közmegelégedésre elvégeztek, nehéz, majdnem lehetetlen lenne.

A főnökség létszáma ma 256 fő. A karbantartási, felújítási munkálatok átlagos évi költsége 18—20 millió forint, a legnagyobb mérvű takarékosság mellett is. Ez a nem túl népes gárda tehát jókora összeg felett „rendelkezik". Sok függ munkájuktól és dicséretükre legyen mondva, mindeddig még nem okoztak csalódást.

Elsőrendű feladatnak tekintik, ha bárhol dolgoznak és bármilyen munkát végeznek is, mindig biztosítják az érintett munkahelyeken a zavartalan ügyemenetet. Talán ez is egyik oka a közmegelégedésnek és a közmegbecsülésnek.

Legteljesebb megelégedettségét juttatta kifejezésre dr. Rimóczi László a 3. szakosztály vezetője is a 15 éves jubileumra rendezett ünnepségen.

A kitűnően megszervezett ünnepség is jól visszatükrözte a főnökségen uralkodó rendet és hangulatot.

Persze a jó hangulat nem is volt meglepő, hiszen a törzsgárda tagjainak a kitüntetésen és az oklevélen kívül nagy összegű pénzjutalmat is osztott *Madaras István,* a főnökség vezetője. A jutalmazást azonban nemcsak az eredményes munka, vagy a jubileum, hanem a kitűnő közösségi szellem is indokolta. Elég például rápillanatanunk a szocialista brigádmozgalom fejlődését jelző számokra.

1967-ben 16 szocialista brigád dolgozott 159 fővel. Egy évvel később a brigádok száma már 22, ma pedig 23, s a főnökség teljes létszámából 218-an tagjai a brigádoknak.

Zsoldos János

Újítók: a szocialista brigádok

Ankét a MÁV debreceni járműjavítóban

Az újítómozgalom eredményeiről, gondjairól tartottak ankétot az elmúlt napokban *a MÁV Debreceni Járműjavító Üzemben. Szabados Dezső főmérnök ismertette az üzem első félévi eredményeit, és a második félévi feladatokat.* Elmondotta, hogy a benyújtott javaslatok száma és gazdasági eredménye is nőtt az elmúlt évhez viszonyítva. *Az első félévben 497 240 forint hasznot hoztak a javaslatok, ötletek, s az újítók részére 22 514 forint újítási díjat fizettek ki.*

A főmérnök örömmel állapította meg, hogy az üzem újító mozgalma is jelentősen járult hozzá a termelékenység növeléséhez.

A beadott javaslatok 40 százaléka termelékenységet növelő jellegű, 30 százaléka anyagtakarékossággal kapcsolatos,

s a további ugyancsak 30 százaléka munkavédelmi volt. Az üzemünkben ennek nyomán tovább csökkent a nehéz fizikai munka, s a kézi munkát egyre több ötletes kisgép helyettesíti.

A dolgozók nemcsak hasznát látják az újításoknak, hanem maguk is készítették a javaslatokat. Az újítások 65—70 százalékát fizikaiak nyújtották be, s a legcélszerűbb javaslatokat pedig idén a szocialista brigádok közösen dolgozták ki.

Az első félévben 18 szocialista brigád adott be javaslatot, s ebből 7 már megvalósult, 4 kísérlet alatt áll.

Különösen a villanyszerelő szocialista üzemrész, a légfékkalakatos szocialista üzemrész, és az újító lakatos szocialista brigád tűnt ki.

Gál József üzemigazgató az újítási ankéton a szakvéleményezőknek pénzjutalmat adott át, majd a mintegy 100 résztvevő, szocialista brigádtagok, műszaki, gazdasági vezetők, társadalmi aktívák megvitatták a mozgalom erkölcsi és anyagi megbecsülésével összefüggő időszerű kérdéseit.

Volosinovszki János

Ismét a helyjegyről

A Tokaj expresszen csak helyjeggyel lehet utazni. Az intézkedés helyességét senki sem vitatja. *Egyik olvasónk Kiss Lajos mégis arról ír, baj van a helyjeggyel.* Ugyanis augusztus 10-én Szerencs állomáson várakozott a vonatra, s egyszer csak arra figyelt fel, hogy a jegypénztárnal nem adnak ki több helyjegyet, mondván a megszabott mennyiséget már kiadták. *Az utasok le is maradtak a vonatról. Olvasónk nagy meglepetésére azonban a Tokaj expresszen sok üres hely volt.* Meg is kérdezte a jegyvizsgálót, Szerencsen miért nem adtak ki helyjegyet? Azt a feleletet kapta: Miskolc nem tájékoztatta Szerencset, hogy korlátlanul kiadhat helyjegyeket.

Hasonló panasz érkezett Nyíregyháza állomásról is. Ott a 2505-ös Tokaj expresszre nem adtak ki helyjegyet, holott a kocsik szinte kongtak az ürességtől.

Baj van a helyjeggyel? Nincs. Helyette az illetékes vasutasok körültekintőbb munkájára, fegyelmezettebb ügyintézésére lenne szükség, s akkor helyére kerülne a helyjegy ügye is.

Klapka György unokája meglátogatta az Északi Járműjavítót

Mindenki tudja, ki volt Klapka György (1820—92). A legendás hírű honvédtábornok, aki 1849. október 5-ig, tehát a világosi fegyverletételt követően még hat hétig, véghelmezte csapatával Komárom várát, és csak a szabad elvonulás megadása árán engedte azt át a túlerőnek. *Azt már kevesebben tudják Klapkáról, hogy az 1867-es kiegyezést követően, amikor már kegyelmet kapott, és hazajöhetett számüzetéséből, a magyarországi vasútfejlesztés egyik úttörője volt.* Az 1867—68-ban szerveződött Magyar—Svejci Vagongyár RT

Klapka György vezetésével hozta létre a MÁV Északi Járműjavítójának elődjét.

Az üzem feladata az volt, hogy gondoskodjék a Pest—Losonc közötti, vagyis az északi vonalon közlekedő vasúti járművek javításáról. *Innen kapta nevét az Északi Járműjavító.*

Az egykori honvédtábornok mint gyáralapító is hű maradt haladó elveihez, és a korban meglepő szociális körülményeket teremtett a gyár munkásainak. *Öltözőt és mosdót, 60 munkáslakást építtetett. Klapka svájci, francia és olasz szakmunkásokat is hívott vagongyárába, akik magukkal hozták a nyugaton akkor már fejlett munkásmozgalom tapasztalatait is.*

Rövid történelmi visszapillantásunk aktualitását egy mai esemény adja. *Klapka György unokája*, a 72 éves *Marie Therese Masselin de Klapka* asszony, lányának, *dr. Sylvane Masselinnek* társaságában szeptember 2-án meglátogatta az *Északi Járműjavítót*. A francia vendégeket, akik azért érkeztek hazánkba, hogy a magyar szabadságharc neves hadvezérének irathagyatékát személyesen adják át a magyar államnak, *Görbicz Sándor igazgató, Baranyai Zoltán szb-titkár, és dr. Nagy István* jogtanácsos, a *Törekvés Művelődési Ház* helytörténeti szakkörének vezetője fogadta.

A kedves vendégek megtekintették a korszerű nagyüzemet és a gyár történetét szemléltető állandó kiállítást, amely Klapka György emlékét is őrzi.

Az ajándékozó Klapka unoka nemeslelkűségére, nagyapja emlékének tiszteletére vall, *hogy bár az értékes dokumentum anyagért nagy összeget ajánlott fel a British Muzeum, azt mégis inkább a magyar államnak ajándékozta.* A hagyaték anyagából rendezett kiállítást szeptember 5-én nyitották meg ünnepélyes külsőségek között a Budapesti Történeti Múzeum mahagónitermében. *A Törekvés Művelődési Ház énekkara Molnár Lajos karnagy vezényletével énekelte a Klapka indulót, majd dr. Ember Győző akadémikus, az Országos Levéltár főigazgatója mondott ünnepi beszédet.* A Klapka irathagyaték vasúti vonatkozású anyagának feldolgozásában részt vesz a Törekvés Művelődési Ház helytörténeti szakköre is.

L. J.

Marie-Therese Masselin de Klapka és leánya (középen) látogatása az Északi Járműjavítóban
(Szücs József felvétele)

A korszerű vasútnak a vasutas a lelke

Nyilvános pártnapot tartott Debrecenben Rödönyi Károly, közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes

Debrecen csomóponton az állomás nagytermében több mint 600 vasutas dolgozó vett részt azon a pártnapon, amelynek előadója *Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója volt.*

Beszédében a moszkvai tanácskozás tapasztalatairól, hazánk belpolitikai helyzetéről tájékoztatta a vasutasokat, majd vázolta a vasút első félévi eredményeit, többek között kiemelve, *hogy a vasút 52,8 millió tonna árut és 198 millió 904 ezer utast szállított. Hangsúlyozta, hogy a munka nagy erőfeszítést követelt a vasutasoktól, s ezt a létszámhiány ellenére jól elvégezték.*

Növekedett a vasút devizaszerző tevékenysége, s a nagyobb export következtében növekedett a külföldön levő MÁV-kocsik száma. *A debreceni igazgatóság területén dolgozókra a Szovjetunióból érkező áruk szállításában nagy feladatok vórnak.* A csomópont dolgozóit a miniszterhelyettes részletesen tájékoztatta a várható feladatokról. Ezután szociális kérdésekről beszélt. *Elmondotta, hogy sor kerül a fűtőház szociális létesítményeinek felépítésére, s az állomáson üzemi konyha építésére.* Foglalkozott Debrecen állomás aluljárórendszerének építkezésével, s megemlítette, hogy a vasútvillamosítást ez évben már meg fogják kezdeni.

Beszéde végén felhívta a figyelmet arra, hogy a vasút bármilyen korszerű is lesz, lelke továbbra is a vasutas marad. A fegyelem, a helytállás a legmodernebb eszközök mellett is pótolhatatlan.

Czeglédi Sándor
szb-titkár

Közlekedési múzeumok nemzetközi értekezlete Budapesten

Szeptember 7 és 12 között Budapesten, a Közlekedési Múzeumban került sor a közlekedési múzeumok nemzetközi értekezletére, amelyet a közlekedési és postamúzeumok világszervezete az IATM rendezett.

A konferencián 14 ország 23 múzeumának delegátusa vett részt. A szocialista országok küldöttein kívül eljöttek a budapesti tanácskozásra *Ausztria, Svédország, Norvégia, Hollandia és az Amerikai Egyesült Államok közlekedési- és postamúzeumainak vezetői is*, hogy megtárgyalják a technika rohamos fejlődésével párhuzamosan jelentkező és a világ valamennyi technikai múzeumát foglalkoztató modellezés ügyét.

A Magyar Tudományos Akadémia által is támogatott egyhetes rendezvény során szakmai kiállításra és múzeum, illetve üzemlátogatásra is sor került, de jó alkalmat nyújtott ez a megbeszélés a nemzetközi kapcsolatok ápolására, a társmúzeumok tapasztalatcseréjére.

A közeljövőben hazánkba érkezik egy 1870-ben készült osztrák mozdony, cserébe egy 1890-ben gyártott magyar mozdonyért. A cserére Sopronban, a határon kerül majd sor. A moszkvai politechnikai múzeum űrhajózási anyagát a jövő évben kapjuk kölcsön, cserébe olyan járművek modelljeiért, amelyeket a Szovjetunióba exportálunk.

„Köszönjük a jutalmat"

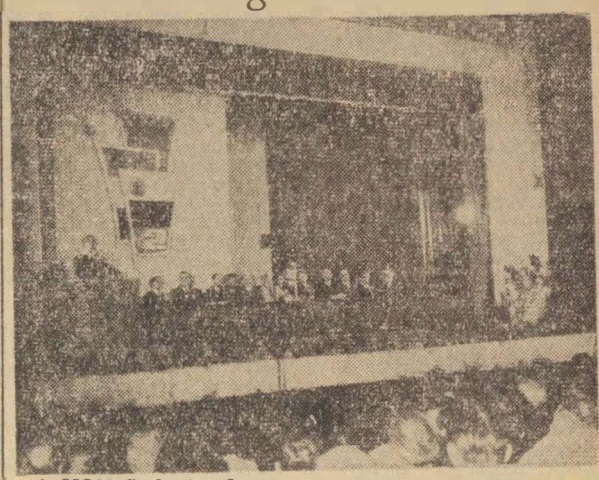
Szakszervezetünk elnöksége a békéscsabai MÁV nevelőotthon két érettségizett diáklányát, *Nász Margitot és Kuti Ágnest*, középiskolai tanulmányaik befejezése alkalmából személyenként 2300 forint pénzjutalomban részesítette. A két volt diáklány *Szabó Antal* főtitkárhoz írt levelében köszönte meg a szakszervezet segítségét. Levelükben a következőket írják:

Kedves főtitkár elvtárs!

Nagyon szépen köszönjük, hogy középiskolai tanulmányaink befejezése után, az életbe való indulás első lépéseit megkönnyítették, gondjaink megoldásához segítséget nyújtottak.

Nász Margit
Kuti Ágnes

Köszöntjük a 25 éves szocialista Bolgár Államvasutakat



A MOM Szakszervezeti Művelődési Házban ünnepi nagygyűlésen emlékeztek meg Bulgária felszabadulásának 25. évfordulójáról. Kállai Gyula, az országgyűlés elnöke ünnepi beszédét mondja

(MTI Foto Vigovszky Ferenc felvétele)

A Bolgár Népköztársaság szeptember 9-én ünnepelte felszabadulásának 25. évfordulóját. Az elmúlt negyedévszázad alatt a bolgár vasutak jelentősen fejlődtek.

Bulgária gyorsütemű iparosításának folyamata a népi hatalom éveiben megkövetelte a vasút korszerűsítését és kiépítését. Jelenleg Bugáriában 3899 km rendes nyomtávú vasútvonal üzemel, ami azt jelenti, hogy az elmúlt 25 év alatt Bulgáriában több mint 800 km új vasútvonalat építettek.

A felszabadulás előtt Bulgária Európa egyik legfejletlenebb országa volt. *A szocializmus építésének éveiben azonban ugrásszerűen megváltozott a helyzet a Bolgár Államvasutakon.* Villamosították a Szófia—Plovdivi 168 kilométeres vasútvonalat, s elindultak az első villanymozdonyok a Szófia—Karlovoi 171 kilométeres és Mezdra—Gorna Orjahovicai 226 kilométeres vasútvonalakon is. 1964-ben Bulgáriában már 403 km, 1967-ben pedig már 552 km villamosított vasútvonal üzemelt.

A Bolgár Államvasutak fejlődésére mutat az a tény is, hogy amíg 1939-ben a BDZS csak 6,1 millió tonna árut szállított, addig ez a szám 1967-ben elérte a 63 millió tonnát. Hasonló növekedés tapasztalható a BDZS-nél a személyszállításnál is.

A Bolgár Államvasutak állandó korszerűsítése és fejlesztése megkövetelte a vasutasok létszámának növelését. *Az 1948. évi állapothoz viszonyítva több mint kétszeresen növekedett a bolgár vasutasok létszáma és elérte a 41 607 személyt.*

Bulgária a fejlődés útjára csak a második világháború után lépett és az ipar építésével egyidőben át kellett szervezni a vasút struktúráját is.

A világ térképén a Bolgár Népköztársaság körvonalai egyre jobban kirajzolódnak. Egy kis ország, amely a múltban szegény és ismeretlen volt, s ma nemzetközileg ismert és keresett partnerré vált.

Az elmúlt eredmények tükrében nemzeti ünnepük alkalmából a magyar vasutasok nagy családja nevében kívánunk a bolgár vasutas testvéreinknek további sikert, további eredményeket szocialista hazájuk építésében.

Antoniewicz Roland József

Akiről nem írt a krónika

A LEGÚJABBKORI TÖRTÉNETÍRÁSNAK ki tudja menynyi adóssága van?! — Olyan bátor hőstetteken feszül még a titok burka, amelyeket sokszor a szerénység rejt el a világ szeme elől.

A felszabadulás után például évekig nem tudtunk itt vidéken a legendás újpesti partizánokról, a „Laci"- és „Szir"-csoportokról. Az utóbbi csoport vezetőjének kilétét ma sem ismerjük. Modern legendát alkotott. Hozzá fűződnek a hősi tettek, de személyiségét cselekedetein keresztül próbáljuk megformálni.

Negyedszázadnyi időnek kellett eltelni ahhoz, hogy részletesen megismerjük a Népszabadság publikálása révén a *Budai Önkéntes Ezred örök dicsőségét.*

A vidék erőteljes ellenállóképessége nem fejlődhetett ki hazánkban, különösen itt, a déli részeken, a stagnáló frontok hiánya miatt. A szovjet haderő tervszerű előnyomulása erre nem adott lehetőséget. *Mégis akadtak, akik a felszabadulás folyamatát sürgették — a maguk módján, néha egyedül és kockázattal a felismerés belső parancsára, árulóktól és besugóktól mentes magabiztosságban.* A legnagyszerűbb az egészben az, hogy nem döngették mellüket. Nem álltak oda egyszer sem hanglérossággal. Az eltelt negyedszázad ezt igazolta. *Emberi küldetésük legszebb, de nem veszélytelen fejezetét cselekedték becsülettel, saját felismerésükből fakadóan.*

Verók Pál kockázata nem volt kicsiny. A vásárhelyi nagyállomást mentette meg a teljes pusztulástól. Zana Mihály vasutas társával pedig a... De hogyan is történt?

1944. OKTÓBER 6. ALKONYÁRA egy négy főből álló német csoport visszamaradt. Feladatuk az volt, hogy Hódmezővásárhely állomás épületét felszerelésével együtt likvidálják. A több ponton elhelyezett trikettő gócok már készen álltak, csupán a bekötésük hiányzott. *Veszedelmes eszköz segédletével akarták végrehajtani — angol gyújtózsinórral!* A robbantás időpontját illetően pontos adataink nincsenek. Annyi bizonyos, hogy 6-án este a szolgálatos vasutasok jelentős hányadát szélnek eresztették.

Verók Pál is elindult. Ahogy a vízházhoz ért, gondolat gyökérzett agyában. Megakadályozni!...

Erősen alkonyodott. Egy aláaknázott „góchoz" kúszott. A mélyülő barnaságban még látta a németeket. Hogyan is tanulta? — A rugót a nyíróékkel együtt kell kiemelni, különben... Megborzadt.

— Vigyázz, az angol robbanózsinór veszedelmes!... Ütésre, nyomásra, azonnal!... — így tanulta a tűzszerészeknél. Verejték csorgedezett halántékán.

A KÖZELBEN AKNA DETONÁLT. Kurtábbodott a cselekvésig az idő. Ilyenkor a kéznek nem szabad remegni, mert egy elvétett mozdulat, és... Lélegzete a mellkasába szorult. Sikerült. *A szorongás karjaiból az öröm és az életösztön kitépte. Futott. Forró volt a helyzet. Soha nem hitte volna, hogy a másodpercek is meg tudnak kövülni.* A germánok káromkodtak. Rázták, cibálták az elektromos szikravetőt. Már egészen közel hasogatták a gránátok az őszi estét. Végre eliszkoltak a németek, nagy feketeség nyelte el őket. A főépület nem mozdult, Verók Pál végtagjaiban zsibbadás erezett.

Másnap merészkedett csak elő. Sehol egy lélek. Odafent repülők köröztek. Azt tanította az a behemót őrmester, hogy az ellenség az állomásokat veszi. Érdekes — gondolta — itt gránát sem robban. A főépületben az életnek nincs jele. *Már nem félt. Kilesett az ablak sarkából. A rampánál magyar katonák vonultak.* De hol maradtak a gőgös kamerádok? Hűvös füttyű éjszaka rázta az ablakokat. A várótermek mintha megzsugorodtak volna. Mi lehet otthon? — nyilallt a kérdés. Az utcák most nem biztonságosak. Maradt. Most hátrálna meg patkány módra? — Hajnalra a lövöldözések megritkultak. Ez valamit jelentett. Morajos csörömpölés zúdul a Sip utca felől...

Október 8. Felszabadult a város.

Verók Pál, a cselekvő alap énjének energiái is felszabadultak. Kézzel-lábbal magyaráz. Tolmács kerül, egy sudár termet, aki rögvest fordítja. *Algyő és Kútvölgy között a vasúti pálya akknásított.* Nyomban hozzáteszi: Értek az aknák nyelvén, mert méregfoga van annak. Nevetnek. Csodálkozott, hogy fegyveres kíséretet nem kapott. Kishomoknál nehéz dolga akadt, mert az útátjárót is repíteni akarták. Két oldalt bevésett csatornából kellett óvatosan kibányászni a robbanóanyagot.

KOPÁNCSNÁL RÁKIÁLTOTTAK. Sztoj! Közrefogták. Megrezonált a géppisztoly csöve előtt. *Egy szovjet őrnagy érkezett. Leintette őket. Verók Pál vállát megveregette a magas rangú szovjet tiszt.* Barátságra fordult a feszültség. Szóval tudtak róla.

Másnap *Zana Mihály* is csatlakozott hozzá. Óvatos egy ember ez a Zana, igazi tűzszerész! Lám, a rudakba és dobozokba zárt rombolás és halál milyen szelid az emberi értelem parancsára!

Október 15. ünnep volt Verók és Zana lelkében. Nem zászlós és kitüntetéses. Az első szovjet szerelvénnyel találkoztak a Nagygyörgy-féle rampánál! — Nem vált romhalmazzá a vásárhelyi nagyállomás, nem téphette szét a síneket a germán esztelen gőg. A két vasutas tudatossá érett bátorsága mint egy láthatatlan szemafor, szabad pályát mutatott a szovjet szerelvényeknek!

Varsányi Péter

Nagy sikerrel zárult az Őszi Vásár

A HUNGEXPO Külkereskedelmi Vásár és Propaganda Iroda szeptember 5—15. között rendezte másodízben a Városligetben a *Budapesti Őszi Vásárt.* A vásárt ez évben 50 ezer négyzetméteres alapterületen, 60 pavilonban tartották, s ennek mérete jóval nagyobb volt a tavalyinál.

Az *őszi vásár* sokban különbözik a BNV-től. Ez utóbbi főként nemzetközi síkon nagy volumenű üzletkötések színhelye volt. Az *őszi vásár* funkciója más: ez az ipar, a kereskedelem és a fogyasztók nagy találkozója. *A bemutatott termékek többsége a lakosság közvetlen igényeit elégíti ki.* Az áruk nagy részét meg is lehetett vásárolni, az értékesítést nem korlátozták.

A *Budapesti Őszi Vásáron* 450 vállalat, ktsz és 81 kisiparos vett részt. *Csak olyan árut láthattunk a vásáron, melyeket legkésőbb 1970 közepéig meg is vásárolhatunk.* A vásáron sok olyan ötletes, ízléses élelmiszerárut mutattak be, melyet bizonyára szívesen vásárolnak majd a családjuktól gyakran távol levő vasutasok is, mert egyszerű melegítéssel tápláló, meleg ételhez juthatnak az utazószolgálatot teljesítők.

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—19 óráig
Vasárnap: 10—19 óráig
Pénteken zárva

- KITŰNŐ FEKETE
- SAJÁT KÉSZÍTÉSŰ CUKRÁSZSÜTEMÉNYEK
- VIRSLI, DEBRECENI
- ITALKÜLÖNLEGESSÉGEK

ÚTASELLÁTÓ

Nyíregyházától a Szőnyi útig

REFLEKTORFÉNYBEN A VASUTASOK SPORTJA

Baljós előjelekkel indult a Nyíregyházi VSC számára az őszi idény. Nemcsak labdarúgásban, de más sportágakban is. A *labdarúgócsapat — amely a tavaszi idényben is szolgált néhány furcsa, meghökkentő eredménnyel, — az őszi szezont 8:0 arányú vereséggel kezdte.* Néhány NYVSC atléta pedig Szombathelyen, az országos vidéki atlétikai bajnokságon viselkedett sportemberhez méltatlanul.

Mindezek nyomán a MÁV nyíregyházi csomóponti pártbizottsága — soron kívül — a végrehajtó bizottság ülésének napirendjére tűzte az NYVSC problémáinak megvitatását. Hamarosan komoly intézkedések is születtek. *A megyei bajnokság I. osztályában szereplő labdarúgócsapat új edzőt kapott Dékány István, az NYVSC egykori neves kapusa személyében, aki — addig — az ifjúságiak edzéseit vezette.* A szakosztály vezetése is régi nyíregyházi vasutas sportember, *Papp Imre* kezébe került. Egyéb szervezett intézkedések is segítették a VB-ülés nyomán a kibontakozást.

Nem is kellett sokáig várni az eredményekre. Már az őszi idény második mérkőzésén — lelkes, jó játékkal — 3:0 arányú vasutas győzelem enyhítette a kiesési gondokat. *A női röplabdások is új szakvezetéssel igyekeztek kiharcolni az NB II-ben maradást,* a Szombathelyen sportszerűtlenül viselkedő atléták közül pedig négyet azonnal eltiltottak a versenyzéstől.

Az NIE lanyok csak a hajrában maradtak alul.

Eredeti, ha úgy tetszik: rendhagyó módon készültek a MÁV NTE NB I-es női kosárlabdázói a *Magyar Népköztársasági Kupa* küzdelmeire és a bajnokság folytatására: sokat futballoztak a nyári, felkészülési időszakban. *Még szabályos labdarúgómérkőzést is játszottak a kanizsai vasutaslányok, mintegy 1000 (!) néző előtt a nagykanizsai Finommechanikai Vállalat női csapata volt az ellenfelük. A jobb* labdaérzékkel rendelkező kosarasok a labdarúgópályán 5:1 arányú győzelmet és nagy közönségsikert arattak.

Az MNK elődöntőinek eredményei azt bizonyítják, hogy a futball-felkészülés nem volt haszontalan. *A MÁV NTE lányok hatalmas (125:30) arányú győzelmet arattak a Pécsi MTE és biztos győzelmet (83:26) a Duna Cipőgyár ellen.* Csoportjukban mégsem jutottak tovább, mert egy másik vasutascsapat, a Pécsi VSK elleni mérkőzésen — óriási küzdelem után — egypontos (58:57) vereséget szenvedtek és így a pécsi vasutaslányok jutottak a következő fordulóba.

Szabolcs Kupa a Szőnyi úton

A labdajátékok általában igen népszerűek a vasutas sportkörök, sportegyesületek női szakosztályaiban. A BVSC női kézilabda csapata az NB II csoportjában az élen áll, a 15. forduló után 4 pont volt az előnye. *Röplabdában a BVSC utánpótlás, az ifjúsági csapat ért el figyelemre méltó eredményt: a Szőnyi útra hazavitte a hagyományossá vált nyíregyházi torna díját, a Szabolcs Kupát.* Pedig igen jóképességű ellenfelekkel állt szemben, a többi között az „olimpiai reménységek" keretéből összeállított három csapattal.

Szabolcs megyéből még egy szép eredményről adhatunk hírt: a KISZ megyei bizottsága által rendezett kispályás labdarúgó-mérkőzés sorozat, *a KISZ Fesztivál Kupa győztese a Nyíregyházi Utasellátó csapata lett.* A szép díjon kívül a KISZ megyei bizottsága egy rend felszereléssel is megajándékozta az Utasellátó labdarúgóit, akik a megyei döntőben 10 csapat között harcolták ki a szép sikert.

Kezdenek a „jegesek" is

Közeledik szeptember vége, a nyárutó, lassan kopogtat az ősz, a tél előhírnöke. Készülődnek a téli sportok szakosztályai is. *A Gyöngyösi VSC sielői — igaz, még csak műhavon, az igeliten — már versenyen vettek részt, a Szőnyi úton pedig a BVSC jégkorongozók fokozták a felkészülést az 1969/70. évi bajnokságra.*

Az átigazolások során néhány „nagy név" került a Szőnyi úti vasutas jégkorongozókhoz. Így például az FTC-ből *Schwalm*, a Vörös Meteorból *Losonczi Gy.*, az Építőktől *Závori és Szilassy.* A szezonnyitás előtt újra nagy a fogadkozás, az erős elhatározás, a *Babán József* edző irányítása mellett készülő jégkorongozóknál: szeretnék megnyerni első ízben a vasutas sport számára a magyar bajnokságot. Ami a felkészülési lehetőségeket, a csapaterősítést és minden más „külső körülményt" illeti, adva vannak a feltételek a bajnokság megnyeréséhez.

Idén talán a szerencse is mellénk szegődik, és nem torpannak meg az első nehézségek láttán . . .

Vedres József

Könyvismertetés

Táncsics — Művelt Nép 12 = 13 Kalandok térben és időben

Új könyvsorozatot indít a Táncsics Könyvkiadó és a Művelt Nép Könyvterjesztő Vállalat — csak azok számára, akik a munkahelyükön vásárolnak könyvet. A sorozat címe: Táncsics—Művelt Nép 12=13 Kalandok térben és időben.

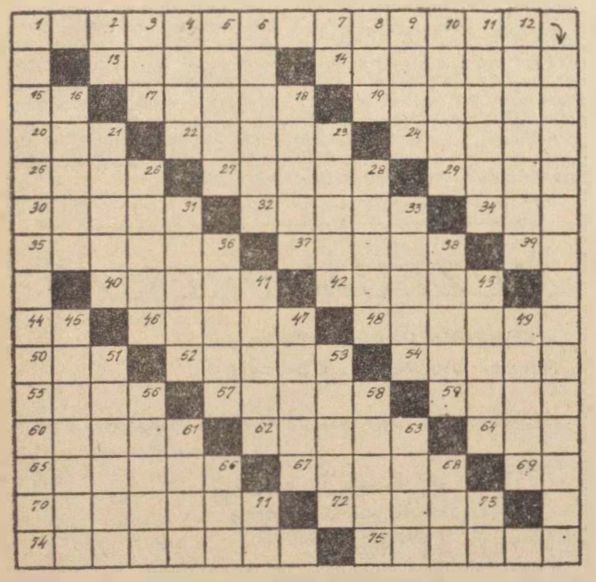
Az előjegyzők 12 hónapon keresztül havonta egy kötetet kapnak. Minden kötet borítóján egy-egy szelvény található. Aki a tizenkét, számmal ellátott szelvényt összegyűjti és átadja a munkahelyi könyvbizományosnak, egy ajándékkötetet kap: G. Szabó Judit: „Legyen az egyik feleségem" című érdekes útleírást.

A 12+1 kötetes sorozat vásárlói kalandos útleírásokat, izgalmas fantasztikus regényeket és egy — külföldön nagy sikert aratott — tudományos ismeretterjesztő mű első magyar kiadását kapják.

Sokféle téma, kitűnő írók, szórakoztató, kalandos, izgalmas művek. Legyen a Táncsics —Művelt Nép 12 = 13 Kalandok térben és időben-sorozat előjegyzője!

Csak az üzemi, hivatali könyvbizományosnál jegyezheti elő, vásárolhatja meg.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Ez a programpont is szerepel a közlekedéspolitikai koncepcióban. (Folytatása a függőleges 1-ben.) 13. A legalacsonyabbrendű hindu kaszt tagja. 14. Felújít, rendbehoz. 15. Kimondott betű. 17. . . . Joseph Alexandre francia költő (1756—1805). 19. Viszsza: eltompultság, közömbösség. 20. Ujpesti Munkás Kör. 22. M-el a végén, volt középiskolai típus. 24. Az idő teszi. 25. 1933. márciusig kínai pénzegység. 27. . . . Jenő, magyar költő. 29. Kevert fiim. 30. Ezért a kupáért folyik a labdarúgó világbajnokság. 32. Térdre rogyott. 34. . . . Paolo, Brazília legfontosabb állama. 35. Bűvös lámpája révén minden kívánsága teljesül. 37. Halott férjüket a máglyán a halálba követő hindu aszszonyok neve. 39. Hangtalan pár. 40. A fényáram mértékegysége. 42. Ettől nem lát/ák az erdőt. 44. Igekötő. 46. Latin kísérő, a rómaiaknál hivatali cím volt. 48. Isten neve az Ószövetségben. 50. Fogoly. 52. Kiváló orosz festő (1844—1919). 54. Könnyű takaró. 55. Holland város, sajtjáról híres. 57. Szabolcs megyei község. 59. Történelmiben található. 60. Könyv, latinul. 62. . . . , c'est moi: „az állam én vagyok!". 64. Ha szlát mondsz, ez is benne van. 65. Dalol. 67. A szerbek régi elnevezése. 69. Névtelen adakozó. 70. Krezoltartalmú fertőtlenítő és szagtalanító szer. 72. Perzsiai város. Hafir költő szülőhelye. 74. Ez a divány. 75. Kocsonya.

Függőleges: 1. A vízszintes 1. folytatása. 2. Hangtalan síp. 3. Erdős, bokros. 4. Város a Szovjetunióban. 5. Merev, rideg (latin). 6. A délamerikai pampák pásztora. 7. Líra páratlan betűi. 8. . . . culpa. 9. Ó-val a végén mosószer márka. 10. Szavazat, fogadalom, latin szóval. 11. Tojásdad alakú. 12. Mindennapi úság (ék. fel.). 16. Zománc. 18. Francia város a Marne csatorna mellett. 21. . . . pasa, híres török államférfi. 23. Visszaː madárlakás. 26. Szaggatott egyenáram. 28. Belsőázsiai hegység. 31. A Kis-Szunda szigetek tagja. 33. Község a Duna és a Tisza összefolyásánál. 36. Kalap, takaró anyaga. 38. Héber pap. 41. Ázsiai ország. 43. Spanyol férfinév. 45. Román nép az Alpok délkeleti oldalán (rétoromanok). 45. A gabonamagvak fehérjéje. 49. Finom, pergamentszerű papíros (francia). 51. Vajon Bábel? 53. Dalos. 56. Betűtöltással, a naprendszer legkisebb bolygója. 58. A thrák eredetű dákok hazája, a későbbi Erdély. 61. K-val a végén gumós zöldségféle. 63. „Nincs egy árva fűszál a . . . között kelőben". 66. Így kezdődik a lovaglás! 68. Kazal háromötöde. 71. Igekötő. 73. Záp a szélein.

Beküldendő: Vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 1. **Beküldési határidő: 1969. október 10.**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Minden hatalom a dolgozó népé.

Egy-egy könyvet nyertek az 1969. évi 16. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Varga Ferenc Tokaj, Tarcali út 25. Soós Klára, forg. szolg. tevő, Mende állomás. Balogh Zoltán főint. Miskolc. Hadirokkantak utcája 58. Szőllősi Ottóné, Hajmáskér állomás, Katona Kálmán, Szentes, Baross utca 2.

Egy kertészmérnök portréja

Oláh Sándorné

Mindig mosolygós, vidám asszony *Oláh Sándorné.* Egyszerű, mint minden anya, aki övéiért, és másokért is dolgozik. 11 esztendeje van a vasútnál. *Kertészmérnök a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökségnél.* Vonalkezelő. Számos budapesti park készült elképzelése és ötlete nyomán.

Füzetében több mint négyszáz tervet tart számon. Nem munkaköri kötelességként, hanem társadalmi munkában tervez.

A társadalmi munkaórák százai, sőt ezrei sorakoznak fel szorgalma jeleként, hivalkodás nélkül. Ezért kapta a Fővárosi Tanácstól 1961-ben *a „Szép Budapestért" aranyérmet,* s ez évben pedig szakmai munkájáért *az „Érdemes vasutas" kitüntetést.* Sok a felelős szakmai szervezeti tisztségviselő is. *Előbb négy évig műhelybizottsági, majd három év óta pedig a pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságának tagja, nőfelelős.* Nemcsak saját főnöksége területén küzd nőtársai felemelkedéséért, boldogulásáért, hanem a területi bizottság nőbizottságának is szorgalmas munkatársa.

Kovács János

HÍREK

— *A BUDAPESTI VASÚTIGAZGATÓSÁG KULTÚRTERMÉBEN a MÁV pártbizottsághoz tartozó pártszervezetek titkárai és a pártaktívák megtárgyalták az elkövetkezendő időszak gazdasági feladatait. Az értekezleten felszólalt Csamangó Henrik főigazgató, s arra kérte az aktíva résztvevőit, hogy mint eddig, ezután is teljes odaadással segítsék a vasútat.*

— **Az országos „Ki minek mestere"-verseny** járási elődöntőjét a dunakeszi járműjavítóban bonyolították le. A három első helyezett közül — akik bejutottak a szeptember 14-én Gödöllőn megrendezendő megyei döntőbe — ketten vasutasok.

— **Az olaszországi vasútiː átjárók ellenőrzésére** ipari tvkamerákat állítottak fel. A kamerák által szolgáltatott információk alapján még időben jelezni tudják a szerelvényeknek, ha az átjárókon nehezen elhárítható akadály található. Hasonló megoldással tökéletesítik a milánói földalatti felülvigyázó szolgálatát is.

— *KILOMÉTERENKÉNT 6,23 FORINTTAL CSÖKKENTETTÉK az 1000 tonna szállítására eső költséget a szegedi igazgatóság dolgozói az első félévben. A nagytömegű árufuvarozás így több százezer forinttal növelte az igazgatóság bevételeit.*

— **Kitüntették a többszörös vasutas véradókat** Nyíregyházán. A vasútállomás ebédlőhelyiségében rendezett ünnepség után a Magyar Vöröskereszt megyei szervezete díszvacsorán látta vendégül a kitüntetett vasutasokat.

— **Összerakható vagont próbáltak ki Bulgáriában.** Burgasz város „Cserveno zname" vagongyárából már kifutott próbautjára a mozgatható tetővel és oldalfalakkal épült újtípusú vagon. A 26 tonna teherbírású vasúti kocsi modern tervezése lehetővé teszi a ki- és berakodás valamennyi műveletének gépesítését.

— *HELSINKIBEN JÁRT, AZ ESZPERANTÓ VILÁGKONGRESSZUSON a debreceni vasutas eszperantisták 20 tagú küldöttsége. A Szilágyi Dezső által vezetett delegáció részt vett a leningrádi utókongresszuson is.*

EZ ÉVBEN IS MEGJELENIK A
NÉPSZAVA ÉVKÖNYV
1970

A tartalomból: Érdekes arcok a világpolitikából. Ember az időalagútból. Tessék beszállni: Indul a Metró. Pillantás a jövőbe: a 2000. év küszöbén. Jogi tanácsok: a születéstől a nyugdíjig minden kérdésben.

Mennyi jár a dolgozónak: a munkáért, a túlóráért, a helyettesítésért, az állóidőért. Mit mond az orvos: a dohányzásról, a cukorbetegségről, az álmatlanságról.

Aranyszabályok motorosoknak és autósoknak.

Szépirodalom: novellák, versek. Ételreceptek, divat, humor, keresztrejtvény és sok más érdekes anyag teszik színessé az Évkönyvet.

Az Évkönyv ára 12.— Ft, Novembertől kapható az újságárusoknál.

Ha a vége jó, minden jó

Egy idős vasutas visszaemlékezései

Pár hónap múlva nyugdíjba megy. Egyre többet gondol arra, mi lesz, ha majd megérdemelt pihenőjét tölti . . .

Mert Gáspár András bátyám kenyere javát a MÁV szolgálatában fogyasztotta el.

Mostanában valahogy beszédesebb, mint amilyen általában lenni szokott. Igen, szeretett mesélni. Alighanem azért, mert volt mit meritenie élményeinek tárházából. Történetei többnyire happyendesek, amit tulajdonképpen elpusztíthatatlan jó kedélyének köszönhet, no meg annak, hogy a legkritikusabb helyzetben is filozófusi lélekre való nyugalmat árult el! Bár az is lehet, hogy góbé leleményességét marosszéki születésének köszönheti. Legutóbb egy korsó pilseni mellett elevenítette fel régi emlékeit, többek között az alábbi történetet, amit szó szerint igyekszem tovább adni. Ime a háborús sztori, abból az időből, amikor szabotázs címén könnyen golyót kaphatott bárki a füle tövébe.

— Negyvennégyben kocsikísérő voltam, s nyár vége felé, amikor Magyarországon is az a rikácsoló őrült dirigált, Aknaszlatináról egy tíz kocsiból álló, sóval rakott szerelvényt kellett Bécsbe vinnem. Patkánymérget szívesebben vittem volna nekik, de hát mit volt mit tenni!

— Átvettem a kocsikat, súly, minden rendben, na, induljunk neki. Szerettem volna egy héttel idősebb lenni. Nagy felelősség szakadt a vállamra. Mit tudják a mostani fiatalok, mit jelentett akkor egy sószállítmány!? Nem hiszem, hogy még egyszer megtenném. „No, Gáspár" — mondtam magamban, csak most segítsen a csíki szűzanya, ami ezután jön, ehhez képest már csak smafu lehet."

— Hát, mint mondtam, útnak indultunk, s én most utólag sem tagadom, az a bizonyos zabszem nemigen talált helyet nálam. A pályák ritkán voltak szabadok, s a félreeső kis állomásocskákon néha napokig rostokoltunk, s bizony már elmúlt egy hét is, mire Füzesabonyig jutottunk. Estefelé érkeztünk, s úgy nézett ki, hogy csak másnap dél felé mehetünk tovább. Kitolattak bennünket egy külső vágányra, oszt Jézus! Éjféltájig csak bírtam a virrasztást, de jött a főnök, és látva, hogy nagyon rámtört a buzgóság, behívott magához, mondván, errefelé jó népek laknak, nem kell félni semmitől. Hát tényleg jó népek laktak arrafelé, mert ami igaz, igaz, nem vitték el egyből a kocsikat, mindössze kettőt törtek fel, amint arról hajnalban meggyőződtem. Viszketni kezdett a gégém, s úgy álltam ott, mint Bálám szamara.

— Most aztán mi légyen? Jelentsem, ne jelentsem? Így se jó, úgy se jó. Akárhogy spekuláltam, csak rossz jött ki belőle.

— Talán félóráig beszélgettem ott magammal, de semmi okos dolog nem jutott eszembe. Nagyon szomorú hangulatban voltam, amikor egy tanyasi asszonyra figyeltem fel, aki a közelben levő gémeskútból vizet merített. No, Gáspár, mondom felvidulva, itt a segítség!

— Mondja lelkem, hogy vannak maguk sóval ellátva?

— Először valami ékes, kun gorombaságot vágott a fejemhez, de mondhatom, gyors észjárása volt, mert egy-kettőre megkötöttük az üzletet: húsz veder víz, egy veder só.

— Azt talán kifejelettem emliteni, hogy a só ömlesztve volt, s így úgy elnyelte a vizet, mint a kacsa a nokedlit. Amikor aztán az út végén Bécsben lemérték a vagonokat, nyolc mázsa többletem volt. Úgy örült az osztrák sógor, mint a vak a furulyájának, s abban is biztos vagyok, ő sem áldozta fel rogyadozó hazája oltárán a különbözetet.

— No, most mondja meg, ifjú barátom, nincs igazam, amikor azt állítom, hogy a dolgok maguktól rendbe jönnek? . . .

S ha a vége jó, hát minden jó.

Kovai Iván

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szűcs Ferenc, Hatvan; Czeglédi Sándor, Volosinovszki János, Debrecen; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Bognár Károly, Tapolca; Sziládi Sándor, Szeged; Kiss Lajos, Nyíregyháza; Várfalvy Gyula, Gyékényes: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bognár Károly, Tapolca, Csupor László, Balogh Sándor, Budapest; Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

35. számból: 115 592/1969. 2. B. A lakásépítés vállalati támogatásáról szóló munkaügyi vitákról.

116 312/1969. 2. B. Az idegen nyelvtudás anyagi elismeréséről szóló utasítás módosítása.

A nem függetlenített párt- és tömegszervezeti tisztségviselők munkában nem töltött idejének elszámolása.

36. számból: 36 105/1969. BVKH. I. Kezelési nyomtatvány rendszeresítése a IV., IV. a és IV. b., m. szabadjegyek igényléséhez.

116 400/1969. 3. B. Idegen ingatlan használatára vonatkozó kérdések szabályozása.

HELYREIGAZÍTÁS. Lapunk 1969. augusztus 19-én megjelent 16. számában „Mennyit ér a határozat" c. cikkben tévesen közöltünk egy mondatot. A mondat helyesen a következőképpen hangzik: „A 12/24-es fordulókban a 240 órán felüli szolgálatért a kollektív szerződés értelmében biztosítani kell a szabad időt, vagy ki kell fizetni a bért".

LAKÁSCSERE

— Elcserélném földszinti, szoba, konyhás, nagyméretű társbérletemet hasonlóra. Budapest területén. Érdeklődni lehet: Bp. VIII., Kerepesi út 1. sz. alatt, Vargáné házfelügyelőnél.

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
Csekkszámlaszám: 75.915.001—40
Szikra Lapnyomda

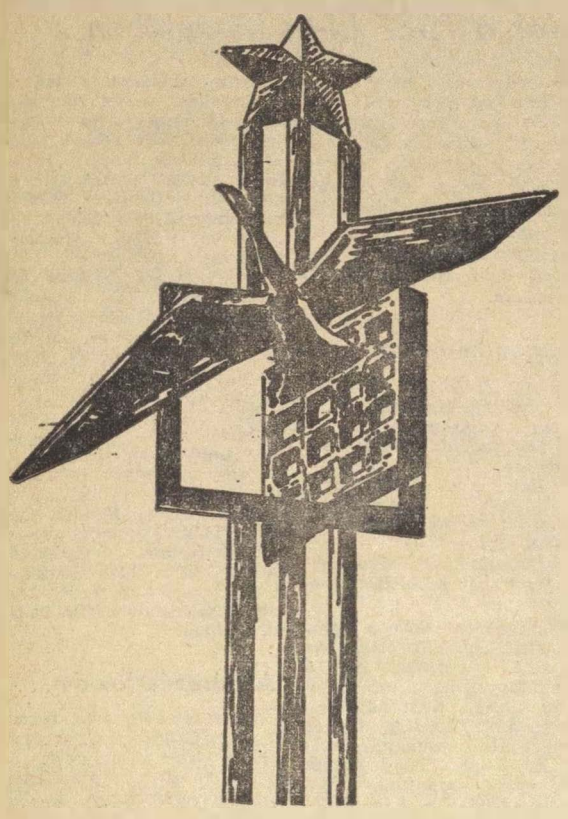
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM — Ára 40 fillér — 1969. OKTÓBER 1.

Köszöntjük a 25 éve felszabadult Battonyát!



25 évvel ezelőtt Battonyánál lépett magyar földre az első szovjet katona. A Battonyán megtartott jubileumi ünnepségen Fehér Lajos, a Politikai Bizottság tagja, a kormány elnökhelyettese leplezte le Madarassy Walter emlékművét

A balesetek okairól és megelőzéséről tárgyalt az elnökség

A szakszervezet elnöksége szeptember 23-i rendkívüli ülésén megtárgyalta *„A vasúti közlekedési balesetek okairól, a balesetek megelőzése érdekében eddig tett és a jövőben foganatosítandó intézkedésekről”* szóló előterjesztést. A napirend előadója *Lindner József MÁV vezérigazgató-helyettes volt. A tanácskozáson megjelent és felszólalt dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter.*

Ha sokszor nehézségek árán is, de a vasút teljesíti feladatát. A jó teljesítmények lerontója, a vasút selejtje a baleset. Ennek minimumra csökkentése mindent megelőző tevékenység. Erről beszélve látni kell, hogy *a vasút fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat. Éppen ezért mindent el kell követni a rendelkezésre álló eszközök felhasználásával a közlekedés biztonsága, anyagi, technikai és személyi feltételeinek megteremtésére* — szögezi le az előterjesztés.

A biztonságos közlekedés tárgyi feltételeinek, a modernizálás eddigi eredményeinek taglalása után megállapítja,

hogy gyorsabb ütemű műszaki fejlesztésre van szükség, elsősorban a közlekedés biztonságát szolgáló berendezések vonatkozásában.

Minél fejlettebb a vasúti technika, annál képzettebb, a technikát és a műszaki berendezéseket alkalmazni és kihasználni tudó dolgozókra van szükség. Ilyen tekintetben a helyzet egyáltalán nem biztató. Sok közrejátszó körülmény miatt egyelőre nincs is remény ennek gyökeres megváltozására.

A vasútnál az élet- és munkakörülmények kedvezőtlenebbek, mint a népgazdaság egyéb ágazataiban foglalkoztatott dolgozóké. Az is tény, hogy nem jut kifejezésre a bérezésben. *A vasút egyre kevésbé tudja lekötni a jobb képességű és magasabb kvalifikáltságú dolgozókat.*

A munkaerőhiány a rendelkezésre álló dolgozók fokozottabb igénybevételét teszi szükségessé, ami testi és szellemi fáradtsághoz vezet, s kedvezőtlenül hat a közlekedés biztonságára. *A létszámhiány kihatással van a munkafegyelem lazulására is.* A jelenlegi körülmények között azonban a munkaerőprobléma alapvető megoldása a vasút lehetőségeit meghaladja.

A tárgyi és személyi feltételeken kívül a vasútnál magasszintű munkaerőkölcsre, felelősségérzetre, egyértelmű, szilárd alapokon nyugvó munkafegyelemre van szükség. A vasutas dolgozók döntő többsége egyetért mindazokkal az intézkedésekkel, amelyek a rend és fegyelem megszilárdítását célozzák. Elítélik a fegyelembontókat, mert tudják, hogy a fegyelmezetlenség növeli a baleseti veszélyt.

Ott, ahol a fegyelmezetlenséget eltűrik, a becsületes dolgozók is előbb-utóbb elvesztik munkakedvüket, mert több munka és nagyobb felelősség hárul rájuk.

A balesetek konkrét okait elemezve a jelentés a nagyfokú veszélyességük miatt kiemeli a közlekedő vonatoknál előfordult baleseteket, mert ezek okozzák a legnagyobb kárt az emberéletben és a társadalmi tulajdonban. *Az ilyen természetű balesetek okait elemezve megállapítható, hogy azoknak mintegy 45 százaléka személyi mulasztásokra, 20—25 százaléka járművek, illetve futóművek hibájára vezethetők vissza.*

A forgalmi baleseteket okozó legjellemzőbb személyi mulasztások és azok megoszlása:

1. váltó- és vágányút-ellenőrzés elmulasztása, előzetes értesítés nélküli foglalt vágányra járatás (33,5%);

2. tolatás beszüntetésének elmulasztása (6,5%);

3. visszajelentés, illetve menetengedély adása előtti vonatindítás (14%);

4. fékpróba-elmulasztás és vonatfékezetlenség (9%);

5. jelzőmegfigyelés-elmulasztás (14%);

6. „Megállj!” állású jelző meghaladás (6%);

7. késői fékezés, biztonsági határjelző meghaladás (10%);

8. egyéb személyi mulasztás (8%).

A részletezett baleseti okok egy része a dolgozók élet- és munkakörülményeivel függ össze: pl. szolgálati helytől távol lakás, fáradtsággal járó feledékenység, figyelmetlenség, elalvás, ritkán alkoholos befolyásoltság. De egyéb hibák is közrejátszanak: pl. a munkaszervezés fogyatékossága, kellően meg nem gondolt intézkedés, helytelen gyakorlat, megengedhetetlen munkamódszer megtűrése, technikai ismeretek hiánya.

Az utóbbi időkben bekövetkezett legsúlyosabb kimenetelű balesetek közvetlen előidézője az utasítások figyelmen kívül hagyása, hanyag, felelőtlen szolgálatellátás és a munkafegyelem megszegése volt.

A balesetek egy része a járművek hibájából keletkezett. Ami a rejtett hibák mellett a javítás és karbantartás elmulasztását is magában hordja. Sok baleset és veszélyeztetés forrása a korszerűsítéssel szükségszerűen együttjáró, sokszor hosszú ideig tartó átmeneti állapot is.

A vezérigazgatóság 1969. január 31-én rendeletbe foglalta azokat az intézkedéseket, melyek végrehajtása a biztonságosabb közlekedés megteremtésének alapja. Az eredmények a balesetek számának csökkenésében már jelentkeznek. De a kép ma sem megnyugtató. További intézkedések szükségességét szögezte le a vita során az elnökség is.

Mindenekelőtt a műszaki előrehaladást, a biztonsági berendezések gyorsabb ütemű fejlesztését kell biztosítani. Az élet- és munkakörülmények javítása, a szociális ellátottság fokozása, a bérezés javítása, a dolgozók szabad idejének biztosítása, az emberséges bánásmód mind olyan tényezők, amelyek kedvezően befolyásolják a dolgozók hangulatát, munkamorálját.

A vitában nagy teret kapott az a tény, hogy egyszerűsíteni kell az utasításokat. Alaposabbá és sallangmentessé kell tenni a kiképzést. Szükség van az egész oktatási rendszer gyökeres reformjára. Kihangsúlyozták a menetrendek szigorú betartásának szükségességét.

Egyértelműen leszögezte az elnökség, hogy az üzemvitelt a vasút jelenlegi fejlettségi fokához kell igazítani.

Olyan bérezési forma szükséges, amely messzemenően figyelembe veszi a felelősséget, a leterheltséget, a minőségi munkát, jobban elismeri a vasútnál eltöltött szolgálati időt.

A vita alapján az előterjesztést, az abban foglalt javaslatokat átdolgozzák, konkrétizálják. A javított anyagot záros határidőn belül az igazgatóságok és a területi bizottságok területükre vonatkoztatva tárgyalják, s megszabják az igazgatósági szintű intézkedéseket. Ezt követően ezt a munkát elvégzik a szolgálati helyek szintjén is.

TARTALOMBÓL:

Küldjék el az igazolatlan mulasztókat (2. oldal)

Nyári számvetés Keszthely állomáson

Októbertől új évet kezdhetnének (3. oldal)

Hogyan számítjuk ki a nyugdíjat (4. oldal)

Amiről az események beszélnek (5. oldal)

HO SI MINH BRIGÁD

Ho Si Minh nevét vette fel a debreceni járműjavító ifjúsági szocialista brigádja. Szeptember 4-én munkakezdés előtt rendkívüli brigádgyűlést tartott a járműjavító egyik személykocsi szekrénylakatos ifjúsági szocialista brigádja, *ahol megemlékeztek a Vietnami Demokratikus Köztársaság elnökének, a nagy forradalmárnak haláláról. Az értekezleten Gergely Miklós brigádvezető méltatta Ho Si Minh küzdelmes, harcos életét, tevékenységét, majd javasolta, hogy a brigád vegye fel az elhúnyt nagy forradalmár nevét.* A javaslatot a brigád tagjai egyhangúlag elfogadták.

V. országos vasutas építésztalálkozó Debrecenben

A KPM 6. szakosztály és a Közlekedéstudományi Egyesület Vasúti Magasépítési Szakosztálya szeptember 16—17-én *Debrecenben rendezte meg a vasutas építészek V. országos találkozóját.* Az első napon a MÁV épületek házilagos tervezésének kérdéseit, a második napon pedig a kivitelezés speciális feladatait és a fejlesztés lehetőségeit tárgyalták meg a jelenlevő szakemberek.

Az első napon két előadás hangzott el. *Simonyi Alfonz*, a debreceni építési főnökség tervező csoportjának vezetője és a KPM képviselője, *Oroszpataki Zoltán* elmondták, hogy a vasúti biztosító berendezések nagyarányú fejlesztése, valamint a MÁV szociális programjának maradéktalan teljesítése.

olyan jelentős tervezési feladatokat irányoz elő, amelynek ellátásával a MÁV Tervező Intézet jelenlegi szervezete nem tud megbirkózni.

Szükséges az egyes igazgatósági, valamint jelentősebb építési feladatok ellátására képes szolgálati helyek tervező csoportjainak mind anyagi, mind személyzeti vonatkozású megerősítése.

Az előadók egységesen bírálták a tervezésben jelentkező „tervszerűtlenséget”, amikor soronkívül tervezési feladatokat kérnek a tervezőktől, nagyon szűk határidővel, s ezt a kérelmet hol célprémium kitűzésével, hol fegyelmi eljárás megindításának lehetőségével „támasztják alá”. Hol mindkét megoldás együtt jelentkezik. *Éppen a tervezés minősége érdekében az ilyen kérelmek előterjesztése csak akkor történjék, ha annak indokoltsága kétséget kizáróan beigazolódott.*

A második napon *Kiss István*, a KPM 6. szakosztályának munkatársa előadásában elmondotta, hogy

a MÁV-nál talán soha sem volt ekkora igény az építési szolgálattal szemben, mint jelenleg.

Éppen ezért az építési szolgálat is felkészül a feladatok nagyságához és megteszi a szükséges fejlesztési intézkedéseket.

Szükséges ennek keretén belül az is, hogy a szolgálatban jelenleg található túlnyomórészt egyedi — sok típust képviselő géppark mihamarabb felújításra kerüljön. *Az új gépeknél az a cél, hogy azok nagy teljesítményű, több építési feladat ellátására képes — sorozatban gyártott — gépek legyenek. A jelenlegi géppark felülvizsgálása folyamatban van, a közeljövőben meggyorsul és azokat a nehéz gépeket, amelyek a vasút speciális igényeinek nem felelnek meg,* kicserélik. Így eltűnnek az építési szolgálattól a hernyótalpas daruk és egyéb munkagépek, helyüket a ballonkerekű járművek foglalják majd el.

Bánkuti László

„Televíziót minden iskolának”

Szakszervezetünk elnöksége tíz nagyképernyős televíziót adott át a Pedagógusok Szakszervezetének

A televízió felhívása alapján országos mozgalommá nőtt már az az akció, amelynek célja az általános iskolások segítése, televízióval történő ellátása. *Szakszervezetünk elnöksége, átérezve ennek fontosságát, elsők között csatlakozott a mozgalomhoz és Szabó Antal főtitkár szeptember 20-án — az elnökség nevében — tíz nagyképernyős televíziót adott át a Pedagógusok Szakszervezetének azzal a kéréssel, hogy tíz olyan iskolának juttassák el azokat, ahová a legszükségesebbnek, legindokoltabbnak tartják.*

Csatlakoztak a mozgalomhoz a Nyíregyháza állomás forgalmi és kereskedelmi szolgálatának szocialista brigádjai is, és a szeptember 23-án megtartott brigádértekezleten elhatározták, hogy *két televíziót ajándékoznak Szabolcs megye két általános iskolájának.*

Helyzetjelentés az őszi forgalomról

Az egész vasúthálózaton teljes erővel folyik az őszi forgalmi feladatok megoldása. Az év hátralevő négy hónapjában, ha tervünket teljesíteni akarjuk, havonta csaknem 11 millió tonna árut kell elfuvaroznia a MÁV-nak.

Tervszerűbb és átgondoltabb lett a vonatforgalom irányítása a gép- és személyzetgazdálkodás. *Az intézkedések eredményeként javult a személyzetvezénylés rendszere, és elismerésre méltó eredmények születtek a kocsitartózkodási idők csökkentésében is.* Ausgusztusban a vonatközlekedési tervet hálózati szinten két százalékkal jobban teljesítettük, mint az elmúlt év azonos időszakában. Elsősorban a személyzet és mozdonyfordulóban növekedett a tervszerűség. Hozzájárult ehhez az is, hogy a kitűzött tervek jobban megközelítik a realitásokat.

Az árukezelési helyek gyorsabb kiszolgálása érdekében jelentős célprémiumot tűzött ki a vezérigazgatóság a munkában közvetlenül részt vevő kocsimesterek, tolatásvezetők, mozdonyvezetők, kocsirendezők, mozdonyfűtők és kenők részére. *Összesen 80 állomás 100 tolatómozdonyára tűztek ki havonta 300 ezer forintos célprémiumot augusztustól novemberig terjedő négy hónapra.* Várható, hogy ennek nyomán a dolgozók közvetlen anyagi érdekeltsége hozzájárul majd az őszi forgalmi szempontból oly kulcsfontosságú munkafolyamat meggyorsításához.

A létszámhiány közismert gond. A legutóbbi kimutatások szerint csak a forgalmi vonatkísérők létszámából 726 fő hiány van, és ebből 271 a budapesti igazgatóságnál. A hiány egy kis része látszólagos: *a cukorrépakampány idejére a vonatkísérők egy részét ideiglenesen kocsirendezőként a cukorgyárakhoz osztották be.* Csak a budapesti és miskolci igazgatóságnál 100 vonatkísérő végez jelenleg kocsirendező munkát. A létszámhiány akadályozza a vonatok menetrendszerinti indítását is. A hét elején napi 3—4 vonat, a hét közepén naponta 10—15 vonat vár 1—6 óra hosszat vonatkísérő szakaszra. *A létszámhiány a szolgálati beosztások összeállításánál valóban gondot okoz, de a vasutasok túlnyomó többsége vállalta az ezzel járó többletmunkát és a népgazdaság szállítási igényeit ilyen körülmények között is zavartalanul ki tudja elégíteni a MÁV.* Az őszi forgalom idején sincs kapacitáshiány, és nem is lehet ilyenre hivatkozni.

Bermann István

Lapzártakor érkezett:

Fegyveres erőinket köszöntötték

Szeptember 26-án a Törekvés Művelődési Házban több mint 500 fő részvételével a fegyveres erők napja alkalmából ünnepséget tartottak. Ezen a napon nyitották meg *„A Néphadseregünk a béke őre”* és *„A szovjet hadsereg felszabadítási harcai Magyarországon”* című kiállítást is.

Törődjünk többet a tagsággal

Hozzászólás „A szakszervezeti munka alappillére" című cikkhez

A MAGYAR VASUTAS szeptember 1-i számában *„A szakszervezeti munka alappillére"* címmel cikk jelent meg a bizalmi munka országos tapasztalatairól. E cikk késztetett arra, hogy a budapesti területi bizottságnál szerzett tapasztalatokról, a szakszervezeti csoportélet, a bizalmi munka javításának lehetőségéről írjak.

Hosszú évek óta különböző gyűléseken, értekezleteken mindig szó esik arról, hogy emeljük a bizalmi munka színvonalát, s a szakszervezeti tagság körében szélesítsük a szakszervezeti demokráciát. *Ez pedig azt jelenti, hogy javítsuk a tagság közötti szervező, érdekvédelmi, politikai és kulturális tevékenységet. Törődjünk többet a tagsággal. Legyen módja a szakszervezeti tagoknak véleményt mondani, s szavuk ne csupán pusztába kiáltott szó legyen.*

A szakszervezeti munka javulásának legbiztosabb mutatója, hogy egyre több bizalmi kopogtat vezető ajtaján, vagy a szakszervezeti bizottságnál, hogy kérdezés nélkül is tájékoztatást adjon munkatársai gondjairól, észrevételeiről. Mind több bizalmi érzi, hogy az egyes tagok képviselete legfőbb feladata. *Ezért mind gyakoribb, hogy fogadónap és fogadóórák nélkül nagy szorgalommal és felelősséggel jár el csoporttagja érdekében.* A bizalmiak többsége bátor szószólója volt az egyedi panaszok észrevételek képviselete mellett az új gazdasági mechanizmus bevezetésének is. Nőtt a bizalmiak törvényismerete. Közülük sokan hétről hétre, rendszeresen forgatják a kollektív szerződést, a bizalmiak kézikönyvét, hogy eligazodjanak és helyes útbaigazítást adjanak az ébredő gondokhoz, munkatársuk jogos vagy vélt sérelméhez.

A KÖZÖNY ELLEN AZONBAN egyaránt küzdeni kell. Mert, ha már a szakszervezeti csoportban felismerik ennek jelentőségét, akkor mindenütt kevesebb a hiba, és nagyobb az elégedettség. *Az elégedett ember pedig szívesebben dolgozik.* A bizalmi sokat tehet az elégedettségért, a közöny ellen, az üzemi és szolgálati hely szocialista közösségi moráljának meghonosításáért. Az elmúlt hónapokban több helyütt felmerült a kérdés: hogyan? Hisz ehhez tekintély kell! De mi adja meg a bizalmi tekintélyét? — vetődik fel az újabb kérdés. A kérdésben pedig ott lapul a válasz.

A bizalmi munka a szakmai és dolgozótársai érdekében végzett munka, amelyet a tagság akaratával az emberek, a vasút és a társadalom érdekében végez. Ez a tekintély hordozója.

A szakszervezeti csoporthoz tartozó emberek ügyében sem a szakszervezeti bizottság, sem pedig a gazdasági vezetők ne döntsenek a bizalmi véleményének ismerete nélkül. *Mindezekben a kérdésekben legyen ismert a döntésre jogosult testület, vagy egyszemélyi vezető előtt a bizalmi véleménye is, amely nem csupán a sajátja, hanem a csoportjához tartozó tárgyilagos, szorgalmas emberek többségének is kifejezett akarata. Ez a legdöntőbb.* Ez adja véleményem szerint a bizalmi tekintélyének legfőbb alapját a helyesen értelmezett demokratikus rendszerben. Ez a szocialista közvélemény formálás, amely mással nem pótolható. Erre időt és alkalmat „áldozni" nemcsak érdemes, hanem szükséges is.

A BUDAPESTI TERÜLETI BIZOTTSÁG augusztusi testületi ülésén a bizalmiak munkájának elismerése mellett számos fontos határozatot hozott arra, hogy valamennyi alapszervezetben széles körű munka bontakozzék ki a szakszervezeti tagok javára, társadalmunk hasznára. De törődni kell napjaink gondjaival is. Mindenkinek a valóságot kell megismerni tudni és változtatni az előrelépés érdekében. *Ezért feltétlen nagy szükség van arra, hogy e lapban is minél több bizalmi írjon a munka szépségeiről, valóságos gondjairól.* Írjanak szakszervezeti műhelybizottsági tisztségviselők, gazdasági vezetők, mit és hogyan tettek a munka javításáért, a szakszervezeti csoportok véleményének érvényesítéséért.

Kovács János

A szakszervezeti munka egyik segítői:

A jól felkészült kultúrmunkások

A szakszervezeti alapszervezetek vezető testületei csak úgy tudják agitációs, propaganda munkájukat jól végezni, ha tevékenységüket tervszerűség, a dolgozókkal való jó kapcsolat jellemzi.

A jelenlegi időszakban az új határozatokból adódó sokrétű feladatok megkövetelik, hogy az új tisztségviselők, aktívák már tevékenységük kezdetén teljes energiával, eredményesen tudjanak dolgozni. *Ennek egyik lényeges feltétele a munkára való felkészítésük, az oktatásuk megszervezése. Ezt a célt szolgálta a kultúrnevelési- és sportosztály által Balatonkenesén rendezett 6 napos felkészítő tanfolyam is.*

A tanfolyamon szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy rendkívül szükséges kulturális területen az oktatások megszervezése. Az oktatási formák közül a 6 előadásból álló esti oktatást javasoljuk szakszervezeti bizottságainknak, amelyek vázlatát a kultúrnevelési- és sportosztály már kidolgozta a következő tematikával:

1. *A szakszervezetek megnövekedett szerepe és felelőssége a szocializmus építésében.*
2. *A szakszervezeti bizottságok irányító és szervező munkája a szakszervezeti alapszervezetekben.*
3. *A szakszervezet agitációs, propaganda és kulturális tevékenységének továbbfejlesztése.*
4. *Az alapszervezetek feladatai az általános és szakmai műveltség növelésért.*
5. *A korszerű tudományos ismeretterjesztési munka.*
6. *A szakszervezeti politikai tömegoktatás jelentősége, célja, tartalma és módszerei.*

Az első két előadás azonos a többi szakszervezeti esti oktatás tematikájával.

Az oktatási anyagok vázlatszerűen készültek, s így feltétlen szükséges a helyi vonatkozású feladatokat, célkitűzéseket figyelembe venni, illetve azokkal az anyagot kiegészíteni.

Az esti oktatás időpontját egyeztetni kell a szakszervezeti bizottság többi reszortosával, mozgalmi szervekkel, hogy lehetőleg a szolgálati helyen egy időben egy tanfolyam működjön és annak eredményességét, zavartalanságát segítsék a tisztségviselők, aktivisták.

Az esti oktatásban a kulturális, agitációs propaganda bizottság tagjain kívül igyekezzük bevonni az aktívákat is, hogy a kulturális munka főbb területeit részletesen megismerhessék. A tanfolyam vezetője minden esetben a kulturális agitációs propaganda-bizottság vezetője legyen. Az előadások megtartása előtt az adott területre szóló határozat tanulmányozásánál vegyék figyelembe a munka során elért eredményeket, hiányosságokat és a szakszervezeti bizottság állásfoglalását is.

A legfontosabb, hogy megismertessük széles területen a kulturális, agitációs propagandamunkával kapcsolatos határozatokat, megértessük a feladatokat és mozgósítani tudjunk azok elvégzésére.

A felkészülés az előadásokra, a vitákra minden tanfolyamvezetőtől gondos és lelkiismeretes munkát igényel. A kiadott központi vázlat megkönnyíti a felkészülést, amelynek eredményeként a tanfolyam elvégzése után több száz kultúraktíva alaposabb és elmélyültebb ismeretekkel gazdagodva eredményesebben dolgozhat a szolgálati helyeken.

Horváth Ferenc

Küldjék el az igazolatlan mulasztókat

„Kábeles"-gondok a TBÉF III-as körzetében

— Nélkülünk nincs villamosítás — mondta *Stréda András mérnök, a Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség főművezetője.* — A 25 ezer voltos áramot csak akkor lehet a felsővezetékre kapcsolni, ha a mi kábeleink, berendezéseink már a helyükön vannak és rendben működnek.

A fiatal mérnök részletesen elmagyarázta, hogy menynyi mindent elvégeztek már az idén az általa irányított III-as körzetben a kábelfektető és kábelszerelő részleg dolgozói. *Nekik is jelentős részük volt abban, hogy az idei vasutasnapra Abonytól Szajolig haladt előre a budapest—debreceni fővonal villamosítása.*

Kiépítették a pályatelefon-hálózatot

Mivel sohasem pályáztunk szakmérnöki babérokra — tekintettel a TBÉF munkájának speciális jellegére — csak megközelítő pontossággal vállalkozhatunk kivitelezői tevékenységük ismertetésére. *Abony és Szajol között 50 Herzről 75 Hz-re alakították át az automata térközjelzők táplálását.* Védőkapcsolással látták el Szolnok és Szajol állomások biztosító berendezéseit, védőföldelést kaptak a kábelkötések és a vonalszakasz összes berendezési tárgya. *Kiépítették a pályatelefon-hálózat bonyolult és rendkívül hasznos rendszerét.* Most Szajoltól Karcag irányában haladnak a kábelfektetéssel, közben Szajol és Tiszatenyő között automatizálják a térközbiztosító és sorompóberendezéseket, végrehajtják Szajol állomás fényjelzősítését és biztosító berendezéseinek korszerűsítését, s nemcsak a távbeszélő összeköttetések kábeleit rakják a föld alá, hanem a térközbiztosító berendezések táplálására szolgáló ezervoltos kábelt és Fegyvernek—Örményes állomásig a postai kábelt is.

A III-as körzetben, ahol most egyidejűleg 42 önálló hiteles munka folyik, az év végéig legalább 30 millió forint értékű beruházás megvalósítására törekszenek, de a legfőbb cél az, hogy a kábelfektetéssel decemberben Karcagra érjenek. Azért rendkívül fontos ez, mert a tervek szerint januárban ott cseh-szlovák kábelesek veszik át tőlük a „stafétabotot", ők pedig Debrecentől folytatják a munkát Nyíregyháza irányába.

Az emberi kézre is szükség van

A nagyszabású fejlesztési munka élén a kábelfektető részleg halad. Árokásó gépekkel vágnak utat a kábeleknek, de sok helyen a csákányt sem nélkülözhetik. A 32 kocsiból álló telephelyüket Törökszentmiklós állomás mellett találtuk meg. A holtvágányon álló kocsisorban az első a főcsoportvezető szállása és irodája.

Kovács János főcsoportvezető némi aggodalommal fogadta érdeklődésünket.

— *Részlegünk nehéz helyzetben van — mondotta. — Amikor május elején Törökszentmiklósra települtünk, még 101 dolgozónk volt. A mai munkáslétszámunk 79, de csak papíron. A valóságos létszám, akik dolgoznak: 47 ember.*

— Hol vannak a többiek?

— Ketten szabadságon, nyolcan betegállományban.

— A többiek?

— Igazolatlanul távol, pedig most már közeledik a fizetés napja.

Tehát bőven van oka aggodalomra *Kovács Jánosnak.* Az alapvető probléma itt a munkafegyelemnek szinte a teljes hiánya. Nem akartunk hinni a fülünknek, amikor *Kovács János* elmondta: *előfordult már, hogy fizetés után egyes csoportok testületileg eltűntek a munkahelyről. Valósággal tombol az iszákosság, a lógás — tisztelet a kivételnek, — a törzsgárda ma is hűséges, szorgalmas tagjainak.*

— Semmiféle eszköz nincs a kezünkben a lógósok megfegyelmezésére — panaszolta a főcsoportvezető. — Az igazolatlan mulasztásoknak eddig nem volt következménye. A mi kapunkban nem tolonganak a jelentkezők...

A szociális körülmények jók

A III-as körzet műhelybizottságának is tagja Kovács János. Munkavédelmi és munkásellátási felelős. Megmutatta a lakókocsikat, s a látottak alapján megállapíthattuk, hogy a *főnökség a lehetőségeihez képest mindent megtesz a dolgozók életkörülményeinek javításáért.* A kárpitozott ágybetétek, a hűtőszekrények, a rádiók és a televíziós készülék a gondoskodás kézzelfogható jegyei. Már útban vannak a részleg szállására az új paplanok. Nagy gondjuk, hogy néhány lakókocsi elavult, s a konyhás kocsik többsége szűk, ráadásul arra kényszerülnek, hogy ezeket használják öltözés, mosdás céljára is. Joggal panaszolják a dolgozók, hogy néhány konyhakocsiban a tűzhely kicsiny, vagy teljesen használhatetlen már.

— Javítja a szálláskörülményeket, hogy újabb kocsikat kaptunk — tájékoztatott ismét Kovács János —, de ezeket, csak akkor tudjuk beállítani, ha néhány hét múlva áttelepülünk Kisújszállásra.

Köztudott, hogy nem gyerekjáték a kábeles munka. Az viszont kétségtelen, hogy a 44 órás munkahét bevezetése óta nagyon kedvező a munkabeosztás. Minden pénteken 14 órakor befejezik a munkát és csak hétfőn 10.30-kor kell újra jelentkezniök a dolgozóknak. Így a legtávolabb lakók is hetenként hazautazhatnak.

A bérezés jó, de...

A bérezés nem rossz, hiszen július 1-től órabérjavítást kaptak az idősebb dolgozók és az egyéni teljesítmény alapján történő elszámolás a kezdők számára is lehetővé teszi, hogy megtalálják a számításukat. *Kétségtelen, hogy a napi 19 forintos kiküldetési pénz már kevés, a legszerényebb igényeket sem fedezi.* Ebben, s a nehéz munkáért fizetett bérek dolgában is jó volna előbbre lépni, nem is szólva a teljesítmények elszámolásával kapcsolatos vélt, vagy jogos panaszokról.

A nehézségek ellenére is biztató, amit a munkahelyeken járva hallottunk több dolgozótól.

— *Legyen végre határozottabb a vezetés, küldjék el a lógósokat, az igazolatlan mulasztókat! — mondták. — Addig itt nem lesz rend, amíg egyesek csak fizetés napján látogatják nálunk a munkahelyet.*

— Inkább kevesebben legyünk, de aki ide szegődött, legyen is itt és dolgozzék mindennap a munkahelyen!

Csak egyet javasolhatunk: a vezetés teljesítse a becsületes dolgozók kívánságát és a megkezdett úton haladva javítsa tovább élet- és munkakörülményeiket.

Lőrincz János

Népszerű a bánrévei vasutasklub

Bánréve határállomáson, a raktárépület egyik részében kapott helyet a vasutasok klubja. A szakszervezet támogatásával működő klubnak, az utóbbi időben megnőtt a látogatottsága. Több mint 200 klubtag, illetve alkalmi vendég látogatja rendszeresen a tudomány és technika legújabb vívmányairól, a fejlődő életről szóló előadásokat, a könyvtárakat, de sokan tekintik meg a televízió adásait, s veszik igénybe a különböző társasjátékokat.

A klubban kerülnek lebonyolításra a vasutasok rendezvényei is. *Váradi Pálné,* a klub gondnoka, nagy hozzáértéssel, határtalan ügyszeretettel végzi munkáját. Neki is nagy része van abban, hogy a bánrévei vasutasok klubja egyre jobban betölti hivatását.

Murányi Tibor

Munkasikerekkel ünnepeljünk

Felhívás a budapesti igazgatóság dolgozóihoz

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága és a *Hazafias Népfront Országos Tanácsa* felhívása alapján szakszervezetünk budapesti területi bizottsága az igazgatósággal együttesen az elsők között hívta fel a dolgozók figyelmét hazánk felszabadulásának 25. évfordulója méltó megünneplésére. *A felhívás hangsúlyozza, hogy méltóképpen akkor ünnepel a budapesti igazgatóság valamennyi dolgozója, ha eddig elért eredményeit túlszárnyalva, nagyszabású munkaverseny-mozgalmat indít és az ünnep tiszteletére tett felajánlások alapján újabb munkasikereket érnek el.*

Azok a szolgálati helyek, amelyek az 1969. évben és 1970. első negyedévében kiemelkedően dolgoznak, a területi bizottság és az igazgatóság által rendszeresített „Felszabadulásunk 25. évfordulója" feliratú jubileumi zászlót és a vele járó pénzjutalmat kapják.

A külön feltételek között a szállítható felek igényeinek kielégítése, a baleset megelőzése, a menetrendszerűség betartása, a kocsitartózkodási idő csökkentése és a szociális körülmények javulása.

A felhívást az igazgatóság valamennyi szolgálati helyére eljuttatták s különféle fórumokon a dolgozókkal ismertették.

Sz. L.

Új lehetőség az általános iskola elvégzésére

A szakszervezeti bizottságok augusztus végi — szeptember eleji munkájában nem csekély szerepet játszik az iskola rendszerű felnőttoktatás megszervezése és segítése is. A szolgálati helyeken működő Oktatási és Ismeretterjesztési Tanácsokkal egyetértésben szervezik az elmúlt évekhez hasonlóan a kihelyezett középiskolai és általános iskolai vasutas osztályokat. *A legtöbb gondot az általános iskolák szervezése jelenti. Néha komoly meggyőző munkát kell folytatni, mert akadnak emberek, akik nem látják, hogy saját és családjuk érdekében cselekszenek, ha elvégzik a teljes általános iskolát.*

Távoli lakás, sok gyerek, szolgálati beosztás, vidékről bejárás és más egyéni nehézség gátolja a dolgozókat abban, hogy a hiányzó általános iskolai osztályokat elvégezzék. *Ezek számára indítja meg a budapesti területi bizottság a budapesti TIT-szervezet keretében az általános iskolai magánvizsgára előkészítő tanfolyamot — kellő számú jelentkezés esetén —, amelynek keretében 5 hónap alatt heti 4 óra kötött elfoglaltsággal készülhetnek fel a jelentkezők egy-egy osztályvizsgára.* Ennek anyagi fedezetét a területi bizottság vállalja. Azok nevét és címét, akik jelentkezni kívánnak, a szakszervezeti bizottságok október 5-ig jelentsék a budapesti területi bizottságnak. A tanfolyamok a VII. és VIII. osztály anyagából október 14-én kezdődnek a később megjelölt vasutas szolgálati helyeken.

A tudnivalókról a jelentkezők értesítést kapnak.

Tanácskoztak a szocialista brigádvezetők

A Debreceni Járműjavító Üzem vezetői, szakszervezeti tanácsa és az üzem 175 szocialista brigádjának vezetői az elmúlt napokban értekezleten vitatták meg a mozgalom helyzetét és a következő idők feladatait.

Volosinovszki János, a szakszervezeti bizottság titkárának megnyitója után *Nagy László,* termelési felelős értékelte a mozgalom tapasztalatait, majd Gál József üzemigazgató a brigádmozgalom előtt álló feladatokról beszélt.

A tanácskozás második részében vitára került sor, amelyben a felszólalók valamennyien újabb megfontolandó gondolatokat és javaslatokat tettek azért, hogy valamilyen módon eredményesebbé lehessen tenni a brigádmozgalmat. *Püspök György és Olajos Imre például arról beszéltek, hogy nagyobb gondot kellene fordítani a brigádokon belül a politikai munkára.* Többen kérték a szocialista brigádvezetők oktatásának megszervezését. Az értekezleten egyébként összesen 26 500 forintot osztottak fel jutalomképpen a szocialista kollektívák legjobb vezetői között.

Értékelték a „Televíziót minden iskolának" mozgalmat is. A 175 szocialista brigádból 161 csatlakozott a felhíváshoz és eddig 2 televízió vásárlására elegendő összeget gyűjtöttek.

Az üzem társadalmi és gazdasági vezetőinek, valamint a részt vevő szocialista brigádvezetőknek egyaránt az volt a véleményük, hogy a színvonalas tanácskozás elérte célját és segítette a szocialista brigádmozgalom fejlődését.

Októbertől új évet kezdhetnének...

Dunai finomító állomás feladási rekordja

— Jó, hogy végre eljöttek hozzánk! Már úgyis azt hittük, rólunk mindenki megfeledkezett... — ezekkel a szavakkal fogadtak Dunai finomító állomáson, amikor leszálltunk a vonatról. Valóban, lapunk hasábjain ez ideig nem találkozhattak olvasóink az 1963. július 1-én megnyílt állomás nevével.

Ezúttal sem a véletlen hozott bennünket a Dunai finomító állomásra. Eredményeik hírére figyeltünk fel.

— *Idei feladási tervünk 750 ezer tonna — mondta Mocsonoki László, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára — és szeptember 20-ig 716 ezer tonna árut továbbítottunk állomásunkról. Szeptember végére meglesz a terv, októbertől kezdhetjük a következő évünket.*

Túl az egymilliomodik tonnán

Az állomás munkája szorosan összefügg az új nagyüzem, a *Dunai Kőolajipari Vállalat* gyors fejlődésével. *Az indulás évében hat hónap alatt 30 ezer tonnás fel- és leadási forgalmat bonyolítottak le. 1966-ban túlhaladták a 800 ezer tonnát, 1968-ban pedig az 1,3 millió tonnás forgalmat. Az idén augusztus 31-ig már erősen megközelítették az 1,2 millió tonnás fel- és leadást,* s az esztendőt bizonyosan újabb rekorddal zárják. Augusztusban egy rekordot már elértek: *havi feladásuk mennyisége túlhaladta a százezer tonnát.* Az állomáson feladott 102 ezer tonnából 28 ezer tonnát 39 irányvonattal továbbítottak. Szeptemberben eddig 28 rakodással képzett irányvonat indult Dunai finomító állomásról.

Régi állomásainkon érthető, ha arról halljuk panaszkodni a dolgozókat, hogy kevés a vágány. Dunai finomító azonban uj szolgálati hely, de a panasz itt is a régi:

— Kevés a vágány — mondják. — Állomásunkat nem ilyen hatalmas forgalomra tervezték. *Ma is Ercsi állomáson hagytak a mozdonyok két vonatunkat, amit nem tudtunk fogadni. Nagytétényben 40. a szomszédos Százhalombattán 21 kocsi várja, hogy hozzánk kerülhessen,* míg Budafok állomáson 18 tartálykocsi vesztegel állomásunk túlterhelése miatt.

Az állomás kicsinek bizonyul

Mi az oka ennek a kétségkívüli túlterhelésnek, ami rendkívüli helytállásra készteti *Kocsis Imre állomásfőnök* vezetésével Dunai finomító mind a 46 dolgozóját? — Kérdésünkre a legilletékesebbektől kaphattunk választ, mert néhány probléma megbeszélésére éppen az állomásra érkezett a DKV-tól *Szijj Vince termékforgalmi* főosztályvezető és *Major László* vasútüzemvezető.

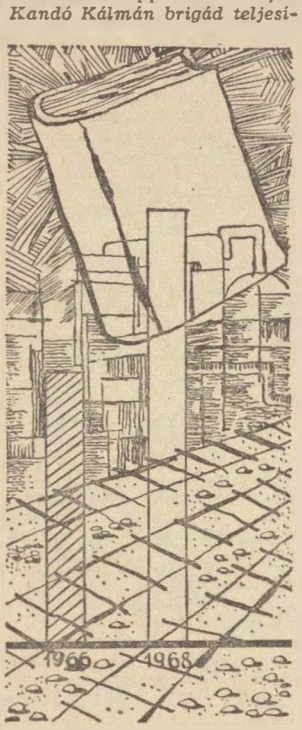
— Ami itt problémaként jelentkezik — mondta *Szijj Vince* — az népgazdasági szempontból tulajdonképpen örvendetes tény. *Amikor ez az állomás épült, még senki sem gondolta, hogy az alföldi kutakkal is számolni kell.* Szükségszerű, hogy amíg algyői csővezetékünk elkészül, havonta 30—40 ezer tonna nyersolajat tartálykocsikban szállítsunk ide. Záhonyból is ugyanilyen vasúti szállítási többlettel kell számolnunk, amíg megépül a Barátság Kőolajvezeték második ága. A feladási többlet is a vezetékes szállítás viszonylagos elmaradásából adódik.

— Most kezdjük olajfinomítónk fejlesztésének második szakaszát — vette át a szót *Major László.* — Ennek során új üzemi pályaudvart is építünk, de azzal is számolni kell, hogy 1975 végéig megkétszerezzük a termelést. Az állomás dolgozói eddig rendkívül nagy segítséget adtak nekünk. Ezt kérjük a jövőben is.

Bizonyos, hogy Dunai finomító állomás dolgozói részéről nem is marad el a segítségadás. Bár ez az állomás fiatal, az itt dolgozók többsége nem kezdő, a vasút törzsgárdájához tartozik.

Új brigád alakult

A náluk tett látogatásunk alkalmával éppen a C-tur, a Kandó Kálmán brigád teljesí-



Toma István illusztrációja

tett szolgálatot. A brigád vezetője Erdélyi Józsefné segédtiszt, aki 10 éve vasutas, az állomás kocsiintézője.

— Két hete alakítottuk a brigádot — mondta — és az a célunk, hogy elnyerjük a szocialista címet. Ami a kollektív szellemet illeti, arra igazán nem lehet panasz és a mi turunk régóta balesetmentesen dolgozik. *Hagyomány nálunk, hogy közösen megtartjuk a névnapokat és kézről kézre járnak a jó könyvek.*

— Mióta dolgozik Dunai finomítón?

— Amióta megnyílt. Sok a munkánk, hiszen az utóbbi másfél órában is három vonatot fogadtunk és indítottunk. De igyekszünk mindent becsülettel elvégezni. A keresetemmel elégedett vagyok, hisz 1700 forintnál többet a gyárban sem keresnek a nők. *Tavaly érettségiztem, a tisztképzőn szerettem volna folytatni a tanulást, de sajnos, nem vettek föl. Talán majd jövőre...*

Kocsivizsgáló csoport is dolgozik Dunai finomító állomáson. Vezetőjük *Molnár István,* aki 22 éve a vasút dolgozója. A kocsivizsgálók ezen az állomáson rézkulccsal, kalapáccsal járnak a tartálykocsik között.

— *A szénhidrogének robbanásveszélyesek, ezért itt előírás a szikramentes szerszámok használata.* Emiatt vannak problémáink a világítással is. Mi karbidlámpával nem dolgozhatunk, viszont az egyszerű elemlámpa gyenge fényt ad. *Nagy fényű akkumulátoros lámpát kaphatnánk a pusztaszabolcsi szertártól, de töltőjük nekik sincsen. Ehhez irányító szerveink segítségét kérjük.* Műhelyproblémánk most már lassan rendeződik a DKV segítségével. A kisebb javításokat ugyanis célszerű házilag elvégezni, hiszen nagy kiesést okozna, ha egy földelőzsinór-szakadás miatt is javítóműhelybe küldenénk a kocsit.

Bosszúság mások hibája miatt

A kocsivizsgálók csoportvezetőjének kérése alapján egy problémára külön is szeretnénk felhívni főként a kisebb állomásokon dolgozó vasutasok figyelmét. Ugyanis több kocsit azzal indítanak útba Dunai finomító állomásról, hogy kiürítés után javítóműhelybe kell irányítani. S bizony a múlt hónapban átvizsgált 4500 tartálykocsi között jó néhány volt, amit a bárcajelzés mellőzésével újra visszairányítottak Dunai finomító állomásra. *Sok felesleges kocsikilométer megelőzhető egy kicsit figyelmesebb munkával.*

Fontos követelmény az is, hogy a beérkező üres tartálykocsikon föltüntessék, mit szállítottak előzőleg. Sok többletmunkát okoz Dunai finomító állomáson, amíg megállapítják, hogy a kocsiban hengerolajat, petróleumot vagy esetleg orsóolajat szállítottak-e...

Biztató a második félév Hajdúszoboszló állomáson

A szeptemberi nap már bágyadtabban süt, s az eső is gyakran megered. Ám Hajdúszoboszlón azért változatlanul tart a „főidény". *A reggeli gyors, a Hajdu Expressz az ország minden részéből hozza az utasokat,* akik pihenni, gyógyulni jönnek a híres alföldi városba.

A vasútállomástól nem messze, mintegy száz-százötven méterre fúrtak először kutat a szakemberek, és ma is ez a forrás szolgáltatja a 70 fokos gyógyvizet a városnak, a szállodáknak üdülőknek. *Uj szállodák, nyaralók épültek és ma már negyvenkét különböző befogadóképességű üdülő üzemel rendszeresen, köztük a vasutasoké is. Ennek megfelelően nőtt a forgalom, s az utóbbi években az idegenforgalom.* Az idén augusztusban — például — ötvenháromezer utas fordult meg az állomáson. A főidényben napi tizenkét-tizennégyezer, októbertől áprilisig hét-kilenc ezer ember érkezik és indul vonattal.

JELENTŐS A TEHERFORGALOM IS

— Hogy győzik ezt a forgalmat? — kérdezzük *Katona Lajos* állomásfőnöktől.

— Higyje el, sok dolga van a két személypénztárnak. Az egyik nyolckor kezd, és emiatt az utasok sokszor türelmetlenek. Legtöbbször csak megfelelő szigorral tudunk rendet teremteni. *Az is sok idegeskedést okoz, hogy a csatlakozó autóbuszjáratok késnek és csak „végszóra" hozzák az utasokat.*

Hajdúszoboszló állomás személyi forgalmánál jelentősebb a teherforgalom. A szomszédos *Nagyhegyesről* félméter átmérőjű csöveken érkezik a propán-bután gáz, a gazolin, a nyersolaj, a *Nagyalföldi Kőolajipari Vállalat* sok más terméke. S ezekben a napokban elkezdődött a cukorrépa szezon is. Amikor ott jártunk, az állomásfőnöki irodában találkoztunk *Harsányi Lászlóval,* a *Hatvani Cukorgyár* körzetfelügyelőjével.

— *Hajdúszoboszló* — mondja a legnagyobb szállítási központ. Itt üzemel az ország egyetlen nagy teljesítményű *BUMU 4-es* szovjet cukorrépa rakodó gép, amely két perc alatt üríti a gépkocsikat, tisztítja és prizmázza a cukorrépát. *Teljesítménye 70—80 vagon. Tavaly hatezer vagon cukorrépa indult Hajdúszoboszlórló Hatvanba. Az idén több lesz. Körzetátlagban mintegy húsz mázsával jobb a terméseredmény, mint az elmúlt esztendőben.*

A LEMARADÁS PÓTOLHATÓ

— Ezek szerint az idén is meglesz az állomás terve?

— Nagyon bízunk benne — válaszol ismét az állomásfőnök. — Bár a féléves gazdasági eredményekben van némi lemaradás, de amint Harsányi elvtárs is mondotta, a várható nagyobb termés az év végéig bizonyosan kedvező változást hoz.

— Hogyan segíti ezt a gazdasági munkát a szakszervezet? — kutatom tovább, s az újabb válaszadó *Szoboszlai Károly szb-titkár.*

— Négy szocialista brigád dolgozik az állomás területén. *Rácz Lajos* ellenőr kollektívája elnyerte már az ezüstkoszorús jelvényt. A többiek, a zöldkoszorús fokozat birtokosai. *Maga az állomás az elmúlt évben megkapta a „Szocialista szolgálati hely"* kitüntetést. Azt hiszem, mindez bizonyítéka annak, hogy a vasutas dolgozók *Hajdúszoboszlón* is komolyan veszik a termelési feladatokat, igyekeznek tudásuk legjavát nyújtani.

— És a szervezeti életben?

JOBB SZOCIÁLIS KÖRÜLMÉNYEKET

— Most kaptunk egy levelet *a Debreceni Területi Bizottságtól,* amelyben felettes szakszervezeti szervünk elismerését fejezi ki az állomás valamennyi szervezett dolgozójának a jó mozgalmi munkáért, a szervezési és gazdasági eredményekért.

Persze vannak még hiányosságok, de ezeket az állomás gazdasági és politikai vezetői épp olyan jól látják, érzékelik, mint a dolgozók. Nincs az állomáson megfelelő melegedő és mosdóhelyiség, a kocsirendezőknek nincs egy klubszoba, egy terem, ahol rendezvényeket, megbeszéléseket tarthatnának, ahol munkaidő után is összejöhetnének a vasutasok. A munkaidő csökkentéssel is úgy vannak, hogy azt csak a kocsirendezőknél, raktári munkásoknál és a málházóknál tudták eddig bevezetni.

Hajdúszoboszló állomás kollektívája azonban régi, megbízható vasutasokból áll. Vezetőik úgy irányítják a gazdasági és politikai munkát, hogy január 1-től Szilveszter napjáig helyt tudjanak állni a nem mindennapos követelményeknek. Mert annyi biztos, hogy ezen az állomáson mindig van munka.

Molát Ferenc

A fiatalok sorsáról tanácskoztak

Beszélgetés Nagy Erzsébettel, az Országos Ifjúmunkás Parlament egyik vasutas küldöttével

A Csepeli Munkásotthon volt a színhelye a második *Országos Ifjúmunkás Parlamentnek.* A fiatalok két napon keresztül tanácskoztak az életükkel, munkájukkal összefüggő kérdésekről, s vitatták meg a KISZ-szervezetek helyzetét, feladatait, tehát mindazt, ami a mai fiatalságot érinti, érdekli.

Őszintén beszéltek gondjaikról

Nagy Erzsébet, a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség gépi könyvelője, a vasutasok egyik küldötte volt. Vajon mit látott, tapasztalt a kétnapos eszmecserén?

— Nemrégen fejeződött be a tanácskozás, s nehéz összegezni mindazt, amit ott hallottam, tapasztaltam, hiszen a rövid idő alatt oly sok minden történt velem — kezdte a beszélgetést *Nagy Erzsébet.* — Elsősorban olyan kérdésről hallottam a beszámolóban és a vitában, amiről mi már sokat beszélgettünk a fiatalokkal.

— Mi volt a véleménye az Ifjúmunkás Parlament légköréről?

— Nagyon örültem annak, hogy mindenki őszintén, egyenesen mondta el, ami a szívét nyomja és a valós problémák kerültek felszínre, s ami több, választ kaphattunk arra is, hogyan kerül sor megoldásukra. *Sokan beszéltek a pályaválasztásról, a munkahelyi beilleszkedésről, bérkérdésekről, a munkásszálláson élők gondjairól, a lakáskérdésről, a KISZ-szervezetek tevékenységéről, a kulturális és sportlétesítmények fejlesztéséről, a továbbtanulásról.* Ezekről azonban csak másoktól hallottam, ugyanis én a harmadik szekció munkájában vettem részt, ahol a munkáslányok és fiatalasszonyok helyéről, szerepéről a társadalomban, valamint az üzem, a munkahely és a család a KISZ-szervezetek életében meghatározott fogalomkörben vitáztunk.

A nők helyzete nehezebb

Nagy Erzsébet jól odafigyelt a tanácskozáson, csak úgy ömlött belőle a szó.

— A hozzászólók többségének véleménye az volt, hogy a fiatal munkásnők a termelés valamennyi területén megállják a helyüket, s a gazdasági vezetők általában elégedettek munkájuk mennyiségével és minőségével is. *Pedig számukra a munkahelyi beilleszkedés nehezebb. Egyrészt a családi gondok jobban terhelik őket, kiesést okoz a munkából a szülési szabadság, a gyermeknevelés, azonkívül kevesebb a szabad idejük, mint a férfiaknak.* Ez utóbbi pedig azt jelenti, hogy a KISZ-szervezet munkájában kevésbé aktívan tudnak részt venni, különösen a férjhezmenés időszaka után.

Munkatársainak is beszámol

A gépi könyvelésben dolgozó *Nagy Erzsébet* a napokban beszámol alapszervezetében is a második *Országos Ifjúmunkás Parlamenten* hallottakról. Bizonyára munkatársai is örömmel fogadják majd, hogy az ország politikai, gazdasági vezetői kíváncsiak voltak, meghallgatták, részletesen megismerték gondjaikat, s hogy hallanak arról is, miként kívánják megoldani azokat.

Lepies György

Nyári számvetés Keszthely állomáson

MÉG JAVÁBAN TOMBOLT A NYÁR, amikor meglátogattuk a keszthelyi állomást. Fülledt meleg délután volt. Végigneztük, amíg az utolsó ember is felcihelődött a Somogyszob felé induló vonatra, majd benyitottunk az állomásfőnök szobájába.

Rozsnyai László állomásfőnöktől természetesen az állomás nyári forgalmáról érdeklődtünk.

— *Nem panaszkodhatunk* — hangzott a válasz. — *A Saxonia Express, amely közvetlenül Lipcséből jár hozzánk, oda-vissza mindig zsúfolt, s jelentősen emeli az állomás forgalmát.* Ugyancsak mindig megtelik a *Helikon* is, és amint az imént látták, a helyi vonatok is sok utast szállítanak. Nem dicsekvésképpen mondom, de a nagy nyári forgalom ellenére jó volt a menetrendszerűség. Azt valljuk, hogy mi tulajdonképpen kereskedők vagyunk. *Célunk, hogy az utas szívesen vegye igénybe a vasutat, mert így növelhető e közlekedési ágazat bevétele, ez pedig mindnyájunknak hasznos.* Annak érdekében, hogy minél több utast és szállítmányt vonzzunk a vasútnoz, udvariasságot, tisztaságot és rendet honosítottunk meg. Nem szeretjük, ha az állomáson tájékozatlan, ideges utasok toporognak, ezért több idegen, főleg német nyelven tudó informátort állítottunk szolgálatba.

— Hogyan fejlődött a keszthelyi állomás az utóbbi időben és milyen változások várhatók a következő években?

— Nagy változások nem voltak, de kétmillió forintért megépült a régi hiányolt öltözőépület. *Van ebben pihenő-, fürdő-, villannyal felszerelt főzőhelyiség, és ami eddig egyáltalán nem volt az állomáson, orvosi rendelő. Naponta két órát rendel az üzemi orvosunk.* Jelentősebb változás ezután várható nálunk — folytatta tovább az állomásfőnök. — Két-három év múlva átépítik és bővítik a 60 éves vágányrendszert, a teherforgalmat pedig három kilométerre áthelyezik, mert a jelenlegi vegyes forgalom mellett eléggé balesetveszélyes az állomás.

— Hogy állnak a munkaerővel? Van-e utánpótlás? — érdeklődtünk tovább.

— Az állomások közül talán egyedül nálunk nincs munkaerőgond, annak ellenére, hogy egy év óta csökkentett munkaidőben, havi kétszeri közbeváltással dolgozunk. *Jövőre bevezetjük a havi háromszori közbeváltást. Emberem van elég, mert a helyi tanács és KISZ-szervek segítettek a toborzásban. Érettségi után sok fiatal jött hozzánk és választotta a vasutasszakmát, így jelenleg még a vonyarcvashegyi állomásnak is tudunk kölcsön adni munkaerőt.* Nyolc munkabrigád dolgozik az állomáson, közülük öt már elnyerte a szocialista címet. Nagyon szeretném, ha írna valamit embereimről is, bár valamennyien példásan látják el feladataikat és nem szólam részemről, hogy nehéz valakit is kiemelni. A jók között is vannak azonban legjobbak, hogy csak *Szakály József főintéző* szolgálattevőt említsem, aki az év elején ébersége-vel megakadályozta, hogy a tapolcai *5298-as* tehervonat felakadt huszadik kocsija baleesetet és nagy anyagi kárt okozzon. De ide kívánkozik *Gönye Pál* neve is, aki rendkívül precíz tolatásvezető és oroszlánrésze van a vonatok menetrend szerinti közlekedtetésében. És, hogy a nők se maradjanak ki, megemlítem *Kostyán Lászlóné* 50 éves árupénztárost, akinek lelkiismeretes munkájában bízva, mindig „nyugodtan fekhetek" és *Császár Lászlóné* személyzeti-munkaügyi vezetőt, aki a nyugdíjasok istápolója. Az állomás 250 nyugdíjasának egyébként klubot rendezünk be, s a szakszervezet félévenként összehívja őket, hogy figyelemmel kísérje sorsuk alakulását.

ÚGY TŰNHET, HOGY KISSÉ ELKALANDOZTUNK a fő témától, Keszthely állomás forgalmától. A forgalom zavartalansága azonban az embereken, a vasutasokon is múlik, avagy nagyrészt tőlük függ. *1967/68-ban egyébként elnyerték a szocialista szolgálati hely címet és ezt az eredményt az idén is szeretnék tartani.*

Zámbó István

Mit értünk újítás és vállalati hasznos eredmény alatt?

Az újítás fogalmának meghatározásához tartozik, hogy a javaslatnak viszonylag újnak kell lenni. A kormányrendelet 2. §. (2) bek. szerint: *A megoldás viszonylag akkor új, ha azt a vállalat — a vállalati újítási szabályzat ilyen irányú rendelkezése esetén a gyáregység — még egyáltalán nem hasznosította és ha a javaslattétel időpontjában ennek hasznosítását bizonyíthatóan nem vették tervbe".*

E meghatározásból kitűnik, hogy a megoldásnak nem kell abszolút módon újnak lenni, elegendő vállalaton belül a viszonylagos újdonság. Ennek ellenére nagyon gyakran találkozunk a következő véleményekkel: *ez nem új, régóta ismert a megoldás, ebben a tankönyvben, vagy szakkönyvben is olvasható.*

A viszonylagos újdonság csak a vállalatra vonatkozik. A vállalaton belül már hasznosított megoldás újításként való újbóli kezelését a vállalati újítási szabályzat rendelkezései szerint lehet alkalmazni.

Újdonságot szolgálati helyenként kell vizsgálni

A vasút újítási szabályzatának 2. §. 3. b. pontjában úgy rendelkezik, hogy a viszonylagos újdonságot az elbírálási joggal felruházott szolgálati helyenként kell vizsgálni. *Ez azt jelenti, hogy egy helyi jellegű javaslatnak a javasolt elbírálási helyen, a szerkezeti megoldásnak pedig — melyet a Vasúti Főosztály szakosztályai bírálnak el — a szakszolgálat egész területén kell viszonylag újnak lenni.* A korábbi rendelkezés szerint elég volt a viszonylagos újdonság elismeréséhez, hogy ezt a javaslattétel időszakában ne hasznosítsák, vagy ne tervezzék a hasznosítását. A jelenlegi jogszabály szerint, ha korábban — akár 30 évvel ezelőtt is — hasznosították a megoldást, az elbírálást végző szolgálati helyen a javaslatot nem lehet viszonylagosan újnak elismerni. *Az új jogszabály tehát lényeges változást hozott e kérdés vizsgálatánál és szigorítást tett a viszonylagos újdonság kérdésében.*

Egy javaslat viszonylagos újdonságát kizárja az is, ha a vállalat még nem alkalmazza ugyan, de annak hasznosítását bizonyítható módon tervezi.

A javaslattevő konkrét bizonyítékot követelhet arra vonatkozóan, hogy a javasolt megoldást mikor vették tervbe és mikor találták meg a megoldás módját és eszközét. *Bizonyításul ügyiratokat, jegyzőkönyveket és egyéb írásos anyagokat lehet felhasználni, és el kell fogadni a tanúk nyilatkozatát is.*

A szakirodalom is lehet „forrás"

Nagyon sokszor előfordul olyan elbírálás, hogy: *„a javaslat megoldásával már foglalkoznak"*, de a megoldás módját még nem találták meg. Helytelen az elutasítás olyan javaslattal szemben, amely a probléma megoldásának módját és eszközét is megadja. A MÁV Újítási Szabályzat 2. §. 3. c. pontja ugyanis úgy rendelkezik, hogy a megelőző tervbevételt adatszerűen kell igazolni és csak akkor lehet tervbevételről beszélni, ha már ismeretes a tervbevett megoldás módja és eszköze.

A viszonylagos újdonság fogalmából következik, hogy irodalomból, tehát könyvekből, leírásokból is lehet megoldást meríteni és ezek a javaslatok is lehetnek teljes értékű újítások. A régi jogszabály a megszűnt szabadalomban foglalt műszaki megoldások hasznosítására irányuló javaslatok újításként való minősítésére is rendelkezett. A jelenlegi rendelet ilyen szabályt nem tartalmaz, erre azonban nincs is szükség, mert a megszűnt szabadalom lényegében műszaki irodalomnak tekinthető és mint ilyen, újítási javaslat forrása lehet.

Az új rendelet a hasznos eredmény megállapításánál is lényeges változást hozott. A korábbi rendelet szerint a hasznos eredmények népgazdasági szinten kellett jelentkeznie, míg az új jogszabály az anyagi elismerés alapját a vállalati hasznos eredményhez köti. A népgazdasági eredmény legtöbb esetben vállalati eredményként is jelentkezik. Előfordulhat azonban, hogy a vállalatnak valamilyen intézkedése hasznos eredményt hoz, de az népgazdasági szinten nem realizálható.

A rendelet nem utal arra, hogy mit kell vállalati hasznos eredménynek tekinteni. A gazdasági mechanizmus új rendszerében erre a vállalat a leghivatottabb. A hasznos eredmény mérésének módszereit az újítási szabályzatoknak kell tartalmazniuk.

Mi minősülhet újításnak?

A hasznos eredmény nem minden esetben mutatható ki pénzben. Vannak javaslatok, amelyek hasznos eredménye a kulturált utazást segítik, vagy hatékonyabb balesetelhárítást, a dolgozók egészségvédelmét szolgálják. Ezen elveknek a figyelembe vételét a MÁV Újítási Szabályzat 7. §. b. pontja is előírja.

A MÁV Újítási Szabályzat 7. §. 8. bekezdésének pontjai adnak támpontot a hasznos eredmény megállapításának és mérésének módjaira. A hasznos eredmény megállapításánál összehasonlítási alapként elsősorban a javaslat előtti tényleges helyzetet — ahol erre lehetőség nincs a norma szerinti állapotot, illetve a jóváhagyott műszaki tervet — kell figyelembe venni. *Tényleges helyzetként a hasznosítást megelőző egy év átlagát kell alapul venni, a hasznosítás időpontjában érvényes árés bértételek figyelembevételével.* Ha a tényszámok nem állnak rendelkezésre, akkor a normákból kell kiindulni, ha ezek sem ismeretesek, akkor lehet csak a műszaki terv az összehasonlítás alapja.

Nem tekinthető újításnak az olyan javaslat, amelynél a vállalati hasznos eredmény a 200 forintot nem haladja meg. Természetesen, itt sem szabad csak a pénzben kimutatható eredményre szorítkozni, hanem az előbbiek szerint kell ezt értelmezni.

A javaslat tehát csak a fentiekben ismertetett viszonylagos újdonság és vállalati hasznos eredmény fennállása esetén minősülhet újításnak.

Sebestyén János

Havonta egy pihenőnapot vasárnap kell kiadni

„A dolgozónak hetenként egy pihenőnap jár. A pihenőnapnak — ha a kollektív szerződés másként nem rendelkezik — vasárnapra kell esnie. Ha a munkakör jellegére tekintettel a dolgozó rendszeresen vasárnap is dolgozik, havonta egy pihenőnapot vasárnap kell kiadni..." (Mt. 41. § (1) bek.)

Amióta a munkaügyi szabályaink heti pihenőnap biztosítását az utazószolgálat dolgozói részére is előírják, mindig gondot okozott annak kiadása. *Először nehezen szokták meg, hogy a vonatszemélyzet részére is kell heti pihenőnapot adni.* Később, amikor már a heti pihenőnapra való jogosultságot senki sem vitatta, a különböző szabályok értelmezése és helyes alkalmazása azonban mindig gondot okozott.

Kollektív szerződés a mérvadó

1968. január 1-től — végre egyértelmű és egyszerű szabályozást adott a Mt. Mt. V. vasúti végrehajtására vonatkozó múlt évi, majd az 1969/70. évre szóló kollektív szerződésünk. A nagyon egyszerű és komplikációktól mentes egyértelmű szabály megkönnyítette az utazók heti pihenőnapjainak kijelölését azzal a rendelkezéssel, hogy *a heti pihenőnap 0 órától 24 óráig tart, tehát csupán naptári napot kell megjelölni.* (Koll. Szerz. 32. § (4) bek.)

Az idézetként hozott Mt. rendelkezés lehetőséget adott arra, hogy egyes munkaköri jellegzetességeket figyelembe véve, a pihenőnapok egy részét ne vasárnapra, hanem hétköznapra jelölje ki a munkaadó, abban az esetben, ha erre a kollektív szerződésben is rendelkezés van.

A MÁV élt ezzel a lehetőséggel, és az utazóknál éppen a munkakör jellegzetességeire tekintettel, a *kollektív szerződésben* módot adott arra, hogy előre jelöljék ki a dolgozók heti pihenőnapjait. A kollektív szerződés nem határolta be, hogy mely napokra lehet heti pihenőnapot jelölni, s nem adott a *Munka Törvénykönyve* rendelkezésein túlmenő korlátozást arra vonatkozóan, hogy hány vasárnapot kell a dolgozó részére biztosítani. Így, mivel a kollektív szerződés több vagy kevesebb vasárnap kiadását írta elő, havonként egy vasárnap kivételével hétköznapokra jelölhető ki a dolgozó pihenőnapja. *Abban a hónapban tehát, amelyben öt vasárnap van, 4 heti pihenőnap hétköznapra eshet, de egynek vasárnapra kell esnie, ha pedig a hónapban 4 vasárnap van, akkor 3 pihenőnapot lehet hétköznapra kijelölni.*

A pihenőnapot előre kell közölni

Az utazószolgálat sajátosságaiból következik, hogy gyakran az előre szabályosan kijelölt heti pihenőnapokat sem tudják kiadni, hanem e napokon is dolgozniuk kell. *A Mt. Mt. V. végrehajtásához adott 6/1967. (X. 8.) Műm. rend. 9. §* lehetővé teszi a heti pihenőnapokon végzett munka megváltásának módját is." Ha a dolgozót heti pihenőnapján munkára igénybe vették, helyette elsősorban másik pihenőnapot kell biztosítani. Ha a kollektív szerződés mást nem ír elő, a másik pihenőnapot a munkavégzést követő hónap végéig, idény jellegű vállalatoknál és munkakörökben pedig a holtidény végéig kell kiadni. *A másik pihenőnap időpontját a dolgozóval lehetőleg a munka elrendelésekor közölni kell. 6/1967. (X. 8.) Műm. rend. 9. § (1) bek.)* Ez a rendelkezés gyakorlatilag a pihenőnap későbbre való áthelyezését teszi lehetővé, s nem azt, hogy előbbre hozzák a dolgozó pihenőnapját, mert csak akkor kell másik pihenőnapot adni, ha nem a rendes — kijelölt — pihenőnapon a dolgozót szolgálatra vezényelték. Újabb pihenőnap tehát csak az igénybevétel utáni időben adható.

A ki nem adott pihenőnapot ki kell fizetni!

A havonkénti kötelezően egy vasárnapra előírt pihenőnapot az utazóknál is biztosítani kell. Ez alól nincs felmentő szabály. A vasárnapra kijelölt pihenőnapot nem lehet a másik hónapra áthelyezni, sem pedig helyette hétköznapot adni, mert a törvény éppen azt emeli ki, hogy „havonta egy pihenőnapot vasárnap kell kiadni".

Az utazók heti pihenőnapjainak hétköznapra való áthelyezhetősége tehát gyakorlatban csak a hétköznapi pihenőnapokra vonatkozik, a vasárnapi pihenőnapot pedig csak a tárgyhónapon belüli másik — későbbi — vasárnapra lehet áthelyezni.

Ha a dolgozónak másik pihenőnapot nem tudnak biztosítani, illetőleg az eredeti pihenőnapi munkavégzést követő hónap végéig a másik pihenőnapot nem adják ki, úgy további áthelyezésnek már nincs helye. Ezután már csak pénzben lehet megváltani a pihenőnapot, mégpedig az eredeti pihenőnapon végzett munkáért járó bér 100 százalékos pótlékolásával. Így szabályozza ezt a *6/1967. (X. 8.) Műm. rend. 9. § (2) bekezdése.*

Dr. Banka József

Szocialista brigádok reflektorfényben

LÁTOGATÁS A LANDLER JENŐ JÁRMŰJAVÍTÓ ÜZEMBEN

A Landler Jenő Járműjavítóban 10 évvel ezelőtt, 1959-ben alakult meg az első szocialista címért küzdő brigád. A mozgalom népszerűségére és fejlődésére jellemző, hogy az elmúlt 10 év alatt az üzem dolgozóinak 75 százaléka csatlakozott e mozgalomhoz. *A megalakuláskor 13 brigádot — ma pedig már 178 szocialista, illetve szocialista címért küzdő brigádot tartanak nyilván a járműjavító üzemben.*

A számok azonban csak a fejlődés tükörképei. Nem jelzik azokat az akadályokat és buktatókat, amelyekkel az elmúlt évtizedben a vezetőknek és munkásoknak egyaránt meg kellett küzdeni.

Akik felelősséget éreznek a brigádmozgalomért és fejlődésért nem ülnek tétlenül babérjaikon. *Az országos vasutas és a III. országos szocialista brigádvezetői értekezlet tapasztalatait felhasználva, szükséges és hasznos — módosításokat szeretnének végrehajtani a mozgalomban.*

Fontos a vállalások minőségi változása

Miért volt erre szükség és melyek ezek az új javaslatok? — kérdeztük *Földesi Ferenctől* a szakszervezeti bizottság termelési felelősétől.

— A tapasztalatok szerint az új gazdaságirányítási rendszer időszakában a munkaverseny jelenlegi formája és lebonyolítási módja nem felel meg a korszerű követelményeknek. Nem nehéz azt megállapítani, hogy a szocialista munkaverseny elválaszthatatlan a brigádmozgalomtól. *A változás a múlthoz képest annyi lesz, hogy szeretnénk, ha a brigádok az eddigi spontán felajánlásaik helyett az üzem érdekeit a legmesszebbmenőkig figyelembe véve szabnák meg évi feladataikat.* Vagyis rendszeresítenénk az úgynevezett tervlebontásos rendszert. Ez konkrétan azt jelenti, hogy a járműjavító évi feladatait lebontanánk üzemekre, üzemrészekre, műhelyekre... és végül brigádokra. Így minden brigád a profiljának legmegfelelőbb és a közösség számára is a legtöbb hasznot hajtó feladatot kapná. *Az eddigiekkel szemben nemcsak év végén — egy évben egyszer — hanem negyedévenként értékelnénk a munkát. Így lehetőség lenne az esetleges hibák kijavítására is — menet közben.*

A brigádokkal törődni kell

A termelési felelős a továbbiakban arról informált, hogy ezzel párhuzamosan fejleszteni lehetne — a valóban arra szoruló — patronáló mozgalmat is, amely az utóbbi időben egy-két kivételtől eltekintve, ellaposodott. Eddig ugyanis úgy volt, ha valamelyik műszaki vezető elvállalt egy brigádot, azzal vagy törődött, vagy nem. De egy biztos, hogy tisztelet a kivételnek, a többivel nem foglalkoztak. *A tervek szerint a jövőben a vezetők felelősek lennének a hozzájuk tartozó üzemrészek valamennyi brigádjának a munkájáért. Szeretnék bevezetni azt is: ha egy brigád év közben kiemelkedő eredményt ér el, soron kívül anyagi jutatásban részesüljön.*

A kialakult szocialista tudat egységessé kovácsolja a kollektívákat. Nem véletlen az, hogy a legrégibb brigádoknál a legkisebb mértékű a fluktuáció — a munkaerővándorlás. *Nagy András* aranyplakettes brigádja például 1960-ban alakult 10 fővel. Azóta együtt vannak. Az akkori két párttaggal szemben ma 4-en tagjai a *Magyar Szocialista Munkáspártnak*, 1 munkás KISZ-tag, 2-en pedig munkásőrök. Az ilyen brigádok jelentősége nagy. Nem lehet elismeréssel szólni — viszont — a kulturális vállalásokról és a brigádtagok önműveléséről. Vagy nem szerepelnek ilyen értelmű elhatározások a brigádszerződésekben, vagy ha szerepelnek, megfoghatatlanok és szólamoknak tűnnek.

A tanulást nem szabad elhanyagolni.

Annak ellenére, hogy a kihelyezett általános iskolákban évente 30—35-en tanulnak, ez még mindig kevés. *Az is igaz, hogy sok a vidéki, családos, vonattal bejáró azok között, akiknek még nincs meg az általános iskolai végzettségük. De ez ma már nem lehet állandóan mentség. Tanulniuk kell, mert különben egyre inkább lemaradnak a fiatalok mögött.* Különösen vonatkozik ez a brigádvezetőkre, akiknek tekintélyén sok múlik.

Az önművelést segítette, de sajnos sok helyen közönyösen és értetlenül fogadták a brigádok részére szervezett vetélkedőt is. Tehát itt is előbbre kell lépni.

A mozgalom hibáinak felismerése, ezek megszüntetése, a szükséges átszervezések minden bizonnyal növelik majd a szocialista brigádmozgalom hatékonyságát, népszerűségét és elősegítik a járműjavító jobb munkáját. **Zsoldos János**

Több segítséget az újítóknak

Az új gazdaságirányítási rendszerben az újítómozgalomnak fokozottabb szerepe van. *Mint ismeretes, ezzel a kérdéssel már több esetben foglalkozott szakszervezetünk elnöksége és a Magyar Vasutas is,* azonban mindezek ellenére sok még a hiba, sok még a tennivaló.

A baj az, hogy egy-egy beadványom csak nehezen halad előre a bürokrácia útvesztőjében. 1968. március 1-én például a Hatvan állomás által 80 007/1968. IX. sz. alatt naplózva adtam be *„A kiadott javítások papírjainak felhasználása"* címmel egy újítást. 1969. április 26-án rá egy év elteltével a MÁV budapesti igazgatóság III. osztályánál panaszt tettem. De ezt megelőzően szeptember 9-én a szakszervezeti bizottságnak is. A budapesti igazgatóságnál meggyőződtem arról, hogy 1968. május 1-i dátummal 7831/1968 sz. alatt a KPM I/8. f. osztályának küldték el az újítást. Ezen az osztályon már többször jártam, sajnos mindig eredménytelenül.

— De nem mindenütt foglalkoznak így az újítókkal. Volt egy újításom, ami a IV. osztály hatáskörébe tartozott, és felkértek arra, hogy amennyiben van rá lehetőségem, örömmel vennék, ha az üggyel kapcsolatban személyesen tárgyalhatnának velem.

Nagyon sok tapasztalatom van ezen a területen, de sajnos kevés jót és annál több roszszat tudnék megemlíteni.

Szűcs Ferenc

Hogyan számítják ki a nyugdíjat

A NYUGDÍJKORHATÁRHOZ KÖZELEDŐ

vagy azt elért dolgozókat érdekli, hogy mennyi lesz a nyugdíjuk és ezt maguk is szeretnék kiszámítani. *Ez egyébként elég bonyolult feladat, mivel a nyugdíj és a nyugdíj összegének megállapításánál sok tényezőt kell figyelembe venni.*

A VSZT-biztosítás alá tartozó dolgozók nyugdíját a MÁV Nyugdíj Hivatal állapítja meg, de csak a dolgozó által írásban beadott kérelem alapján. Kérelmet az erre a célra rendszeresített formanyomtatványon kell előterjeszteni.

Nyugdíjat abban az évben, amelyben a nyugdíjazás történik, a nyugdíj megállapításának napjáig és a nyugdíjazás évét közvetlenül megelőző négy naptári év alatt elért munkabér havi átlaga alapján állapítják meg. Vannak esetek, amikor ettől el lehet térni. Ez esetben más bért kell, illetve lehet figyelembe venni. (Pl.: túlszolgálás, hosszantartó betegség stb.). *Az átlagbér kiszámításánál a nyugdíjazásnál számba vehető időszak minden naptári napját figyelembe kell venni nemcsak a munkanapokat. Ez lesz az osztószám.* Nem lehet azonban figyelembe venni az igazolatlan távol töltött időket, többek között a betegséget, fizetés nélküli szabadságot stb.

A KERESŐKÉPTELEN BETEGSÉG

a nyugdíjösszeget általában nem érinti kedvezőtlenül. Ha azonban a változó illetményben részesülő dolgozók közül valakinek olyan hosszú a betegsége, hogy a számba vehető időszakban nincs meg legalább 913 napi bére, változó illetménye a nyugdíj összegének megállapításánál nem vehető figyelembe, ezért nyugdíja kevesebb lesz.

Ha a dolgozó fizetésnélküli szabadságot kér és az 30 napnál hosszabb, a 30 napon túl illetmény nélküli szabadságon töltött időt munkaviszonyként nem veszik figyelembe.

A nyugdíj két részből áll: törzsnyugdíj és nyugdíj-kiegészítés. A törzsnyugdíj a havi átlagbér 50 százaléka. Ehhez jön a nyugdíj-kiegészítés, ami a törzsnyugdíjnak annyiszor 1 százaléka, ahány nyugdíjra jogosító évet ismertek el a dolgozónak. Az 1 százalékokat azonban csak 1929-től lehet számítani.

HA A DOLGOZÓ A TELJES NYUGDÍJHOZ

előírt szolgálati időt — ami 1969-ben 24 év, 1970-ben 25 év lesz és ettől kezdve mindig 25 év — nem szerezte meg, akkor a törzsnyugdíja a bér 50 százalékánál annyiszor 2 százalékkal kevesebb, ahány év hiányzik az előírt szolgálati időből.

Az elmondottakkal elvi vonatkozásban kívántunk felvilágosítást adni a jelenleg érvényben levő nyugdíjtörvény néhány fontosabb és közérdekű paragrafusáról. Néhány gyakorlati kérdésre azonban lapunk hasábjain az elkövetkező időben még visszatérünk.

Társadalombiztosítási osztály

Az SZVSZ szerepe a világ munkásainak életében

A munkásosztályra fokozott felelősség hárul napjainkban — tekintettel a nemzetközi helyzetre s a különböző társadalmi rendszerű országok belpolitikai viszonyaira — s ezért mindenképpen szükséges a szervezett fellépés, valamint e fellépés megfelelő előkészítése.

A Szakszervezeti Világszövetség ténykedése tehát mindezek figyelembevételével alakult. S elsősorban a nemzetközi mozgalom megosztottsága ellen küzd, s azon munkálkodik, hogy párhuzamos és közös akciókat kezdeményezzen más szakszervezetekkel, illetve szakszervezeti szövetségekkel.

Ez az egységtörekvés megmutatkozik akkor is, amikor a vietnami, arab vagy a gyarmati liga ellen küzdő népek iránti szolidaritási akciók szervezésére kerül sor és azokban a kezdeményezésekben is, amelyek az analfabetizmus felszámolását, a társadalombiztosítás kiterjesztését, a monopóliumellenes küzdelem vagy a szakszervezeti jogok megvédésének ügyét szolgálják.

Ezeknek az akcióknak során az SZVSZ mindig arra törekszik, hogy keresse a legmegfelelőbb utakat a világ munkásságának, szakszervezeti szerveinek egyesítésére.

Érthető módon, az eltérő társadalmi rendszerek miatt különböző feltételek között végzik munkájukat a szakszervezetek. Feladataik sajátosak és a sikeres tevékenység érdekében mindezeket figyelembe kell venni. *A világ munkásosztályát azonban — a nemzeti és társadalmi különbségeken túl — egységbe kovácsolja alapvető érdekközössége, történelmi szerepe és a közös cél.*

A kapitalista országok szakszervezetei az imperializmus légkörében dolgoznak. A kizsákmányolás „legfejlettebb" formái ellen kell hogy harcoljanak, s érthető, hogy ellenük az uralkodó osztály minden eszközzel igyekszik küzdeni.

Ebből természetszerűen következik, hogy minden kapitalista országban fokozódik a dolgozók harca a jövedelempolitika ellen, a teljes tárgyalási szabadságért, valamint a szakszervezeti jogok korlátozása ellen. A dolgozók erőteljes harcot folytatnak a bérek emeléséért, a munkaidő csökkentéséért, a társadalombiztosításért, a foglalkoztatottság védelméért.

Ezek a feladatok határozzák meg a kapitalista országokban működő szervezetek tevékenységét. *S meg kell mondanunk, hogy a dolgozók haladó szakszervezetei máris jelentős eredményeket vívtak ki a bérek javításában, a munkaidő csökkentésében, a társadalombiztosításban és az üzemekben gyakorolható szakszervezeti jogokban.*

Merőben más a helyzet a szocialista országok szakszervezeteinek esetében. *Az itt munkálkodó szakszervezetek egy olyan társadalom építésében vesznek részt, amelyben megvalósul az egész világ haladó embereinek legszebb törekvése, amelyben véget vetettek a kizsákmányolásnak, a politikai, gazdasági és kulturális megkülönböztetésnek, ahol elmondhatjuk: a dolgozók kezükbe vették saját sorsuknak irányítását.*

A szocialista országokban az új és korszerű alkotó munkában jelentős szerep jut a szakszervezeteknek, ugyanolyan, mint amilyen helyet foglalnak el a szocialista országok a nemzetközi politikában.

A szocialista országok szakszervezetei munkájuk állandó tökéletesítésével teljesítik kötelességüket saját országuk dolgozó tömegeivel szemben és a proletár nemzetköziség elvétől, valamint a nemzetközi szolidaritástól indíttatva teljesítik kötelességüket a kapitalista országok és a gyarmati elnyomás ellen küzdő munkások szakszervezetei iránt.

A szocialista országok szakszervezetei nagy erőt képviselnek a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban. A hatalmon levő munkásosztálynak ezek a szakszervezetei olyan országokban tevékenykednek, amelyek döntő jelentőségű támaszpontot képeznek a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban. *Az SZVSZ budapesti tanácskozása tehát helyénél, időpontjánál fogva is sokat tehet az elnyomott és kizsákmányolt népek dolgozóinak és szakszervezetei egységének megerősítéséért, a világ munkásai harcának koordinálásáért.*

Húszéves a Német Demokratikus Köztársaság

A Német Demokratikus Köztársaság 1969. október 7-én ünnepli fennállásának 20. évfordulóját. Ha az évek számát tekintjük, két évtized egy ország életében rövid időszak. *Ha viszont azt vizsgáljuk, hogy az eltelt idő alatt mi változott a volt fasiszta Németország keleti felén — akkor azt kell mondani, hogy a Német Demokratikus Köztársaság dolgozói országuk felvirágoztatásáért sokat, de nagyon sokat tettek.*

Miután a nyugati hatalmak, az *Amerikai Egyesült Államok, Nagy-Britannia és Franciaország* megszállási területükön 1949 szeptemberében erőszakos módon létrehozták a *Német Szövetségi Köztársaságot* — megakadályozva ezzel Németország egyesítését — október 7-én az addig szovjet csapatok által megszállt területeken megalakult a *Német Demokratikus Köztársaság.*

Tudnunk kell azt is, hogy a mai *Német Szövetségi Köztársaság* területe ásványi kincsekben és energiaforrásokban sokkal gazdagabb, mint a *Német Demokratikus Köztársaságé.*

De a demokratikus Németország ennek ellenére nem vallott szégyent. Ipari termelése ma ötszöröse az 1949. évinek. Mezőgazdasága szocialista nagyüzemi úton halad. *Külkereskedelme állandóan nő, fejlődik a kapitalista és szocialista országokkal egyaránt. 1968 első félévéhez viszonyítva az idén 11,6 százalékkal nőtt áruforgalma a KGST-országokkal.* Vasútvonalain a *Deutsche Reisbahn* 1969-ben eddig már több mint 320 millió tonna árut szállított, míg 1949-ben egész évi forgalma csak 111 millió tonna volt.

Az elért eredmények azonban nemcsak gazdasági természetűek. Mélyrehatóak a változások ideológiai és politikai téren is. A szocializmus humanista szelleme legyőzte az imperializmus emberellenes ideológiáját. Felszámolták a fasizmust, a militarizmust, a revansizmust és a fajgyűlöletet. *A német történelemben első ízben teremtettek egy valóban békeszerető, demokratikus államot, amely — és ezt ellenségeiknek is el kell ismerni — ma szilárdabb és erősebb, mint valaha.*

A jubileum alkalmából köszöntjük mi is a *Német Demokratikus Köztársaság dolgozóit,* vasutasait, s kívánunk további eredményes munkát a szocializmus építésében.

Szívesen jöttünk Pápateszérre...

Mindössze fél esztendeje annak, hogy az *Északi Járműjavító pártbizottsága, KISZ-szervezete és a Törekvés Művelődési Ház* szocialista szerződést kötött Pápateszér község tanácsával, illetve a község párt- és KISZ-szervezetével. *A szocialista szerződés értelmében az Északi Járműjavító, illetve a Törekvés Művelődési Ház kulturális téren segíti és patronálja Pápateszér községet.*

A *Törekvés Művelődési Ház* 41 tagú kulturális küldöttsége első alkalommal szeptember 20-án látogatott el Pápateszérre és a község nemrég felépült kultúrházában színvonalas műsort adott.

Az Arthur beat együttes, a Dankó Pista ifjúsági népi zenekar, illetve a táncdalklub és népdalklub fiatal, tehetséges énekesei nagy sikerrel szerepeltek. Ugyancsak nagy tetszéssel fogadta a község lakossága a *Törekvés Művelődési Ház* műszaki személyzete által bemutatott Gusztáv filmsorozatot is. A műsor sikerét mi sem bizonyította jobban, mint az, hogy másnap, vasárnap délelőtt közkívánatra meg kellett ismételni.

— Szívesen jöttünk Pápateszérre — mondta *Balogh Lajos,* a *Törekvés Művelődési Ház igazgatója* — hiszen feladatunknak érezzük, hogy a magunk módján, s szerény tehetségünkhöz mérten segítsük a vidék kulturális életének fellendülését.

A község vezetői és lakossága nagy szeretettel fogadta a küldöttség tagjait és azzal búcsúztak, hogy rövidesen ismét találkoznak.

VILÁGESEMÉNYEKRŐL RÖVIDEN

Rendkívül mozgalmas, eseményekben szokatlanul gazdag nyár után megkezdődött az eseményekben hasonlóan gazdagnak ígérkező őszi politikai nagyszezon. Ezt formálisan is jelzi a világszervezet közgyűlésének megnyitása. *A 24. ülésszakon az ENSZ 126 tagállamának delegációi vesznek részt, s a napirenden az általános vita után 103 téma szerepel.* Már az első felszólalások után is nyilvánvaló, hogy a válságos közel-keleti helyzet s a fegyverkezési hajsza csökkentése különleges helyet foglal el a tanácskozásokon. Éppen ezért keltett általános visszatetszést, hogy *Nixon* amerikai elnök, aki nem külügyminisztere útján, hanem személyesen vázolta fel már az általános vita első napján az amerikai külpolitika elképzeléseit, konstruktív javaslatok helyett lényegében régi, elcsépelt frázisokat emlegetett. Még a *New York Times* is azt írta: *„A beszéd főként védekező ismételgetése volt a régi amerikai politikának. Kiábrándítóan hiányoztak belőle olyan új javaslatok, amelyekből kiderülne, hogy az Egyesült Államok legalábbis nagyobb erőfeszítéseket hajlandó tenni az ENSZ békére irányuló munkájának megkönnyítésére".*

Aktív szovjet diplomácia

Ugyanakkor rendkívül kedvező fogadtatásban részesült a szovjet álláspont, amit *Gromiko* külügyminiszter fejtett ki. *A szovjet diplomácia vezetője ugyanis nemcsak részletesen és alaposan elemezte a jelenlegi nemzetközi helyzetet, annak mozgató rugóit s megoldási lehetőségeit, hanem több fontos javaslatot is előterjesztett a nemzetközi biztonság megvalósítására.*

Gromiko a szocialista országok nevében egyidejűleg egyezménytervezetet terjesztett elő a vegyi és bakteriológiai fegyverek eltiltásáról is.

Nemcsak a közgyűlés nagytermében hangzanak el fontos politikai nyilatkozatok, hanem az *East River* partján emelkedő üvegpalota „folyosóin" is lázas munka folyik. *Szinte megszakítás nélkül tartanak a tárgyalások a különböző delegációk között.* E megbeszélések előterében a közel-keleti válság problematikája áll. Ennek érdekében tanácskozott *U Thant,* az ENSZ főtitkára a négy nagyhatalom külügyminiszterével. De megbeszéléseket folytatott *Rogers,* a State Department vezetője angol és izraeli kollégájával, illetőleg *Gromiko* és *Rogers* is több ízben találkozott. *E megbeszélések nyomán nyilvánvalóan ismét sor kerül a nyári szünet miatt elhalasztott, a közel-keleti válság megoldását célzó négyhatalmi tárgyalások újrafelvételére.*

„Forró ősz" Nyugat-Európában

Világszerte több országban bonyolult belpolitikai fejlemények tanúi lehetünk: rendkívül heves bérharcok színtere *Nyugat-Európa.* A francia, olasz és nyugatnémet dolgozók százezrei szüntették be a munkát az elmúlt időszakban. Az *NSZK*-ban a bányászok és a fémmunkások követelték ily módon bérük felemelését, s a munkahét lerövidítését. Olaszországban is széles köröket öltött a tiltakozó mozgalom. Maga a „forró ősz" egyébként váratlan epizóddal kezdődött: a Fiat-művek egyik üzemében 800 munkás — a szakszervezet megkérdezése nélkül — sztrájkba lépett, mire válaszul a Fiat több napra 30 ezer munkást kizárt. Ezzel kapcsolatban jegyezte meg a torinói Stampa: *„A vadsztrájkok, vagy más szóval a spontán, ösztönös sztrájkok egész Európában terjednek".* Példa erre Franciaország is, ahol a földalatti, az autóbuszüzemek és a vasút dolgozóinak munkabeszüntetése napokon át megbénította a közlekedést.

Rendkívül jellemző, amit ezzel kapcsolatban az L'Humanité, a Francia Kommunista Párt lapja ír: *„Amikor De Gaulle tábornok és gárdája annak idején azt állította nekünk, hogy gazdasági téren minden a lehető legjobban megy, hazudtak nekünk. Amikor Pompidou és Chaban Delmas néhány hónappal ezelőtt megesküdtek, hogy nem fognak leértékelni, hazudtak. Amikor Chaban Delmas most azt igéri nekünk, hogy egyedüli gondja a dolgozók életszínvonalának megőrzése, hogy is ne fogadnók ezt kissé kétkedve".*

S ez a kétely a hajtóerő, amikor a sztrájkoló vasutasok és a Metró-dolgozók inkább a maguk akcióitól várnak javulást, mint a kormány gyámkodásától... **Ónodi György**

Amiről az események beszélnek

Az elbeszélések, az emlékezések visszaviszinek bennünket felszabadult életünk első napjaihoz, a jelenünket megvalósító kemény dolgos évekhez, ahhoz a 25 évhez, amely idő alatt a szorgos munkáskezek nyomán vált valósággá igaz életünk.

1944 októbere a Szeged és környéke vasutasainak is a szabadságot hozta. A visszaemlékezés sok olyan eseményt idéz, amelyeknek emléke kötelez. Kötelez azok felé, akik kezünkbe adták a szabadságot, kezünkbe adták az életet jelentő munkát.

Így kezdődött, így indultunk el: Battonya, Mezőhegyes, Makó, Szeged. 1944. október 8, október 10, 11 és így tovább 1945. április 4-ig. Ez az út hosszú és rögös volt. Hiszen ember az emberrel, fegyver a fegyverrel találta szemben magát. Romos házak, kifosztott üzemek, rongyos, éhes, de reménykedő emberek fogadták a hosszú úton érkező hősöket. Az első órákra, az első biztató szavakra emlékezik és erről beszél Szőlősi István, Mezőhegyes állomás dolgozója is.

Társaival, Márton Sándorral és Szilvási Györggyel azonnal szolgálatba álltak és kezükben a vörös zászlóval adták a jelzéseket a román mozdony vezetőjének. Az első vonat katonákat hozott, akik két hétig irányították Mezőhegyes állomás forgalmát.

— Ti kik vagytok? — kérdezte a vonatról leszálló őrnagy.

— Magyar vasutasok — felelték.

— Hát akkor gyerünk munkára — mondotta. — A kocsikat a rakodóponkhoz, s megkezdeni a rakodást, szólt az utasítás.

Így kezdődött az első vasutasmunka Mezőhegyesen. S ettől a naptól kezdve jöttek és mentek a vonatok Battonyán át Mezőhegyes és Arad között. Október 11-én érkezett Mezőhegyesre a szovjet állomásparancsnok, mert nőttek a feladatok. Az új meg új katonavonatokkal érkező szovjet katonák már barátként fogadták a munkájukat jól végző vasutasokat. A munka mind több és több volt, hiszen alig két nap után már megindult a forgalom Mezőhegyes és Orosháza között és ami azt jelentette, hogy nemegyszer kerültek nehéz helyzetbe a vasutasok, hiszen a tűzvonalig kellett a vonatokat továbbítani. Sem a veszéllyel járó munka, sem a szokatlat helyzet nem tartotta távol a dolgozni, élni akaró vasutasokat. Többen és többen jelentkeztek szolgálatra, hogy vasutasbecsülettel helytállva, még a nehéz helyzetben is segítsék a győzelmet, segítsék az új haza építését.

Kovalcsik fődiszpécser irányításával az első napokban megindult a személyforgalom Mezőhegyes és Orosháza között. A kétnaponként közlekedő vonathoz először csak félve, bizalmatlanul jöttek az utasok. De egy-két nap után, már úgy megszaporodtak, hogy alig fértek fel a kis szerelvényre. Az első vonat látása könnyet csalt a szemekbe és Lakó Istvánné, az akkor 72 éves csanádpalotai lakos könnyes szemekkel mondotta:

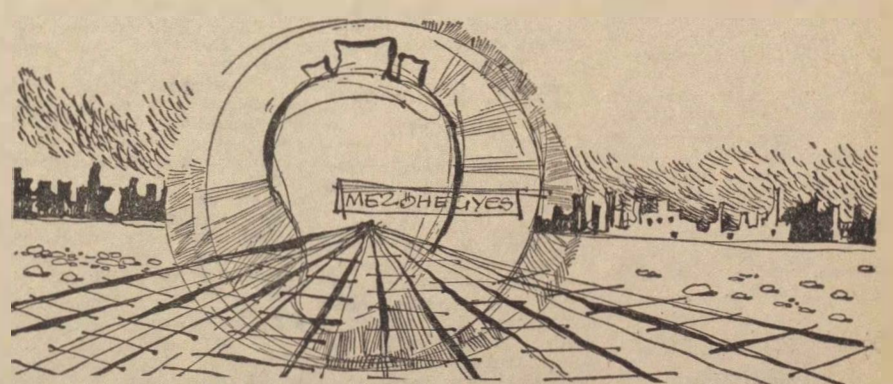
— Kedves gyermekeim, most már látom, hogy lesz belőlünk valami, hiszen a vonat is megindult.

Nem voltak ezek nagy szavak, de a bizakodást, az előre vetett reményt adták. Közben folyt a küzdelem Apátfalva és Csanádpalota között a kilőtt mozdonyok helyreállításáért. A makói műhely rohambrigád tagjai: Virág János, Durnics István, Faragó János és a többiek feladata volt a gépek rendbehozatala. Nehéz és fárasztó munkát igényelt ez a vasút dolgozóitól, de becsülettel helytálltak.

Így jött el 1944. október 11-e és Szeged, az első nagyobb város felszabadult. Tönkretett, kifosztott városkép, felrobbantott hidak roncsai, égfelé meredő, szétszaggatott vasúti sínek, felborult vasúti kocsik, romokban heverő fűtőház, kifosztott, romos üzemek fogadták a felszabadítókat, az utcára, a napfényre jövő embereket. Szomorú kép, de mégis az utcára lépő szegedi emberek szemében a bizakodás, a felszabadulás öröme fogadta azokat a katonákat, akik vérük hullatásával tették lehetővé, hogy a város dolgozóinak alkotó ereje kibontakozhassék.

A sok más tennivaló mellett megkezdődött a vasút helyreállítása is. A szovjet műszaki tisztek és az itthon maradt vasutas vezetők irányításával az állomásfőnökség, az osztálymérnökség, a fűtőház, a fiókműhely dolgozói a felrobbantott vasút romeltakarításával, majd helyreállításával teremtették meg a vonatközlekedés feltételeit.

Krámmer, szovjet parancsnok barátként fogadta október 12-én munkára jelentkező vasutasokat, Veszelovszki Antal ma már nyugdíjas vasutassal az élen. A feladat egy 301-es mozdony megjavítása volt. Nagyon kemény munkát követelt, de ment, mert a felszabadult nagy város lakossága élni akart, az életet kellett megindítani és ehhez vasutasokra és vasútra volt szükség.



Toma István illusztrációja

Már október 28-án megalakult a Vasutasok Szabad Szakszervezete és decemberben a fűtőházban üzemi bizottságot hoztak létre Gyenge Kálmán vezetésével. 1945. május hó első napjaiban pedig megalakították a Magyar Kommunista Párt vasútüzemi alapszervezetét. A fokozódó munka, az erősödő szervezeti élet eredménye, hogy 1945. június 26-án nagygyűlésen a fűtőház dolgozói három üzemképes mozdonyt és 150 helyreállított kocsit adtak át a forgalomnak. Volt már ennivaló, fizetés és akaraterő. A megszaporodott és mind erősebbé váló vasutas tábor a hozzájuk csatlakozó városi lakossággal együtt, helyreállították Szeged állomásait, s 1945. tavaszán elindult Szeged és környéke ajándéka, az első élelmiszer szállító vonat Budapestre.

Az élet hírvivője is volt ez a vonat. Hirdette az élni tudást a már szabad területen, de hírt adott arról is, hogy közeleg az egész ország népének dicsőséges napja.

„Arccal a vasút felé", „Előre az 500. mozdonyért és a 10 000. kocsiért." Ez lett a jelszó. Ahogy gazdagodott az ország, úgy nőtt és hálózta be az országot a romokból újjáépített vasút. Nehéz munka volt, de boldog megelégedéssel tekintünk a 25 év távlatából, mert jó munkát végeztünk, a felszabadult dolgozó nép egységes munkája volt ez.

Sziládi Sándor

Jubileumot ünnepeltek Szombathelyen

Szombathelyen nemrégen ünnepi közgyűlésre ült össze a Haladás Vasutas SE népes családja. *A Szombathelyi Haladás fennállásának fél évszázados jubileumát ünnepelte. Az ország egyik legpatinásabb sportegyesülete emlékezett vissza az elmúlt öt évtized harcaira, sikereire, eredményeire.*

1919, a Tanácsköztársaság rövid, de eredményekben, egészséges erjesztő hatásában gazdag korszaka a vasutas dolgozók életében is. A 133 nap szabadsága, a munkásjogok uralomra jutása megmutatta a helyes útat az egészségesebb életkörülmények kialakítására is. Nem véletlen, hogy 1919-re a vasutas sportklubok alakulásának hosszú sora esik. *A szombathelyi MÁV műhelyben szervezkedni kezdett néhány sportszerető, lelkes ember annak érdekében, hogy létrehozzák a vasutas dolgozók sportegyesületét.*

A sportolást ellenezték

A legalapvetőbb feltételekkel — pálya, felszerelés — nem rendelkeztek. A javító főműhely akkori főnöke ellenezte a dolgozók sportolását. *Palágyi László, Marth József, Magyar Lajos, Gabrosek József, Kaszakovics Ferenc* MÁV műhelyi dolgozók azonban nem mondtak le tervükről. *A „vasaltnadrágosok" között is akadtak, akik elismerték, hogy joguk van a dolgozóknak a sportolásra. Horváth Jenő mérnök minden támogatást megadott a szervező munkához.* (A dolgozók nem maradtak hálátlanok: a Szombathelyi Vasutas SE néven megalakult sportközösség első elnökéül *Horváth Jenő* mérnököt kérték fel. Az első ügyvezető titkár a szervezésben oroszlánrészt vállaló *Palágyi László lett.)*

Az „összakosztály" mi is lehetett volna más — mint a labdarúgó-szakosztály. *Maguk az alapító tagok, az egyesület vezetői húzták fel elsőként a stopplis cipőt és nem is bizonyultak gyengének a város, a megye többi labdarúgócsapatával szemben.* Az 1920 tavaszán lebonyolított egyfordulós bajnokságban, az MLSZ szombathelyi alosztályában a 6., egy évvel később — már rendes, kétfordulós bajnokságban — a 3. helyen találkozunk a *Szombathelyi MÁV Haladás* csapatának nevével. A későbbi évek folyamán is mindig a magyar amatőr labdarúgás vidéki legjobbjai között „bérelt helye" volt a szombathelyi vasutasok futballcsapatának.

Nem kétséges, hogy ez a jó szereplés tette lehetővé, hogy már 1922-ben — a Perintpatak partján — a város területet adott a vasutas sportolóknak. Még meg sem száradt a tinta a pályaépítési engedélyen, már hozzá is láttak a pálya építéséhez.

Újabb szakosztályok alakulnak

Nyugat-Magyarország a hazai sport fellegvára volt ezekben az időkben. Szombathelyen és környékén is komoly egyesületek működtek. *A színvonalas vetélkedés természetesen a vasutas sportolók számára is hasznos volt, a labdarúgók erősödtek és nyomában megkezdődött az újabb szakosztályok kialakítása.* Hiszen bármilyen népszerű volt a MÁV-dolgozók között a labdarúgás, azért más sportágak iránt is jelentkezett körükben érdeklődés.

A második szakosztályt a birkózósport kedvelői alakították még 1922-ben, újabb három esztendő múlva a teniszsport hívei is megkezdhették működésüket a Rohonczi úti sporttelepen felépült pályán, amely Dunántúl egyik legszebb teniszsporttelepe lett. *A „fehér sport" számos, országos, sőt nemzetközi tekintélyű versenyzője került ki a Rohonczi úti vörös salakról.*

Kerékpáros, ökölvívó, atlétikai, majd vívó szakosztályok létesítése bizonyította, hogy az

A Szombathelyi Haladás a magyar labdarúgósport egyetlen vidéki csapata, amely 33 év óta a sportág első — néha, egy-két évig a második — vonalában játszik. Képünkön, egy 15 évvel ezelőtti Bp. Honvéd—Sz. Haladás mérkőzésen. Kotász Antal, az egykori Honvéd „aranycsapat" sokszoros válogatottja, a csíkos mezes szombathelyi védőkkel csatázik.

csonyabb szintű osztályokban folytatták tevékenységüket, egyik-másik időközben megszűnt, de újabbak is létesültek, bizonyítva a fejlődés töretlenségét. Az utóbbi tíz év során megalakult torna és sí szakosztályok mellett elsősorban a súlyemelő szakosztály létrehozását kell hangsúlyozni, hiszen — az NB I-ben szereplő labdarúgók mellett — ez a szakosztály tudja felmutatni a legkomolyabb eredményeket. *A szakosztály egész Szombathely sportéletébe új színt hozott. Tóth Géza súlyemelő világbajnok olyan szakosztályt hozott létre, amely jelentős részt kér — joggal — a magyar súlyemelősport világsikereiből.* Egész Vas megye, az egész ország nagyon büszke erre a szakosztályra!

Rövid beszámolónknak — magunk is így érezzük — akadnak fogyatékosságai. Ezek sorában főként a nevek hiányát lehetne megemlíteni. Azoknak neveit, akik az elmúlt öt évtized során sokat, nagyon sokat tettek *a Szombathelyi Haladás SE* létrehozása, fejlesztése érdekében. De éppen ez a szinte beláthatatlannak tűnő névsor ment fel bennünket a felsorolástól. Neves és „névtelen" vasutas dolgozók, sportszerető emberek százai előtt hajtjuk meg a tisztelet, az elismerés zászlaját, amikor — e szerény, teljességet nem igénylő sorokkal — az öt évtizedre emlékezünk.

Vedres József

Elölről kezdenek mindent

Az esztelen háború rengeteg emberi és anyagi áldozatot követelt a *Szombathelyi Haladástól* is. Nagy károk keletkeztek a létesítményekben, a felszerelés úgyszólván teljes egészében tönkrement, vagy eltűnt. *Szinte mindent elölről kellett kezdeni a második negyedszázad úttörőinek.* Csak a legnagyobb tisztelettel lehet visszaemlékezni ezekre az időkre, hiszen a mostoha körülmények között is újabb szakosztályok — női, majd férfi kosárlabda, sakk, asztalitenisz, női és férfi röplabda és teke — alakultak. *A Tanácsköztársaság évében megkezdett munka a szocializmust építő Magyarországon széleskörűen, sokoldalú támogatással bontakozhatott ki a szombathelyi vasutassportolók körében is.*

Ezzel — lényegében — eljutottunk a mához, a jubileumi esztendőhöz. A szakosztályok hol magasabb, hol alacsonyabb szintű osztályokban folytatták tevékenységüket, egyik-másik időközben megszűnt, de újabbak is létesültek, bizonyítva a fejlődés töretlenségét. Az utóbbi tíz év során megalakult torna és sí szakosztályok mellett elsősorban a súlyemelő szakosztály létrehozását kell hangsúlyozni, hiszen — az NB I-ben szereplő labdarúgók mellett — ez a szakosztály tudja felmutatni a legkomolyabb eredményeket. *A szakosztály egész Szombathely sportéletébe új színt hozott. Tóth Géza súlyemelő világbajnok olyan szakosztályt hozott létre, amely jelentős részt kér — joggal — a magyar súlyemelősport világsikereiből.* Egész Vas megye, az egész ország nagyon büszke erre a szakosztályra!

Rövid beszámolónknak — magunk is így érezzük — akadnak fogyatékosságai. Ezek sorában főként a nevek hiányát lehetne megemlíteni. Azoknak neveit, akik az elmúlt öt évtized során sokat, nagyon sokat tettek *a Szombathelyi Haladás SE* létrehozása, fejlesztése érdekében. De éppen ez a szinte beláthatatlannak tűnő névsor ment fel bennünket a felsorolástól. Neves és „névtelen" vasutas dolgozók, sportszerető emberek százai előtt hajtjuk meg a tisztelet, az elismerés zászlaját, amikor — e szerény, teljességet nem igénylő sorokkal — az öt évtizedre emlékezünk.

Vedres József

Vasutas sportolók jutalmazása

Szeptember 17-én szakszervezetünk székházában *Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója* a vasutasszakszervezet elnökségével egyetértésben megjutalmazta a magyar bajnokságban kiváló eredményt elért vasutas sportolókat.

Az ünnepélyes keretek között lezajlott jutalmazást *Szabó Antal* főtitkár nyitotta meg, majd *dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter* szólt a sportolókhoz. Megemlítve a vasutas sport dicsőségében elért eredményeket, elismeréssel nyugtázta a sportban tanúsított becsületes helytállásukat. Ugyanakkor felhívta a figyelmet, hogy a jövőben a vasutas sportolóknak következetesebben kell tevékenykedniök, hogy még jobb sporteredményeket mondhassanak magukénak.

Szabó Antal főtitkár ezután felkérte Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettest, a MÁV vezérigazgatóját a jutalmak átadására, majd ezt követően Kellner István, a kultúrnevelési- és sportosztály vezetője invitálta fehér asztalhoz a vendégeket és a sportolókat.

A meleg hangulatú, baráti beszélgetésen a vasút vezetői megismerkedtek a sportolók gondjaival, terveivel és az úszók. súlyemelők, asztalitenisz-zők is elmondották, hogy egyetértenek a sportolók nevében felszólalt *dr. Kamuti Jenővel*, miszerint a jövőben még eredményesebben kívánnak szerepelni, hogy több dicsőséget szerezzenek a vasutas sportnak.

L. GY.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—873
Üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 13.915.001—46
Szikra Lapnyomda

1969. NOVEMBER 1-TŐL

Újjáválasztják a sportegyesületek vezető szerveit

A Magyar Testnevelési- és Sportszövetség Elnöksége határozatot hozott a sportegyesületi vezető szervek újjáválasztására. Ennek a határozatnak az alapján 1969. november 1. és 1970. január 15 között kell a sportegyesületek közgyűléseit összehívni, hogy az elmúlt két év munkájának értékelése után megtörténjék a vezetőség újraválasztása.

A sportegyesületi vezetőségválasztó közgyűlés előkészületeit és lebonyolítását az MTS elnöksége által jóváhagyott irányelvek alapján kell megszervezni és végrehajtani. Az irányelvek meghatározzák a főbb tennivalókat; a közgyűlés napirendjét, célját, előkészítését és lebonyolítását illetően.

A közgyűlés előkészítését, a sportegyesület feladatainak és célkitűzéseinek meghatározását a helyi társadalmi szervezetekkel — elsősorban a szakszervezettel és KISZ-szervezettel — közösen végezzék.

A célkitűzések, a beszámoló és a vezetőség újjáválasztó közgyűlések célja és jelentősége megfelelően indokolják, az előkészítő munka átgondoltságát, tervszerűségét. *Éppen ezért a sportegyesületek elnöksége ügyeljen arra, hogy a vezetőségválasztó közgyűlések politikailag és szervezetileg is megfelelően legyenek előkészítve.* A választásokat fel lehet használni a tagság nevelő- és agitációs tevékenységének javítására is, hogy a jogok és kötelességek nagyobb mérvű érvényesítésével — fokozni lehessen a sportegyesületekhez való tartozást és a felelősség érzését.

A választások előkészítése során széles körű véleménykutatás alapján hasznos megvizsgálni, hogy kik azok a személyek, akik számításba jöhetnek a választásnál, akiknek szakmai felkészültsége, magatartása, egyénisége és ügyszeretete biztosíték a sportegyesület előtt álló feladatok megoldására.

Célszerűnek tartjuk, hogy a sportmozgalomban jelenleg is jól dolgozó személyek továbbra is a sportkörök vezetőségeiben tevékenykedjenek.

Az elnökség gondosan készítse el beszámolóját, s a megválasztás óta eltelt időszak eredményeit, fogyatékosságát értékelve az MTS II. kongresszusa határozata alapján szabja meg a további feladatokat. *A közgyűlés előkészítésére és lebonyolítására intézkedési tervet, forgatókönyvet is célszerű készíteni, melyben meghatározzák az egyes napirendi pontok előadóit.* Szakszervezeti bizottságaink nyújtsanak hathatós segítséget a sportegyesületi beszámoló és vezetőség újjáválasztó közgyűlések előkészítéséhez és megtartásához, hogy a testnevelési és sportmozgalom a vasút területén az elnökségünk által kiadott irányelveknek megfelelően egészségesen fejlődjék tovább.

K. I.

BVSC-úszók a jugoszláv tengerparton

A BVSC női és férfi úszócsapata a fiumei *„Primorje Rijeka"* SC meghívására szeptember közepén úszóversenyen vett részt Fiuméban.

A 25 méteres medencében sorra került 18 versenyszámból 13-at a BVSC úszói nyertek. *Kovács Edit* 100 méteres mellúszásban elért 1.16,4-es eredménye egészen kiváló. 50 méteres pályára átszámítva is magasan jobb a fennálló rekordjánál, amellyel az idén az Európa-kupában 3. helyezést ért el. A jugoszláv csapat 4x100-as váltója új országos csúcsot úszott, amihez csapatunk hajrája — ugyanis nagyon meggyorsították a jugoszláv versenyzőket — hozzájárult. *Sajnos Szentirmai nagyon hiányzott ebben a számban. A 4x200-as váltóban Császári 1.59.1-et úszott, ami szintén kiváló teljesítmény.*

A nap hőse Kovács Edit volt, aki a 200 méteres mellúszásban jobbat úszott Killermann Klára 8 éve fennálló 2.52,2 országos csúcsánál. Kovács Edit 2,49-es 200-as eredménye azonban nem hitelesíthető, mert 25 méteres medencében érte el. *Kitűnően versenyzett Túróczi Judit is, aki 4 számban szerezte meg az első helyet.*

Szép úttal és sok-sok élménnyel gazdagodva zárta a BVSC úszószakosztálya az idei évet. Kívánjuk, hogy hasonló eredményekkel folytassa a csapat az elkövetkező évet is.

dr. Keresztes István

SÍRKŐAVATÁS

A MÁV vezérigazgatósága és a vasutasok szakszervezete elnöksége sírkövet állíttatott, az elmúlt évben tragikus körülmények között elhunyt, *dr. Soproni József, a 3. szakosztály volt vezetőjének, szakszervezetünk elnöksége tagjának.* Az ünnepélyes sírkőavatásra 1969. szeptember 24-én, d. e., 11 órakor került sor a rákoskeresztúri Új Köztemetőben, ahol megjelentek a MÁV Vezérigazgatóság vezetői, szakszervezetünk vezetői, nagyon sok ismerős és barát. A részvevők előtt *Szabó Antal főtitkár* mondott avatóbeszédet. Az utolsó tiszteletadásnál megjelent szervek vezetői, barátok és ismerősök elhelyezték a megemlékezés koszorúját az újonnan felavatott síremléken.

HÍREK

— *ÚJ UTAT ÉS VASÚTI RAKODÓ előteret építenek 6 millió forintért a pusztazobolcsi vasútállomáson. A munkálatokat a tervek szerint a jövő év közepére fejezik be.*

— **Újjáépítették a répcszentgyörgyi MÁV nevelőotthon konyháját és éttermét. A felújítás másfél millió forintba kerül.**

— **Átépítik Hidas, Bonyhád és Mórágy vasútállomását. A korszerűsítés lehetővé teszi, hogy a Dunántúlról Budapest megkerülésével jussanak el teherszerelvények az Alföldre.**

— *KORSZERŰSÍTIK TOLNA MEGYÉBEN a Bátaszéktől Dombóvárig terjedő vasútvonalat. A pályaépítésre a Kiskunhalas—Bátaszék vonal korszerűsítésének folytatásaként került sor.*

— **Lézersugarak segítségével automatizálták a vasúti rendező szolgálatot az ukrán kutatók. A sugarat a vasúti kocsikra szerelt kódberendezésekre irányítják. Ez visszaverődik, s egy vevőberendezés a kód alapján megállapítja a kocsi fajtáját, számát, rakományát és rendeltetési helyét.**

— **40 évi szolgálat után nyugdíjba vonult Vécsei Pál Alsóőrs állomás váltókezelője. Munkatársai fehér asztal mellett, kis ünnepségen búcsúztatták és adták át a maguk és a szakszervezeti bizottság ajándékait.**

LAKÁSCSERE

— Elcserélném kiskunfélegyházi kétszobás főbérletemet budapestire. Cím: dr. Ikrényi Ferenc intéző, MÁV Gépjavító Üzem. Telefon: 490—590.

— **Tápiószecső állomáson levő 3 szobás szolgálati lakásomat elcserélném elsősorban pécsi, esetleg a szegedi igazgatóság területén hasonló nagyságú, földszintes, kertes lakásra. Érdeklődni lehet: Nagy Lajos, Tápiószecső MÁV állomás.**

A HIVATALOS LAPBÓL

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

37. számból: 116 969/1969. 3. A. Az öregségi és rokkantsági nyugellátások folyósításával kapcsolatos rendelkezések végrehajtása a MÁV területén.

38. számból: 116 237/1969. 2. B. Munkaidőcsökkentés kiterjesztése az egészségre ártalmas munkaterületeken.

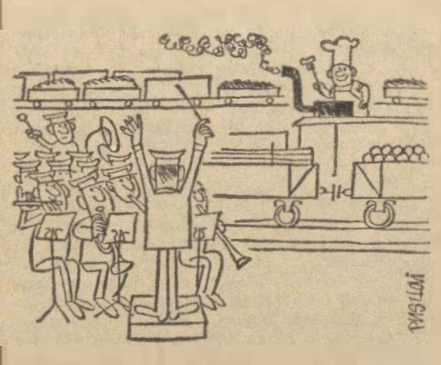
114 485/1969. 11. B A Veszprém-külső pu.—alsóőrsi vasútvonal személy-, útipoggyász-, és expresszáruforgalmának közútra terelésével kapcsolatos intézkedések.

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Kevei László, Soroksár; Pál István, Bakó János, Miskolc; Volosinovszki János, Debrecen; Jablonkay Géza, Bakonyszentlászló; Kiss Lajos, Nyíregyháza: Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Markos József, Zalaegerszeg; Szűcs Ferenc, Hatvan; Pintér Lajos, Vácrátót; Gulyás Istvánné, Sopron; Bognár Károly, Tapolca; Kiss Lajos, Alsóőrs: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Bencze Attila, Somoskőújfalu; Nagy József, Nagykanizsa: Sebő István, Erdőkertes; Hoffmann József, Veszprémvarsány: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Utolsó kísérlet



A vasárnapi rakodás népszerűsítésére térzene, lacikonyha, ki mit tud stb., stb.

Lelkes vasútpártoló

— Szállítható feleket szerveztem egy irányvonathoz. Kérem a jutalmat!

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM — Ára 40 fillér — 1969. OKTÓBER 18.

Köszöntjük a VII. Szakszervezeti Világkongresszust

Budapesten, az Építők Rózsa Ferenc Székházának kongresszusi termében október 17-én, ünnepélyes külsőségek között, megnyílt a Szakszervezeti Világszövetség VII. kongresszusa. A csaknem két hétig tartó tanácskozáson 124 ország, 230 szakszervezetének küldötte vesz részt, s ezeknek a szakszervezeteknek több mint a fele nem is tagja a Szakszervezeti Világszövetségnek. A VII. Szakszervezeti Világkongresszus egyik fontos vonása ugyanis az — amely kétségkívül páratlan a nemzetközi szakszervezeti szervezetek gyakorlatában —, hogy nyitva áll minden olyan országos kontinentális és világszinten működő szakszervezet számára — akár tagja a Szakszervezeti Világszövetségnek, akár nem —, amelyek találkozni akarnak egymással azért, hogy kicseréljék tapasztalataikat a munkásosztály törekvésének diadalra viteléért folyó harcban.

Egy szakszervezeti világkongresszus sohasem formális aktus, hanem olyan határozathozatallal, irányvonalmeghatározással jár, amely kötelezettséget ró a nemzetközi szakszervezeti mozgalom igen jelentős részére. Ez csendül ki a kongresszus előkészítésének alapjául szolgáló okmányból is, amely a következőképp kezdődik:

„A szakszervezeti mozgalom, melynek növekszik jelentősége, befolyása, az eseményekre gyakorolt hatása, egy soha nem látott gazdasági, szociális és politikai átalakításokkal küszködő világban működik, s szüksége van arra, hogy felbecsülje ezen átalakulások természetét és jelentőségét, hogy ehhez alkalmazza irányvonalát, módszereit és akció-eszközeit, hivatásának teljes betöltése céljából."

A kongresszus középpontjában egyébként négy fő napirendi pont áll:

— A Szakszervezeti Világszövetség és a szakszervezetek szerepe, feladatai és felelőssége a dolgozók egészsége érdekében, a társadalmi haladásért, a szakszervezeti és demokratikus szabadságjogokért, a nemzeti függetlenségért, a békéért, a monopóliumok kizsákmányolása, az imperializmus, a kolonializmus, és a neokolonializmus ellen vívott harcban;

— beszámoló a vietnami helyzetről, a vietnami dolgozók, a vietnami nép harcáról, a támadó amerikai imperialisták ellen, a béke helyreállítása Vietnamban, s a világ dolgozói és népei szolidaritásának fejlesztéséért;

— a fejlődő országok szakszervezetei előtt felmerülő problémák;

— a szakszervezetek és a tudományos technikai haladás.

A kongresszusnak fő gondja lesz, hogy megtalálja az utakat és módszereket ahhoz, hogy a világ összes szakszervezetei és dolgozói még szorosabban kapcsolódjanak be az imperializmus veszedelmes üzelmei elleni harcba, amely az amerikai imperialisták vereségei ellenére is kifejezésre jut Vietnamban, a Közel-Keleten; Európában, ahol az NSZK-belí neonácizmus veszélye és az állam kormányának háborús törekvései egyre jobban nyugtalanítják a dolgozókat és a népeket.

De az agresszív imperializmussal szemben fellép egy hatalmas ellenállási front, amelyet a szocialista országok, a nemzetközi munkásosztály és a felszabadító mozgalmak alkotnak. Ez a front egyre szélesebb rétegekre terjed ki, annál is inkább, mert egyre nagyobb számban és erőteljesebben hangzik fel a hangja azoknak, akik a tudományos és technikai forradalom korához méltó életre tartanak igényt.

Ebből a szempontból 1968-ra és 1969-re jellemző a munkáharcok rohamos fejlődése, az összes kontinensnek szinte valamennyi kapitalista országában.

A burzsoá közgazdászoknak „az osztályharc sorvadásáról" szóló minden elmélete ellenére a kapitalista országokban a számok másról beszélnek. Míg 1920 és 1936 között 177 ezer sztrájk zajlott le a kapitalista országokban — s ebből 35 ezer az Egyesült Államokban —, 81 millió dolgozó részvételével, addig 1947 és 1966 között a világ kapitalista országaiban 380 ezerre emelkedett a sztrájkok száma — ebből 78 700 az Egyesült Államokban — összesen 300 millió sztrájkoló részvételével. A háború utáni 20 esztendőben tehát a sztrájkok száma megkétszereződött a háború előtti 20 évhez képest. Ezen felül mindezekre a mozgalmakra jellemző a gazdasági és politikai változásokra való mélységes törekvés olyan időpontban, amikor a kapitalista rendszert egyre szélesebb rétegek vonják kétségbe.

Nem meglepő ilyen körülmények között, hogy az emberek még nagyobb figyelemmel tekintenek a szocialista országok szakszervezeteire, s nem meglepő az sem, ha a szocialista országokban szerzett tapasztalatokat a többi országok dolgozói nagyobb érdeklődéssel kísérik, mint valaha. Ez egyben felelősséget is ró a szocialista országok szakszervezeteire.

A kongresszusnak tehát ki kell dolgoznia, meg kell határoznia azt, hogy milyen legyen és miként tevékenykedjen a jelen kor szakszervezeti mozgalma.

A kongresszus feltétlenül és újból, erőteljesen ki fogja nyilvánítani a Szakszervezeti Világszövetség és országos központjai készségét az összes szakszervezeti erőkkel való együttműködésre azért, hogy győzelemre juttassa a világ dolgozóinak törekvéseit, a világ dolgozóinak békeakaratát.

A csökkent munkaképességű dolgozók helyzetéről tárgyalt a központi vezetőség

A szakszervezet központi vezetősége szeptember 30-án ülést tartott. Gyócsi Jenő elnök megnyitója után került sor a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének rendezésére történt intézkedésekről szóló jelentés tárgyalására. Az előterjesztő Szücs Zoltán vezérigazgató-helyettes volt.

A csökkent munkaképességű dolgozók védelméről első ízben 1964-ben jelent meg kormányrendelet. 1968. január 1-től van hatályban a munkaügyi, az egészségügyi és a pénzügyminiszter együttes rendelete, mely az előzőnél részletesebb szabályokat tartalmaz. Lényege, hogy az eredeti munkahelyükön teljes értékű munka végzésére alkalmatlanná vált csökkent munkaképességű dolgozókat elsősorban a vállalaton belül kell foglalkoztatni.

A rendelet a csökkent munkaképességű dolgozókat két csoportba sorolja:

1. az üzemi balesetből eredő, legalább 36 százalékos munkaképesség-csökkenés esetén időbeli korlátozás nélkül,

2. egyéb egészségromlásból eredő, legalább 50 százalékos munkaképesség-csökkenés esetén csak az átképzés, betanítás idejére, de legfeljebb egyévi időtartamra lehet a dolgozónak keresetkiegészítést folyósítani.

A keresetet az áthelyezés előttinek 80 százalékára kell kiegészíteni.

Ez a dolgozót anyagilag teszi érdekeltté abban, hogy rövid idő alatt olyan munkakörre képezze át magát, amelyben a korábbinál akár magasabb keresetet is elérhet.

A vasút területén csökkent munkaképességűnek tekintendő az a dolgozó, aki bármely oknál fogva bekövetkezett egészségromlás miatt — orvosi vélemény alapján — eredeti munkakörében teljesértékű munka végzésére tartósan alkalmatlan, s emiatt csak alacsonyabb munkabérrel járó munkakörben foglalkoztatható.

A vasút a népgazdasági szintű intézkedéseket megelőzően foglalkozott a csökkent munkaképességűek helyzetével.

1960-ban 600 ezer forintot fordítottak a csökkent munkaképességűek bérének emelésére.

Ugyanakkor olyan rendelkezés jelent meg, hogy a csökkent munkaképességűvé vált és alacsonyabb bérrel járó munkakörben foglalkoztathatók munkabérét úgy kell megállapítani, hogy keresetveszteségük minél kevesebb legyen.

1968-ban rendelet született arról, hogy egyes munkakörökben csak csökkent munkaképességűek foglalkoztathatók. Másrészt olyan értelemben, hogy bizonyos munkakörökben, tanfolyamokra történő felvételnél az ilyen dolgozókat előnyben kell részesíteni.

A legújabb kollektív szerződés 4. paragrafusában foglaltak is maghaladják a népgazdasági szintű rendelkezéseket.

E szerint korkedvezményes munkakörben 15 (nők 10) éven át szolgálatot teljesítők abban az esetben is jogosultak időbeli korlátozás nélkül keresetkiegészítésre, ha nem üzemi baleset, hanem egyéb egészségromlásból eredő, s negyven százalékot meghaladó munkaképesség-csökkenés miatt kellett alacsonyabb munkabérrel járó munkakörre áttérni. *Minthogy ilyen esetben a keresetkiegészítés a társadalombiztosítási költségvetés terhére nem utalványozható, ezt a bérköltség terhére folyósítják.*

A vita során a központi vezetőség abból az alapgondolatból indult ki, hogy a dolgozó nem minden munkaterületen csökkent munkaképességű. Átképzés, esetleg szakvizsgák letétele után bizonyos munkakörökben teljesértékű munkát képes végezni. Elsősorban erre kell tehát a vasúton is törekedni. Az ilyen intézkedés morális hatásában is kedvező a csökkent munkaképességűekre.

Javaslat hangzott el arra vonatkozóan, hogy a kollektív szerződés említett pontjában a 40 százalékos határt helyesebben lenne csökkenteni. Tehát alacsonyabb százalékú munkaképesség csökkenés esetén is lehessen a kereset-kiegészítést folyósítani.

Szükségesnek tartja a központi vezetőség az A/2. számú utasítás felülvizsgálatát. Elsősorban azoknál tenni orvosi engedményt a biztonság határán belül, akik már hosszú ideje a vasút szolgálatában állnak.

Különös gonddal kell figyelni azoknak a helyzetét, akik korábban orvosilag első csoportos munkakörben dolgoztak,

de látás-, halláscsökkenés vagy egyéb megbetegedés miatt ilyen munkakört a jövőben nem tölthetnek be.

(Folytatás a 2. oldalon.)

Nincs előrehaladás az újítómozgalomban

A szakszervezet elnökségének üléséről

AZ ELNÖKSÉG OKTÓBER 10-i ülésének napirendjén szerepelt a vasút újítómozgalmának értékelése a Vasúti Főosztály előterjesztése alapján.

Az újításokról szóló 57/1967. sz. kormányrendelet az újítómozgalom vitelében bővítette a vállalatok önállóságát, növelte az anyagi elismerés formáit, s a szakszervezetek szerepét. *A rendelet szellemében elkészült a Vasúti Újítási Szabályzat. Az új gazdaságirányítási rendszer kezdetétől tehát új elvek szabályozzák az újítómozgalmat.*

Ha ettől az időtől taglaljuk a vasúton a mozgalmat, első pillanatra szembetűnik, hogy a beadott újítások száma az előző évekhez viszonyítva, mintegy 25 százalékkal visszaesett. Ebben többek között közrejátszott a VUSZ késői megjelenése, az, hogy a rendelet szűkíti az újítás fogalmát, az újítókkal szemben is nagyobb követelményeket támaszt. Mindezek objektív tények. Sajnos azonban egyéb tényezők is közrejátszanak a csökkenésben, ami annál is súlyosabb hiba, mert az újítómozgalomnak ezek évtizedek óta kerékkötői.

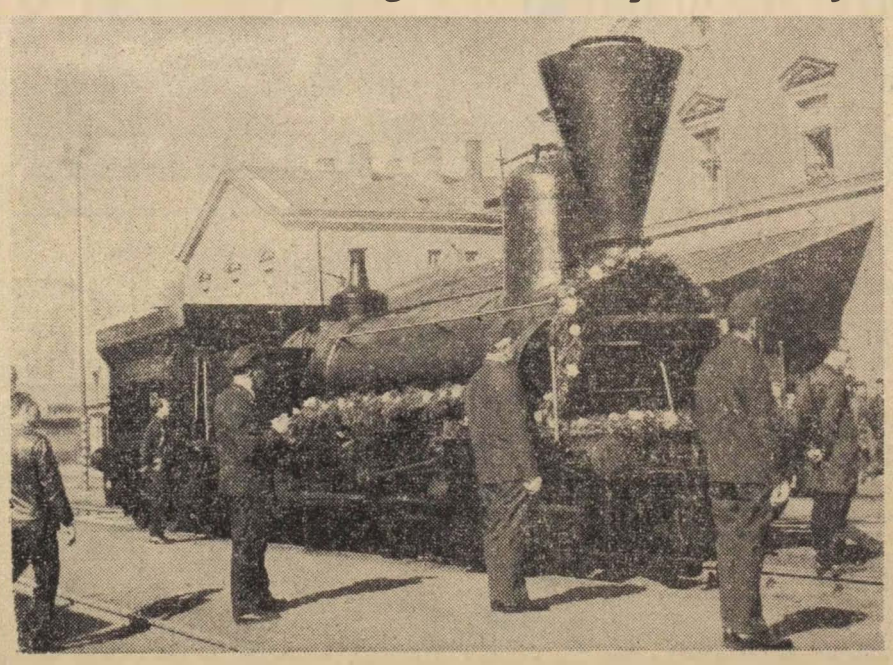
A javaslatok intézésének, a szakvéleményezésnek megengedhetetlenül hosszú volta, a döntések helyett felsőbb szervekhez való továbbítása, a mozgalom propagandájának hiánya, az újítási díjak kifizetésénél tapasztalt huzavona nem egy újító kedvét szegte már.

Az elnökség szükségesnek tartja világosabb, egyértelműbb utat adni az újítások menetének. Leszögezte, hogy romlott a mozgalom etikája. A vasúton nagyobb figyelmet kell fordítani a technikai jellegű újítások mellett az üzemszervezési, üzemviteli újításokra, ésszerűsítésekre.

Az újítás elfogadásánál nem szűnhet meg a ténykedés. A bevezetés hozza csak az igazi hasznot. A mozgalom és az újítók, újítások propagálása megközelítőleg sem éri el a kívánt mértéket.

ÚJ HATÁROZAT HOZATALÁT nem tartja szükségesnek az elnökség, hiszen a rendelet, a szabályzat mindenki által jól érthető. Sokkal nagyobb hiba, hogy nemegyszer az illetékesek sem ismerik, s munkájukat nemegyszer inkább vezeti szubjektivitás, mint a gazdaságosság elve, a mozgalom fontossága és jelentősége.

Muzeális értékű gőzmozdonyok cseréje



Az öreg mozdony utolsó útjára készül.

(Tudósítás az 5. oldalon)

A csökkent munkaképességű dolgozók helyzetéről tárgyalt a központi vezetőség

(Folytatás az 1. oldalról.)

A központi vezetőség úgy véli, hogy újabb rendeletek kibocsátására nincs szükség. A meglévők betartása a csökkent munkaképességűek elbírálásánál jelenleg levő hiányosságok kiküszöbölését is magával vonja. Meg kell állapítani — szegezte le a központi vezetőség —, *hogy a problémák megoldása elsősorban nem pénzügyi nehézségeken múlik, hanem egyszerűen a nagyobb lelkiismeretességen, a rendeletek betartásán, vagy esetleg kisebb módosításán.*

A másik napirend során a központi vezetőség megvizsgálta, hogy az 1968. június 28-i intézkedési tervben foglaltak miként nyertek végrehajtást. *Ez az intézkedési terv a vasutas dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetének javítását célzó tennivalókat foglalta össze.*

Megállapítás szerint a végrehajtás időarányosan és túlnyomó többségében megtörtént. Mégis szükségesnek tartja felhívni a választott szakszervezeti szervek figyelmét a következetesebb munkára. Emellett az alábbi konkrét intézkedések megtételét írja elő:

1. A jóváhagyott szociális, egészségügyi, munkavédelmi és munkásellátási beruházásokat, felújításokat csak az elnökség és a vezérigazgató hozzájárulásával lehet megváltoztatni.

2. Felkéri a 3. szakosztály vezetőjét, hogy a SZOT elnökségének 1969. március 31-i határozatának megfelelően tegye meg a szükséges intézkedéseket az üzemi egészségügyi hálózat átszervezésére.

3. Megbízza a társadalombiztosítási osztályt, hogy az egészségügyi ellátás javítása érdekében a gyakorlati és ügyrendi kérdések rendezése végett keresse meg a MÁV vezérigazgatóját.

4. Az ÖTA-ból történő támogatás felhasználását határidőhöz köti. Amennyiben a támogatás határidőn belül nem nyer felhasználást, megvizsgálja az okokat és annak alapján intézkedik.

5. A 1/2 százalékos ÖTA-ból támogatási összeget csak kész kivitelezési tervek alapján hagy jóvá az elnökség az ügykezelési bizottság javaslata alapján.

6. A támogatott egészségügyi létesítményekre a felszerelések összegét a 3. szakosztály által elkészített költségvetés ismeretében határozza meg.

7. A 1/2 százalékos ÖTA-ból nyújtott támogatás csak arra a célra használható fel, amelyre a központi vezetőség engedélyezte. Ha nem nyer felhasználást az engedélyezett célra, mert az anyagi fedezetet más forrásból biztosították, az alap akkumulált összegéhez kell visszacsatolni.

8. A kiviteli költségeknél jelentkező megtakarított támogatási összeget más célra felhasználni nem lehet. A megtakarított összeg újbóli felhasználásáról az ÖTA ügykezelési bizottság javaslatára az elnökség határoz, amit a központi vezetőség hagy jóvá.

9. Az ÖTA támogatással megvalósítandó létesítmények vázlattervének tárgyalásán és a tervbírálatokon az ÖTA céltámogatási albizottságának szakértői vegyenek részt. Felkéri a 3. szakosztály vezetőjét, hogy intézkedjen a vázlatterv tárgyalásának és a tervbírálatok időpontjának az ÖTA céltámogatási albizottságával való időbeni közléséről.

10. Felkéri a 3. szakosztály vezetőjét, hogy a vasút negyedik ötéves tervének jóváhagyása után közölje az elnökséggel, milyen egészségügyi beruházásokat kíván megvalósítani, milyen pénzügyi forrásból, és mely egészségügyi beruházások megvalósításához kéri az ÖTA anyagi támogatását.

A napirend lezárása után a központi vezetőség elfogadta a *Vasutasok Szakszervezete a 1/2 százalékos Önkéntes Támogatási Alap* 1969. első féléves gazdálkodásáról szóló beszámolót, s tudomásul vette a társadalombiztosítás gazdálkodásáról szóló jelentést.

Ki törődik a véleményükkel

Bizalmiak között a Budapest—Déli vontatási főnökségnél

A Déli pályaudvaron járva vízhordó emberekre lettünk figyelmesek. Nem ivóvizet cipelnek, hanem — ahogy ők mondják: — kezelt, sótalanított vizet. *Így hordják egész éven át a mintegy száz méternyire levő szerelőkutakhoz, a Diesel-mozdonyok és motorkocsik hűtőibe.* Egy ember két-két 20 literes kannával teszi meg az utat, bukdácsolva az olajtól sikos vágányokon át.

— *Nálunk nem a csővezetéket, de még a lajtkocsit sem találták" fel* — jegyzi meg némi iróniával Mészáros Sándor motorszerelő, szakszervezeti bizalmi. Ezen az éjszakán vele együtt találtuk a motorelőkészítő brigád bizalmiját, *Baráth Jánost is. Békei János motorvezető, a szakszervezeti bizottság titkára mutatta be őket,* aki 19 órai szolgálattal a háta mögött éppen most érkezett egy K-menettel Veszprém-külsőről.

Az emberekkel törődni kell

Arra vagyunk kíváncsiak, hogy a bizalmiak megítélése szerint: igénylik-e, kérik-e véleményüket a szolgálati vezetők, mielőtt döntenek egy-egy fontos közérdekű kérdésben? *Támaszkodnak-e a különböző gazdasági vagy politikai feladatok megoldásában a bizalmiak segítségére?*

— *Nálunk nemcsak a bizalmiak véleményére nem tartanak igényt a helyi vezetők — hangzik a válasz —, hanem a szakszervezeti bizottság álláspontjával sem nagyon törődnek.* A látszat ugyan megvan, mert például a vasutasnapi jutalmazások előtt a bizalmiaktól javaslatot kért a művezető. Azután mégis nélkülünk döntöttek. — Még csak utólag sem magyarázta meg senki, hogy a szolgálati főnökség miért tért el a javaslatunktól.

Kolter Gyula művezető erre így válaszol:

— Kérem, én nemcsak művezető vagyok, hanem egyszemélyben a pártalapszervezet titkára is, valamint a Déli pályaudvar pártbizottságának tagja. *Úgy vélem, hogy mind a szakszolgálatnak, mind a pártszervezetnek lehet a szakszervezeti aktivistákétól eltérő véleménye.* A különböző javaslatok egyeztetése után nem biztos, hogy éppen a bizalmiak álláspontját fogadjuk el változatlanul. Furcsa is lenne, ha minden kérdésben egyedül az ő véleményük érvényesülne. Ezzel éppen az üzemi demokrácia szenvedne csorbát.

— Így igaz. De a döntés után meg lehetne magyarázni a javaslat elvetésének okát.

— Arra nincs időnk. Hol tartanánk a munkával, ha naphosszat efféle megbeszéléseket tartanánk?

Enélkül pedig — meggyőző, okos beszéd nélkül — olyan problémák adódnak, melyek kicsendülnek a bizalmiak további szavaiból:

— Annak ellenére, hogy nálunk a szakszervezeti bizottság rendszeresen tart értekezletet a bizalmiak részére, hiányosnak érezzük tájékoztatásunkat — mondja *Mészáros Sándor.* — *Nem tudjuk például, mi az oka annak, hogy az emberek, akik nálunk rendkívül piszkos, olajos munkát végeznek, hónapok óta nem kapnak gyapotot, kézmosószert. Fél füllel hallottuk, hogy azért, mert rossz a mérleg, elvitték javításra, s nem lehet szétmérni, kiporciózni az anyagot.* Ha csak ez lenne az oka, szerintünk kézenfekvő megoldás kínálkozik: a postások szívesen megengednék, hogy náluk, a szomszédban végezzük el a mérést. Az ilyen tehetetlenség láttán a dolgozók joggal vetik szemünkre, hogy még ezt sem tudjuk elintézni.

— Vannak más, hasonló gondok, melyeket közreműködésünkkel itt helyben meg lehetne oldani — veszi át a szót a másik bizalmi. — Ruhánkat, cipőnket gyorsan szeteszi az olajsár, de a viselési idővel kapcsolatos téma számunkra tabu, azaz beszélni sem szabad róla. *Miközben intézményesen nincs semmiféle megoldás, én a bizalmi, „maszek módon" felvettem a kapcsolatot a MÉH-vel. Összeírtam, kinek van szüksége bakancsra és páranként 14 forintos áron elláttam munkatársaimat a honvédségtől kiselejtezett, de még jó állapotban levő bakancsokkal.* Most ezekben dolgozunk. Egyetlen hiba, hogy gumitalpúak, csúsznak a vason.

Sérelmes intézkedések

— A szakszervezet részéről hiába léptünk fel annak érdekében is, hogy az utazástól — gépkezelői szolgálatból — hozzánk áthelyezett dolgozók részletfizetéssel válthassák meg egyenruhájukat, például a bundát, aminek viselési ideje még nem járt le. *Vannak tehát olyan dolgozók köztünk, akiktől antiszociális módon, az előlegből és az azt követő zárfizetésből egyszerre vonták le a ruha árát: 800—1000—1200 forintokat, s kénytelenek voltak üres zsebbel hazamenni családjukhoz.* Még a kilépők vagy elbocsátottak is jobban járnak, mint azok, akik így, a vasút rendelkezése miatt kényszerültek más beosztásba, és nem lettek hűtlenek a MÁV-hoz.

A beszélgetés során még sok, hasonló téma került szóba, főként olyan sérelmek, melyek megszüntetésének módjára a bizalmiak többféle javaslatot is tudtak mondani.

Érdemes, sőt szükséges is lenne meghallgatni őket a fűtőház vezetőinek. S az időt sem szabad sajnálni a meggyőzésükre —, hogy ők is meggyőzhessenek másokat —, ha valamiben történetesen nem lenne igazuk.

Kovács József

Folyamatos bizalmi munkát

Hozzászólás „A szakszervezeti munka alappillére" című cikkhez

A szegedi területi bizottság — hasonlóan a többi középszervhez — évek óta sokat tesz azért, hogy a bizalmiak tevékenységét megfelelő szintre emelje. Egy sor olyan intézkedés látott napvilágot, amely ilyen irányban hatott. Ennek ellenére még nagyon sok a tennivaló.

Ezekről beszélgettünk Hegedűs Sándor elvtárssal, Lőkösháza állomás szakszervezeti bizottságának titkárával, aki egyéb más társadalmi megbízatása mellett a központi vezetőségnek is tagja.

Még a központ és a területi bizottság brigádmunkája előtt — mint már annyiszor — „rendkívüli szakszervezeti bizottsági ülésen" tárgyaltuk a bizalmimunka megjavításával kapcsolatos helyi teendőinket — mondotta a beszélgetésünk elején. — Megállapítottuk, hogy bizalmiaink jó felkészítésére kevés időt fordítottunk. *Ha nem akarjuk, hogy a bizalmi funkció csak névleges legyen, ha növelni akarjuk tekintélyüket, többet kell velük törődnünk.*

Jobb a tájékozottság

A helyi párt- és gazdasági vezetés megértéssel fogadta tervünket. Ma már elmondhatjuk, hogy jó időbeosztással, egyéni és közös áldozattal a bizalmiak részére megfelelő általános és helyi vonatkozású eligazításokat tartunk — folytatta tovább Hegedűs Sándor. — A lehetőségek maximális kihasználásával elértük, hogy konzultatív megbeszélésre is van időnk. *Az eddigi feladatkiszabás helyett a bizalmiak kérdéseket tesznek fel, majd beszámolnak munkájukról. A jobb tájékozottság következtében munkájuk ma már nem kampányszerű, hanem folyamatos, mindennapi tevékenység.*

A nagyobb önbizalom, a magabiztosabb tevékenység érdekében a szakszervezeti bizottság reszortosai — még a titkár sem — nem végezhetik el a munkát a bizalmiak helyett. *Ma már idejét múlta az a hibás elméletből fakadó gyakorlat, hogy egyedül csak a titkár végez hathatós szakszervezeti munkát.* A továbbiakban még erőteljesebben kell fáradoznunk a bizalmiak jogainak érvényesítéséért.

A jutalmazásnál, kitüntetésnél, bérráépítésnél, üdülőjegyek elosztásánál — sokszor ha elengedhetetlenül szükséges, a rövid határidő rovására is — *egyszer sem hagyjuk figyelmen kívül a bizalmiak javaslatát, véleményét.* Több központi vezetőségi ülésen elhangzott már, hogy a felső és középszervek figyelmét, tevékenységét az alapszervezeti munka megjavítására, segítésére kell összpontosítani. Ez a jelszó alapszervezeti szinten: *a döntési jogot a bizalmiak számára is biztosítani kell.* Nincs az a vezetőségi tag, aki nyugodtabb lelkiismerettel mondhatna véleményt egy-egy dolgozóról, mint éppen a csoportbizalmi.

Talán szerencsés helyzetben vagyunk felelősségteljes munkánk ellenére. A magyar határőrséggel komplexbrigádban dolgozunk, így az aktuális politikai és nemzetgazdasági problémákról időben értesülünk. *Ez az aktuális tájékoztatási rendszer nagymértékben elősegíti a bizalmiak agitációs, propaganda és nevelő tevékenységét.* Nagyon jónak tartjuk a területi bizottság munkamódszerét is. Nemcsak „rendezvényeinket" látogatják, hanem előadások megtartását is vállalják a bizalmiak oktatásában, emellett személyesen is részt vesznek csoportértekezleteken.

Növelni kell a bizalmimunka hatékonyságát

Véleményem az, hogy a bizalmi munka megjavítása érdekében a felső és középszerveinknek jelentős tevékenységet kell kifejteni, a még meglevő hiányosságok felszámolására, a bizalmi munka hatékonyságának fokozására mégis az alapszervezet tehet a legtöbbet.

Sz. Tóth András

Ötös névadó ünnepség

Ötös névadó ünnepségre került sor szakszervezetünk Benczúr utcai székházában. A meghitt hangulatú házi ünnepségen, — amelyen jelen volt Szabó Antal főtitkár — Küregi Istvánné, a VI. kerületi tanács anyakönyvvezetője iktatta be a legifjabb állampolgárokat: Molnár Zsoltikát, Döme Lacikát, Sándor Zsuzsikát, Szatmári Ildikét és Varanni Zolikát.

A hivatalos ünnepség után Szabó Antal főtitkár is köszöntötte az újszülötteket, a szülőket és a névadó szülőket, majd a központ szakszervezeti bizottságának nevében Sebestyén János, a szakszervezeti bizottság elnöke ajándékokat adott át az ünnepelteknek.

Az anyakönyvvezetőnő köszönti a névadáson megjelenteket

Az ünnepeltek egy csoportja.
(Szőnyi Lajos képriportja.)

Kellemesebb az utazás, ha olvas

A miskolci vasutasok minden alkalmat megragadnak a tanulásra és az önművelésre. *A járműjavító-üzemben 1967-ben elkészült üzemi klub könyvtára 350 kötettel rendelkezett, ma pedig már 1200 kötetre rúg a szépirodalmi, ismeretterjesztő és ifjúsági könyvek száma.* Nemcsak a kötetek mennyisége gyarapodott, hanem nőtt az olvasási kedv is. Amíg a könyvtárból az első öt hónapban csak 300 könyvet kölcsönöztek, addig a legutóbbi öt hónapban ez a szám elérte az 1500 kötetet.

Az üzemünkben egyébként is olvasómozgalom indul, ezzel a jelszóval: „Kellemesebb az utazás, ha olvas.". Az üzemi dolgozók 75 százaléka ugyanis vidékről, vasúton jár be munkahelyére. A kártya, a büfékocsi és a ki nem használt utazási idő helyett a könyvet ajánlja olvasóinak a könyvtár.

Pál István

Igazodni a mindennapi élethez

A szegedi területi bizottság szeptember 25-én megvitatta az igazgatóság területén folyó agitációs, propaganda és kulturális nevelőmunka helyzetét, s a következő idők feladatait.

A jelentés rámutat, hogy a szóbeli agitáció egyre inkább a közvélemény formálásának eszközévé válik. *A személyre szóló meggyőző munka minden szakszervezeti tisztségviselő feladata, azonban a bázist a bizalmi hálózat jelenti.* A megválasztott bizalmiak közül nem mindenki él ezzel a lehetőséggel. Tapasztalataik bizonyítják, hogy a felsőbb szervektől kapott tájékoztatás — ami nélkülözhetetlen eleme az agitációs munkának — több helyen még mindig csak a szakszervezeti bizottságok tagjaiig jut el. *Ezeken a helyeken a bizalmi hálózat tevékenysége leszűkül, a megbízatásuk formálissá válik.*

Az ismertetésből kitünik, hogy az alapszervezeteknél nem kielégítő a tudományos ismeretterjesztő munka. *Kevés humántagozatú munkásakadémiát, ismeretterjesztő előadássorozatot szerveztek, pedig az előadások népszerűek voltak.*

A művelődési intézményekkel kapcsolatban megállapítják, hogy sok még a tennivaló, mert a kultúrnevelő tevékenység nem érte el a kívánt szintet. *A könyvtári munka évek óta egy helyben topog. Főleg a könyvtári propagandamunka megjavításában van sok tennivaló,* mert a propaganda igen gyenge. Az alapszervezeteknek sokkal jobban kell segíteni a szocialista brigádok kulturális vállalásainak helyes kialakítását, a feltételek biztosítását.

A kulturális, agitációs és propagandamunkát — időszerűségénél és jelentőségénél fogva is — helyes volt a területi bizottsági ülés napirendjére tűzni. Sok tanulságot lehet levonni a jelentésből és a hozzászólásokból. Egyet azonban nem szabad figyelmen kívül hagyni: *a szakszervezet agitációs, propaganda és kulturális nevelő tevékenysége csak akkor válik hatékonyabbá, ha az igazodik az élethez, a mindennapos gyakorlat megannyi kérdéséhez.*

Horváth Ferenc

Elkészült a vasút távlati terve

1985-ig 90—93 milliárd forintot fordítanak a vasút korszerűsítésére

Október 18-án lesz egy éve, hogy az országgyűlés elfogadta a közlekedéspolitikai irányelveket és meghozta a vasútról szóló új törvényt.

A MÁV-nál azóta — gondos előkészítés után — befejeződött a jövő vasútrendszerének körvonalait tartalmazó 15 éves távlati fejlesztési terv kidolgozása. *Ennek bevezetője kimeli, hogy 15 év múlva is változatlanul a vasút marad a közlekedés vezető ágazata.*

1985-ig 90—93 milliárd forintot fordítanak a vasút korszerűsítésére. *Ennek a hatalmas összegnek 75—80 százalékát a vasút önerőből fordítja modernizálásra, a fennmaradó összeget pedig állami támogatásból fedezi.* Ötéves tervenként mintegy 30 milliárd forintos részletekben hajtják végre a hosszútávú fejlesztést.

A távlati fejlesztési terv két legfontosabb fejezete a korszerűsítés és a vasúti közlekedés racionalizálása.

A vasútvonalakat kategorizálták

A terv „A", „B", „C" kategóriara osztotta a hálózatot. *Az elsőbe a törzshálózat tartozik, amelyen a MÁV személy- és áruforgalmi teljesítményeinek 78—80 százaléka bonyolódik le. A „B"-kategóriába tartoznak a mellékvonalak, melyeket a szükségleteknek megfelelő mértékben modernizáltak. A felszámolásra váró gyenge forgalmú vonalak („C"-kategória) a teljes hálózatnak mindössze másfél százalékát teszi ki.*

1985-ig a vasúti tonnateljesítmények a terv szerint kis mértékű emelkedést mutatnak, s lényegében stagnáló tendenciájúak, ugyanakkor az árutonnakilométer tekintetében lassú emelkedés várható. Tetemesen csökken például a szénszállítás. *Az egyre elterjedtebb csővezetékes szállítás megkönnyíti és meggyorsítja az olaj- és a szénhidrogéntermékek szállítását,* melynek nagy része ezért elkerül a vasúttól.

A távlati tervjavaslat leszögezi, hogy évente 115 millió tonna áru szállításával számolhatunk. *A tömegáruk egy része csökkenni fog, például a szén, olaj, koksz, tégla, cserép viszont növekszik, a kő-, a kavicsszállítás, a műtrágya, a bauxit, a timföld, a betonelemek száma és a gyümölcsfuvarozás.* A terv kimondja, hogy a MÁV-nak továbbra is legfontosabb feladata az összes személy- és áruszállítási igény maradéktalan kielégítése.

Csökken a személyszállítás

A személyszállításnál az utasok számának lassú csökkenésével számolhatunk. Ennek főbb okai: *az ötnapos munkahét elterjedésével csökkenni fog a vasúti utazást naponta igénylők száma.* Meglassult a mezőgazdasági dolgozóknak az iparba való átáramlása is. Növekszik viszont a pihenni, üdülni utazók száma, s az életszínvonal emelkedésével pedig nagymértékben nő a belső és külső idegenforgalom és a tranzitutasok száma. *Mindezeket figyelembe véve, 1985-ig a személyszállítás 10 százalékos csökkenése várható.*

A személy- és áruszállítás színvonala állandó emelése szempontjából a legfontosabb a biztonság fokozása. Meg kell teremteni a sebességnövelés előfeltételeit is. A nemzetközi fővonalakon — a törzshálózaton — 140 kilométerre emelik a megengedett sebességet. *Az utazási sebesség 80—100 kilométerre nő.*

A jövő szerelvényeit a mozdonyvezető által kezelt központi ajtónyitó- és csukóberendezéssel látják el. *A kocsik utasterét légkondicionálják és megteremtik a higiénia összes feltételét.*

Növekszik az árufuvarozás sebessége. Megrövidül az áru útja a feladástól a leadásig. Ezt korszerű fuvarozástechnikai módszerekkel, a konténerszállítás elterjesztésével, a rakodólapok, portáldaruk, targoncák számának emelésével hajtják végre.

A villamosított vonalak hossza növekszik

A hosszútávú terv fontos része a MÁV műszaki fejlesztése. A pályák rekonstrukciója keretében nagy sebességre teszik alkalmassá a törzshálózatot. *190 kilométer hosszban építenek második vágányt. 1985-ig 1700 kilométerre bővül a villamosított vonalak hossza.* A negyedik ötéves tervben a következő vonalakat villamosítják: *Budapest—Szob, Szajol—Lökösháza, Sajóecseg—Ózd.*

1985-ig 2600 új személykocsival és 24 ezer teherkocsival bővül a MÁV kocsiparkja. Ebben az időben áttérünk európai egyezmények alapján a központi vonó- és ütközőkészülékek alkalmazására.

Nagy mennyiségben szerez be a vasút villamos- és Diesel-mozdonyokat. Az új hatrészes motorvonatokból 100 darabot vásárolunk 1985-ig.

B. L.

Jól működő bizalmihálózat segíti a kitűzött célok elérését

Rákosrendező pályaudvar szakszervezeti bizottságának irodájában beszélgetünk. *Végh Gyula főintéző, az állomás oktatótisztje — aki a szakszervezeti bizottság termelési felelőse is — már hosszabb ideje helyettesíti Bali Ferencet, az iskolára küldött titkárt.*

— A napokban zajlott le állomásunkon a szocialista brigádvezetők értekezlete, ezenkívül — szinte azzal egyidőben — megtartottuk a szakszervezeti taggyűléseket is. *A két esemény nyomán született a határozat, hogy állomásunk dolgozói október 1-től április 4-ig ünnepi műszakot tartanak. Az év végéig az 50 éves jubileum jegyében, január 1-től pedig az ünnepi műszaknak újabb lendületet ad: hazánk felszabadulásának 25. évfordulójára és a Lenin centenáriumra tett vállalás.* Április 4. után tovább munkálkodunk az 1970-es tervek teljesítéséért. A dolgozók vállalásai elsősorban a menetrendszerűség további javítására, a vontató járművek fokozottabb kihasználására, a kocsitartózkodási idő 16 óra alá csökkentésére, a fuvarozatók igényeinek tökéletesebb, kielégítésére irányulnak.

— *Nagyon sok akadály nehezíti a kitűzött célok elérését — mondja Végh Gyula —, de vállalásuk szövegezésekor a dolgozók jól látták ezeket az akadályokat, és reálisan felmérték a tennivalókat.* A szakszervezeti bizottság a maga sajátos eszközeivel — elsősorban 47 főnyi bizalmi hálózatának mozgósításával — igyekszik segítséget nyújtani.

Kölcsönös tájékoztatás

Az állomás felső végén, ahol a vonatok érkezésével, összeállításával — rendezésével és gurításával — járó munkák zömét bonyolítják le, *Vas István* térfőnök említi:

— Mintegy 100—110 dolgozó hiányzik a szükséges létszámból. A műhelybizottságok és a bizalmiak jó munkája, példamutatása és szervezőkészsége nélkül ez a hiány beláthatatlan következményekkel járna. *A dolgozók helyzetállása csak úgy képzelhető el, ha a szolgálati vezetők a legszorosabb kapcsolatot tartják velük,* s ebben éppen a bizalmiak adhatják a legnagyobb segítséget. A jutalmak szétosztása, az egyéni problémák rendezése közben nem nélkülözhetjük a bizalmiak véleményét, ugyanakkor rendszeres tájékoztatásukat sem hanyagolhatjuk el, hiszen ők együtt élnek, dolgoznak munkatársaikkal...

A jó bizalmi szervez, irányít, agitál

Halmágyi Domonkos térfelvigyázóval az V-ös őrhelyen váltunk szót. Ő a 2-es műhelybizottság titkára. *Nem mondja, de hamarosan észrevesszük, hogy a hiányzó gépkísérőt is ő pótolja,* sőt olykor-olykor besegít az AB-vágánycsoporton dolgozó tolatócsapatnak, mely összesen két emberből áll.

— Hiába, nem csábító munkahely a vasút. Nagy a felelősség, állandó a veszély, kényelmetlen a szolgálati idő. Szerencsére itt van mellettem *Balogh Gyula* kocsimester, műhelybizottságunk gazdasági felelőse, aki jól kézben tartja a gurító területét: szervez, irányít, agitál — teszi hozzá a térfelvigyázó.

— Tehetem, ha jók a bizalmiak — hárítja el a dicséretet *Balogh Gyula*. Azután neveket említ: — *Bálint István sarus érdeme, hogy húsz fő-nyi brigádjában rend van, holott többnyire hozzá osztjuk be az új dolgozókat vagy a máshonnan ide helyezetteket.* Az átmeneszlőknél *Komlósi Károly* végzi kifogástalanul immár tíz éve a bizalmi munkát. *Fakan József* tolatásvezető, műhelybizottsági elnök érdemeit sem kell különösebben hangsúlyoznom. *A fiatalabb bizalmiak között meg olyan kiváló vasutasok is akadnak, mint Jántsky Lajos kocsirendező, Bogár János és Tóth 3. Sándor forgalmi szolgálattevők.* A másik két műhelybizottság titkárai is hasonló aktivistákkal, szakszervezeti bizalmiakkal végezhetik feladataikat.

Termelési tanácskozás előtt

Az állomás szervezett dolgozói szeptemberben gyűjtést rendeztek a vietnami nép megsegítésére. *Az ügynevezett takaróakció eredményeként 2246 forint gyűlt össze Rákosrendezőn.* A bizalmiak most az új tagdíjbesorolás elfogadtatásában segítenek. Nem mindenkivel könnyű megértetniök: nem a tagsági díj emelkedett, hanem a dolgozók keresete növekedett, ami együtt jár a tagdíjbesorolás módosításával. *Részt vettek a bizalmiak az oktatás szervezésében is. Minden bizalmi jelentkezett a részükre indított előadássorozatra, mely tájékoztatásukat hivatott szolgálni.* Október 15—16—17-én pedig — illetve a vonatkísérőknél 13-án — a termelési tanácskozásokra került sor, aminek előkészítéséből a bizalmiak is kivették részüket.

— Azt akarjuk — mondta a nevükben *Komlósi Károly* —, hogy az ünnepi műszak vállalásait közös erőfeszítéssel, a számos gond és nehézség ellenére, meg is tudjuk valósítani.

K. J.

A legifjabb vasutasok között

Az Úttörővasút hűvösvölgyi végállomásánál nagy a sürgés-forgás. A mozgólépcső alig győzi felfelé szállítani a kirándulókat, meg azokat az apró gyerekeket, akik az Úttörővasút forgalmi irodájába igyekeznek. Ifjú vasutasokat toboroznak.

Az egyik „sorozó bizottságban" *Sásdi Zoltán főintéző,* az Úttörővasút titkára és Visi Hilda úttörővezető fogadja a kicsiket. Valamennyien a kezükben tartott felhívással jelentkeznek, melyben az Úttörővasút vezetősége röviden ismerteti a felvételi feltételeket: *4-es tanulmányi átlageredmény, az iskolai úttörőcsapat ajánlása és egy orvosi igazolás szükséges.*

A gyermekek háromhónapos tanfolyamon vesznek részt, s a tanfolyam elvégzése után vizsgát tesznek és csak ezt követően lehetnek vasutasok.

Katona János, a Déli Vontatási Főnökség mozdonyvezetője és kisfia is itt várakoznak. A gyerek csupa érdeklődés. Le nem veszi szemét a falon levő Úttörővasutat ábrázoló festményekről. Látszik, hogy vasutas gyerek, mert már az első kérdésre kitűnő választ ad.

Egy önálló, világos tekintetű kis legényke a következő „jelölt". *Magabiztosan válaszol a feltett kérdésekre. Tizenkét éves. Hatodik osztályba jár. Mindig kitűnő volt. Apja gépeszmérnök. Régi vágya a vasutas munka megismerése.*

— Mérnök leszek, mint apa, de vasutas mérnök — mondja Béni Lajos, büszkén, magabiztosan, miután felvették.

— Sok ilyen gyermek kellene — szólal meg Sásdi Zoltán. — Jóllehet, kellő időben elküldtük a felhívásokat a szolgálati főnökségeknek, de nem nagyon reagáltak. A külső vállalatok és iskolák jobban szívükön viselik az Úttörővasút ügyét, mint a vasutasság. 250 gyerekre lenne szükségünk és talán 130—140 lesz. *Azért lenne kívánatos több vasutas gyerek, mert azok már otthon magukba szívják a vasút szeretetét és könnyebb őket úgy nevelni, hogy az általános iskola elvégzése után vasúti szakközépiskolába jelentkezve vasutasokká váljanak.*

Közben, amíg beszélgettünk, újból összegyűltek a kis jelöltek. Majdnem több a leány, mint a fiú. Egy copfos, rövidszoknyás gyerek következik: *Füsti Anna.* Apja gyári munkás. Hatan vannak testvérek. De tanulmányi eredménye vallatásánál már félszegen válaszol: — háromegészöt. *Sásdi Zoltán* csak nézi a kislányt, aztán a fejét forgatja, mely tudvalevőleg azt jelenti, hogy a szabályok értelmében csak 4-es felett lehet úttörővasutas a gyerekből.

A gyerek csak áll. Egyetlen pillanat alatt oda a korábbi magabiztossága. Kék szemeit befutja a könny. Pityereg. Csend lett. A többi gyerekre is átragadt a szomorúság. Csak a kisleány halk szipogása hallik. A csendet a gyermek alig hallható szavai törik meg:

— Nagyon jól fogok tanulni, szeretnék úttörővasutas lenni — mondja fogadkozva.

Az asztalnál álló szülők, mintha összebeszéltek volna, kérve néztek *Sásdi Zoltánra.*

— Na jól van. Nem bánom. Legyen, ha olyan nagyon akarod — mondja a titkár és megsimogatja a gyermek fejét.

— gergely —

Az 1969. évi tervteljesítéssel:

Készüljünk fel az 1970. évi jubileumi munkaversenyre

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága és a Hazafias Népfront Országos Tanácsa felhívására — amelyben hazánk felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére az 1970. évi tervteljesítés sikere érdekében munkaversenyre szólították fel az üzemek, gyárak dolgozóit — nagyon sok levél érkezett szerkesztőségünkhöz. A levelek — amelyek részletes ismertetésére épp a nagy számuk miatt nem vállalkozhattunk — kivétel nélkül arról számolnak be, hogy az állomásokon, csomópontokon és járműjavítókban a legfontosabb feladat az 1969. évi terv teljesítése, a Tanácsköztársaság 50 éves jubileumára indított munkaverseny felajánlásainak teljesítése.

Valamennyi hozzánk küldött levélből az is kiderül, hogy az 1969. évi jubileumi munkaverseny lendületét a következő évben fokozni kívánják,

és ennek a versenynek méltó befejezésével, az éves terv sikeres, és maradéktalan teljesítésével kívánnak felkészülni a következő évi feladatok elvégzésére, a felszabadulásunk 25. évfordulójára indított munkaverseny pontjainak teljesítésére.

Elsőnek az Északi Járműjavító Üzem dolgozóinak levele érkezett hozzánk, amelyben arról adnak hírt, hogy az 1969. évi tervüket élüzem szinten kívánják teljesíteni, és a következő gazdasági évre vállalják az M 61-es és a V 43-as mozdonyok javítási idejének csökkentését. Felajánlották azt is, hogy a V 41-es és a V 42-es mozdonyokba terven felül felszerelik az önműködő vonatmegállító berendezéseket.

A Dunakeszi Járműjavító Üzem dolgozói röpgyűlésen határozták el, hogy az 1969. évi terv teljesítésével megfelelő „alapot" kívánnak teremteni az 1970. évi versenyfeladatok elvégzéséhez. *Vállalták azt is, hogy 1970-ben 50 ezer munkaórát kizárólag a teljesítmény növelésével fognak elérni.*

A jubileumi munkaversenyhez egyébként a következő szolgálati helyek csatlakoztak: *Miskolc Tiszai pu; Tapolcai Vontatási Főnökség; Debreceni Járműjavító Üzem; Veszprémvarsány állomás; Hódmezővásárhelyi Pályafenntartási Főnökség; Szeged Rókus Távközlő és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség; Vésztő Vontatási Főnökség; Békéscsaba Vontatási Főnökség, Nagykőrös állomás, Jánoshalma állomás; Hatvan, Vasúti csomópont, Nyíregyházi vasúti csomópont, Debreceni vasúti csomópont; Pécsi Távközlő és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség; Debreceni Vontatási Főnökség és a MÁV Magasépítési Főnökség.*

Az eddig beérkezett levelek sokaságából arra következtetünk, hogy a

hazánk felszabadulása 25. évfordulója tiszteletére indított munkaverseny minden állomáson, szolgálati helyen és járműjavítóban megértésre és népszerűségre talált.

Kérjük azonban a verseny szervezőit, a szakszervezeti bizottságokat, és a versenyben élenjáró szocialista brigádokat, hogy az 1969. évnek fő feladata az éves terv, és a Tanácsköztársaság 50. évfordulója tiszteletére kiírt munkaverseny teljesítése legyen. Ezt a versenylendületet fokozva, s megfelelő alapot teremtve, 1970 január elsejével kezdjék meg a 25 éves jubileum tiszteletére indított munkaversenyt. Elsőrendű feladat az éves terv teljesítése, az őszi forgalom sikeres lebonyolítása legyen.

Villanyszerelők vetélkedője

Dicséretesen szervezték meg a *debreceni igazgatóság* területén a KISZ Központi Bizottsága, a SZOT, a Munkaügyi Minisztérium s a Magyar Televízió által hazánk felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére meghirdetett villanyszerelő szakmunkások üzemi vetélkedőjét. A versenyre 23 fiatal jelentkezett, akik ezt követően Nyíregyházán a Villamos Vonalfelügyelőségen mérték össze tudásukat. Az izgalmas üzemi elődöntőn *Rátz Péter, Torma György, Kelemen László, Kőhalmi Imre* és *Kozma Ferenc* villanyszerelők érték el a legjobb eredményt, s ezzel jogot szereztek a megyei döntőn való részvételre.

A debreceni igazgatóság vezetői az első öt helyezést elért ifjú szakmunkásokat pénzjutalomban és 2 nap jutalomszabadságban részesítették.

Bánszegi József

Naponta elvész egy kocsi

A májusi menetrendváltozás óta a 711. sz. vonatot Szegedről, az érkező 730. sz. vonat szerelvényéből állítják össze. Ugyancsak a 712. sz. vonat szerelvénye fordul a 729. sz. vonattal. *Nem tudni mi okból, mind a 730-as, mind pedig a 712-es rendszeresen kalauzkocsi nélkül közlekedik.* (Ez a múlt évi menetrendben egyszer sem fordult elő.) Mivel a vonalon nemcsak útipoggyászt, hanem sok esetben a filmeken kívül romló és egyéb expresszárukat is adnak fel, a kalauzkocsira feltétlen szükség volna.

Első naptól kezdve Szeged úgy segített ezen, hogy a vonatba egy poggyász mellékkocsit sorozott be, s e célra egy személyvonattal futható S jelű teherkocsit.

Budapest Nyugati pályaudvaron azonban a kocsi rendszerint elkallódik és a 730-as sz. vonattal szinte sohasem jön vissza a mellékkocsi. Így az árukat az első személykocsi lezárt első részébe teszik be, de ott utazik egyébként a vonatvezető is. *Míg Budapestről ritkán jön a filmen és poggyászon kívül más áru, Szeged és a vonal rendszeresen küld expresszárut is Budapestre.* Így az áru elszállítása érdekében Szeged állomás újabb mellékkocsit soroz be. Ha a 712-sel visszajön a mellékkocsi, akkor csak egy, de ellenkező esetben két mellékkocsit kell naponta közlekedtetni.

Tekintettel a megnövekedett forgalomra, az exportos kocsikra igen nagy szükségünk van, s így helyesebb volna a vonatokat *Dnh* kalauzkocsikkal közlekedtetni, vagy ha a 700-as vonalra „nem jut" már kalauzkocsi, akkor az egyszer besorozott mellékkocsikat fordítsák vissza a szerelvénnyel, mert Szeged személypályaudvarra feljuttatni exportos teherkocsit a Tisza pályaudvarról Szeged Rendezőn keresztül néha gondot okoz.

Dr. Bánkfalvy Gyula

AZ EGYKORI PARANCSNOK VISSZATÉRT

Békéscsaba vasutasai, a város lakossága október 7-én ünnepelte Békés megye felszabadulásának 25. évfordulóját. *Ebből az alkalomból Békéscsabára látogatott Didkovszkij Mihail, a leningrádi Műszaki Egyetem docense, aki 25 évvel ezelőtt mint a felszabadító szovjet hadsereg főhadnagya Békéscsaba állomás parancsnoka volt.*

Az egykori állomásparancsnok tolmácsolta a szovjet vasutasok üdvözletét is, majd hosszasan elbeszélgetett a csomópont dolgozóival az elmúlt 25 évről.

A döntés megtörtént, de nem hajtják végre

Egy újítási javaslat négy évi utazgatása a nemtörődömség útvesztőjében

Az ipartelepek jobb kiszolgálása érdekében a perkupai gipszbányát kiszolgáló iparvágányt még 1958-ban felújították.

Hat évvel később, 1964-ben a büdöskútpuszta—bódvaszilasi vonal átépítése során, a miskolci igazgatóság felmérése és gazdaságossági számítása alapján az említett iparvágányt újból felújításra javasolták. *A felújításra vonatkozó tervet a miskolci igazgatóság II. osztálya rendelte meg a MÁV Tervező Intézetnél, melyet a Vasúti Főosztály 6. A. osztálya 120 709/1964. sz. alatt jóvá is hagyott.*

A tervbírálat és jóváhagyás után a felújítási munkák kivitelezésével a *MÁV Miskolci Építési Főnökséget* bízták meg. *Váradi István és Knoll László* azt a feladatot kapta, hogy az elvégzett munkát műszakilag ellenőrizzék. *Így jutott tudomásukra, hogy egy nemrég felújított iparvágányt nagy költséggel — 1 670 000 Ft — ismét fel kívánnak újítani.* Felmérést végeztek és megállapították, hogy mind pályafenntartási, mind forgalmi szempontból szükségtelen a felújítás, mert itt 10 km/ó sebesség mellett 20,2 tonna tengelynyomással közlekedhetnek a vonatok. *Ennek a vizsgálatnak az alapján Váradi István és Kudl László 1966. január 19-én újítási javaslatot nyújtott be, melyet a Vasúti Főosztály 6. szakosztálya elutasított annak ellenére, hogy az újításban javasoltak megvalósítására rendelkezett.*

Az újítók fellebbeznek

Az újítók a 29/1969. számú, az újításokról szóló kormányrendelet alapján felülvizsgálatot kértek a szakszervezettől. A szakszervezet a panaszt jogosnak találta és 1967. április 28-án kérte annak felülvizsgálatát. *A felülvizsgálat során Tusa Lajos szakosztályvezetőhelyettes elismerte, hogy az 1 670 000 forint hitelösszeg megtakarítását az újítási javaslat tette lehetővé*, ez az állásfoglalás lényegében a javaslat újításként való elismerését is jelentette. Ezután a szakosztály osztályai vitatták a döntés jogosságát, és ennek alátámasztására a miskolci igazgatóság II. osztályától újabb véleményt kértek. Az igazgatóság II. osztály vezetője a Gy. 80—20/1968. sz. jelentésében a következőket írja: *„A tervet a 6. A. osztály hagyta jóvá. Az újítóknak a vágány átépítéséről tudomásuk nem volt."* Ez pozitív része a jelentésnek. Majd így folytatja *„megítélésem szerint, mivel a munka gazdaságosabban megvalósítva nem lett, mint ahogyan azt a tervező előírta, a javaslat újításként nem kezelhető."* Vajon miért nem gazdaságos, ha 1 670 000 forintot meg tudunk takarítani? Erre már nem tér ki a jelentés.

A vezérigazgató-helyettes döntött

A felülvizsgálat kérését követően másfél év múlva, 1968. november 6-án a Vasúti Főosztály 1. szakosztálya megsokallta a sok huzavonát és jelentést készített, melyben kérte az újítók szerzői jogának elismerését, és annak megállapítását, hogy a javaslat megtétele nem volt munkaköri kötelességük.

A jelentésre *Harmati Sándor vezérigazgató-helyettes* 1968. november 12-én a következő döntést hozta: *„Az igazgatóság II. osztálya feliületes munkát végzett, mert hozzájárult egy 1958-ban felújított pálya felújításához. Az iparvágányt a két újító javaslatára nem újították fel, ezért a javaslat újításnak minősíthető."*

A 6.A. nem intézkedik

Ezek után mindenki azt gondolná, hogy az ügy napok alatt lezárult, az újítókkal megkötötték a szerződést, és részükre a díjat kifizették. Nem ez történt. *A 6. szakosztály osztályai — 6. A. és B. — és annak vezetői, valamint előadói ismételten megmutatták, hogyan kell a vezetői döntést figyelmen kívül hagyni* — annak végrehajtását előzázni.

A vasút életében — még szakosztályi szinten is — igen fontos a kiadott döntések, rendeletek maradéktalan és a lehetőségekhez képest gyors végrehajtása. Ezzel nyilván egyetért mindenki. Ezért hangzik furcsán, hogy a döntés óta eltelt közel egy év alatt a 6. A. osztálynak kevés volt arra az idő, hogy a gazdasági számítást — mely már a javaslat benyújtásakor is ismert volt — a megtakarítást kimunkálja.

Nyilvánosan kérdezzük meg: *miért nem tartják be a vezető döntését?*

Skultéti Emánuel

Szeptember hónapban:

Tízmillió tonna árut szállított el a vasút

Az egyre növekvő őszi forgalom nagy feladat elé állítja a vasutast és a vasutat is

1969 tavaszán, de részben már az előző év őszén is bizonyos negatív tendenciák jelentkeztek a vasúti forgalom lebonyolításában. *A korszerűsítés előnyei nem mutatkoztak meg a kívánt mértékben. Éppen ezért a vezérigazgatóság március hónapban számos intézkedést tett a kedvezőtlen hatások ellensúlyozására.*

A tervszerű és menetrendszerű közlekedés biztosítására tett intézkedések fokozatosan meghozták azokat az eredményeket, amelyek biztosítják a megnövekedett feladatok elvégzését. 1969 szeptemberében — az utolsó három esztendő legkiemelkedőbb szállítási teljesítményeként — *több mint 10 millió tonna árut szállított el a vasút, s a bázis hónaphoz viszonyítva 104,1 százalékos eredményt ért el.* A személyvonatok menetrendszerűsége 0,4 százalékkal, a tehervonatok menetrendszerűsége pedig a tavalyihoz képest 6,5 százalékkal növekedett. *A vonatközlekedési terv 88,5 százalék, s ez 2 százalékkal jobb, mint az elmúlt év hasonló időszakának eredménye. Az export forgalmunkat a tavalyihoz képest 25 százalékkal túlteljesítettük.*

E néhány adat is igazolja, hogy erőfeszítéseink nem maradtak hatástalanok.

De tovább kell fokozni ezeket az eredményeket, ha meg akarunk birkózni az egyre növekvő őszi forgalommal.

Az őszi forgalmat nemcsak a mezőgazdaság jó terméskilátása és ennek következtében a tavalyit közel 40 százalékkal felülmúló export- és transitforgalom növeli, hanem az is, hogy elmaradt a tavaszi előszállítás. *Kőből 1 millió tonnával, kavicsból pedig 800 ezer tonnával szállítottunk kevesebbet tavasszal, mint az elmúlt évben.* Mindenki előtt ismert az is, hogy a tüzelőanyagszállítás milyen feladatot ró a vasútra.

Az őszi forgalom feladatainak megoldását elősegítheti az, ha a szocialista brigádok a kis és nagy állomások dolgozói tovább folytatják azt a lendületes munkaversenyt, amelyet *a KMP megalakulása és a Tanácsköztársaság kikiáltásának 50 éves jubileumára ez év elején kezdeményeztek*, s amelynek célja az 1969. évi gazdasági terv sikeres teljesítése.

Ezek a gazdasági eredmények képezhetik majd alapját az 1970. január elsején kezdődő hazánk felszabadulása 25. évfordulója tiszteletére indított munkaversenynek is.

Az 1969. évi őszi forgalom lehet az 1970. év sikerének záloga.

Az őszi forgalom sikeres lebonyolítása megkívánja:

— Szállítási igények fokozottabb mennyiségi és minőségi kielégítését. El kell érni a heti csúcsok jelentkezésekor a 16 ezer kocsis berakást és hálózati viszonylatban a szállítási tervek teljesítését.

— A megnövekedett igények kielégítése érdekében fokozott gondot kell fordítani az előző évekhez képest megnövekedett állomási kocsitartózkodási idők csökkentésére. Elsősorban a leés feladási állomások kocsitartózkodási idejét kell csökkenteni.

— Biztosítani kell, hogy a felek részére, a kocsik azokban az időszakokban, amikor a rakodási kedv nagyobb, rendelkezésre álljanak.

— A megengedett határokon és szabályzatokon belül elsősorban az idegen kocsiknak exportra történő felhasználásával, valamint a rakott elegy nagyobb arányú érkeztetésével és gyorsításával biztositani kell a dolgozó kocsipark növekedését, s a rakott kocsiforduló idő csökkentését.

— Minden erővel segíteni kell a súlyponti rakodóhelyek és a súlyponti árak rakodásához szükséges kocsik maradéktalan, naprakész kiállítását, elsősorban Záhony kocsiellátását, a szénbányák, a Tárcaközi Operatív Bizottság igényeinek kielégítését, a cukorrépakampány folyamatos lebonyolítását és a mezőgazdasági export termékek kiszállítását.

— Feltétlen szükséges a rendezőpályaudvarok elegyfeldolgozó képességének maximális fokozása, és az elegytovábbítás minőségének, az irányelegyképzés rendjének maradéktalan betartása.

— Az elegytovábbítás meggyorsítása mellett fel kell hívni a figyelmet a mozdonyfelhasználás rendszerességére, a mozdonyfordulók betartására és a vonatközlekedés tervszerű biztosítására.

Központi feladat tehát továbbra is mind helyi, mind pedig hálózati szinten ezek figyelemmel kísérése, mert csak így végezhetünk eredményes munkát.

8. Forgalmi Szakosztály

A forgalomirányítás „karmesterei"

ÉJSZAKAI ELLENŐRZÉSEN A VASÚTÜZEM BIZTONSÁGI OSZTÁLY EMBEREIVEL

Vágánygépkocsink menetkészen vár a negyedik vágányon, hogy *Varga Lászlóval, Mackó Andrással és dr. Hegedüs Károllyal*, a vasútüzem biztonsági osztály munkatársaival éjszakai ellenőrzésre induljunk. Első állomásunk Nyékládháza.

Valóságos fényorgánum pompája fogad. A jelzők erdején zöld, sárga, vörös fények villognak. Távolabb neoncsövek koszorúja jelzi az állomást. Megérkeztünk. *Tóth Mátyás forgalmi szolgálattevő jelentkezik, majd bevezet bennünket a forgalmi irodába.*

— Forgalmi szempontból a vonal legnehezebb állomásai közé tartozik ez az állomás — mondja az integradominó rendszerű biztosítóberendezés gombjainak kezelése közben. A műszerfalon fénycsíkok vibrálnak, szinte percenként cseng a telefon. Itt valóban sok dolga akad a forgalmi szolgálattevőnek. *Csak néhányperces szünetekben tudunk szót váltani. Tóth Mátyás már gyakorlott mestere foglalkozásának. Tíz éve teljesít itt szolgálatot.*

A mai napon 138 kocsirakományt — főleg szenet és kavicsot — továbbítottak. 24 kocsi exportrakományuk is volt. Nem tartózkodhatunk tovább, sürget az idő.

— A 408-as gyors után indulhatnak — mondja a forgalmi szolgálattevő és máris a telefonhoz lép.

Utasok az eresz alatt

Őszies, hűvös este volt, amikor megálltunk Emőd felvételi épülete előtt. A rakodótérre épült állomást tulajdonképpen nem is illeti meg a felvételi épület elnevezés. Közvetlenül a háború után raktározási célokra építették. Némi átalakítás után itt kapott helyet a forgalmi iroda, a személypénztár és egy váróterem, melynek befogadó képessége 20—30 fő.

Vad Géza forgalmi szolgálattevő 1946-tól teljesít itt szolgálatot. Irodája kicsi és kényelmetlen. Véleménye szerint ez az épület már nem felel meg a korszerű követelményeknek. Pedig az utasforgalom nagy. A nyolcezer lakosú Emőd község háromnegyede másutt dolgozik. *A menetjegyet váltó utasok száma egy hónapban eléri a 35—40 ezret. Az egyéb menetjegyekkel rendelkezők pedig még növelik ezt a számot. A kis befogadó képességű váróterem miatt — különösen a reggeli órákban — az utasok százai szorulnak a szabad ég alá, és az esős, hideg évszakokban az eresz alatt keresnek menedéket.* Nagyon időszerű lenne egy új, korszerű felvételi épület megépítése.

Vad Géza a forgalmi tisztképző intézet előéves hallgatója. Kiváló szakember, szereti a vasutat. Közben Budapest felől személyvonat érkezett. A mechanikai vágányutas berendezés engedelmesen továbbítja parancsait. Kérdésünkre, hogy elégedett-e foglalkozásával, így válaszolt:

— *Ez a beosztás nem tartozik a kényelmes foglalkozások közé. Nagy felelősség és sok éjszakázás járul hozzá, de én már megszoktam és meg is szerettem.* Azt hiszem, akarat és rátermettség nélkül ezt a szolgálatot nem lehet maradéktalanul elvégezni. Forgalmat irányítani, rendelkezni imponáló feladat. Sok izgalmat, örömet talál benne az ember.

Tovább a vonalon

Amíg Emőd állomáson a felvételi épület korszerűtlenségét állapíthattuk meg, Mezőkeresztes, Mezőnyárád és Mezőkövesd állomásokon már örömmel láttuk, hogy folyik az állomási épületek felújítása, korszerűsítése. Nemcsak külsőleg, esztétikailag lesznek szebbek az állomások, hanem műszakilag is megfelelnek majd az egyre szigorúbb forgalombiztonsági feltételeknek. *1970-ben adják át a dominó rendszerű biztosító berendezéseket, amelyek nemcsak biztonságosabbá teszik a közlekedést, hanem megnövelik e két állomás átbocsátó képességét is.* Jelenleg mechanikai vágányutas berendezéssel irányítják a forgalmat.

22 óra 20 perc. Ismét nyílt vonalon futunk.

A 421/II. vonatszámmal közlekedő vágánygépkocsink útban van Füzesabony felé. Éjszaka van.

— A szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozóknak ez a legkritikusabb időszaka — jegyzi meg *Mackó András, a személyzeti osztály munkatársa.* — Ilyenkor már fáradtabbak az idegek, kísért az elalvás veszélye, pedig ez a szolgálat állandó intenzitással kívánja a friss szellemet, a válságos helyzetben is döntőképes találékonyságot.

— Mi a véleménye a mai ellenőrzésről?

— *Örömmel állapíthatjuk meg, hogy eddig rendellenességet, szabálytalanságot sehol sem tapasztaltunk. Feltűnelmezetten, az utasításban előírtak szerint végezték a dolgozók a munkát.*

— A feladatokhoz mérten van-e elég forgalmi szolgálattevő?

— Sajnos, nem. De egyelőre ez országos probléma. Ide hivatásérzet, rátermettség és több vizsga szükséges. Talán ez is nehezíti a feltöltést. És persze, a nagy felelősség sem utolsó szempont sok fiatal előtt.

Közben vágánygépkocsink befutott Füzesabony állomásra. A forgalmi irodában *Kelemen István szolgálattevőt találtuk a dominó berendezés műszerfala előtt.* Őt kérdezzük a forgalom pillanatnyi helyzetéről.

— Most már lényegesen kisebb a forgalom. A személy- és tehervonatokat menetrend szerint továbbítottuk, jelenleg csak tolatást végzünk.

Éjszaka két óra volt, amikor a Füzesabony és Hatvan közötti állomásokat is ellenőrizve visszaindultunk Miskolcra.

Jelesre vizsgáztak

Ezen az éjszakán tizenkét állomás tizenkét forgalmi szolgálattevőjének munkáját ellenőrizte a miskolci vasútigazgatóság vasútüzembiztonsági és személyzeti osztálya, amely sokkal többet jelentett, mint rideg, hivatalos ellenőrzés. Az ellenőrzés során szóba kerültek egyéni problémák, személyi jellegű kérdések is, melyek nagymértékben elősegítették az egyén megismerését, a kölcsönös bizalmat.

Az ország vérkeringésének, a vasúti forgalomnak irányítói, „karmesterei" —, akikkel utunk során találkoztunk —, megérdemlik az elismerést és megbecsülést. Nehéz, fárasztó munkát végeztek, de — ahogy ők mondták —, nem ismernek szebb, megtiszteltebb feladatot.

Kaszala Sándor

Baleseti krónika

Szolnok rendező pályaudvaron szeptember 5-én a 2092. számú vonattal végzett tolatás közben elütötték *Hegedüs Sándorné* váltótisztítót. Nevezett az elütés következtében bal kezén csonkulásos üzemi balesetet szenvedett. A balesetet az okozta, hogy *a 2092. számú vonatot a magasfogadó VIII. számú vágányáról a gurítódomb helyett a szajoli bejárati vágányra tolták, ahol Hegedüs Sándorné váltót tisztította.*

★

Szeptember 7-én 9 óra 15 perckor *Rákos állomáson a már legurított kocsik összezárása során halálos üzemi balesetet szenvedett Rédli János sarus.* A baleset azért következett be, mert nevezett egyenes testtartással lépett a mozgó kocsik közé, miközben az ütközők összenyomták.

★

Szeptember 17-én Budapest-Józsefváros pályaudvaron a 411 043. számú mozdonnyal végzett tolatás közben elütötték Majoros István kocsirendezőt, aki a baleset következtében életét vesztette. A balesetet az okozta, hogy Majoros a trepni felőli oldalon szándékozott a vágánytengelybe jutni, miközben az ütközők összenyomták.

★

A Baja állomásra bejáró 2113. számú vonatból szeptember 21-én kiesett *Mihalovics Rozália, Baja állomás létszámába tartozó lámpakezelő, aki lábcsonkulásos sérülést szenvedett.* A baleset azért történt, mert nevezett a leszálláshoz készülődve, a mozgásban levő vonat alsó lépcsőfokára lépett, s közben egyensúlyát vesztette és lezuhant.

★

Szeptember 27-én *Kisvárda és Fényeslitke állomások között a 9722 II. számú gépvonat elütötte Leveleki András 58 éves pályafenntartási előmunkást.* Nevezett a sérülései következtében életét vesztette. A balesetet egyéb okok mellett az okozta, hogy nevezett a 9722. számú vonatgép űrszelvényében, illetve vágánytengelyében tartózkodott és onnan figyelmeztető riasztások ellenére sem távozott.

★

Záhony állomáson a 2. és 6. számú őrhelyek között szeptember 29-én az 1719. számú vonat elütötte Ésik Ferenc, Záhony Géptelep kirendeltség létszámába tartozó géplakatost. Nevezett az elütésnél elszenvedett sérülései következtében életét vesztette. A kivizsgálás még tart.

★

Október 2-án Pécs állomás I. számú vágányára bejáró 1911. számú gépvonat elütötte *Beréti Margit, Pécs vontatási főnökség dolgozóját*, aki fejsérüléses és zúzódásos balesetet szenvedett. A balesetet vágányok között történő figyelmetlen közlekedése idézte elő.

★

Szolnok rendező pályaudvar nyugati indító vágánycsoportjának 504. számú átszelési kitérőjében október 4-én éjjel eddig ismeretlen vonat elütötte *Kovács Antal 56 éves váltótisztítót.* Nevezett az elütésnél elszenvedett sérülés következtében életét vesztette. A baleset kivizsgálása folyamatban van.

Felelőtlenség — garázdaság

A pálya mentén hagyott fenntartási és építési anyagok szinte mágnesként vonzzák a felelőtlen embereket arra, hogy azokat bosszantásként vagy kimondottan bűnös szándékkal a vágányra helyezzék. Az anyagok őrzését és összeszedését rendeletek szabályozzák. A 104 108/1969. sz. vezérigazgatói rendelet megszigorítja az ilyen irányú rendelkezések végrehajtását.

Szeptember 15-én Szár és Tatabánya állomások között mégis előfordult, hogy

két gyerek a vágányok között heverő geo-talplemezekből 2—2 darabot a sínszálra helyezett.

A 4. sz. gyorsvonat mozdonyszemélyzete az akadályt időben észrevette és így a vonatot időben megállította.

Ete és Császár állomások között szeptember 16-án a 7316 számú személyvonat előtt ismeretlen tettesek egy használaton kívül helyezett útátjáróra figyelmeztető betonoszlopot helyeztek a vágányra. A vonat vonómozdonya az oszlopba beleütközve megrongálódott, de nem siklott ki. A jelzőoszlop a vágány mellett volt. Elszállításra várt.

Tudjuk, hogy a munka befejezése után nem minden esetben van mód a még felhasználatlan vagy fölössé váló anyagok beszállítására, de

tegyünk meg mindent annak érdekében, hogy az apró anyagok a helyszínen ládákba zár alá kerüljenek.

Természetesen ezzel nem tudjuk megakadályozni a hasonló cselekmények elkövetését, de amennyire lehetséges, ne adjunk módot a felelőtlen személyek garázdálkodására.

Kovács Imre

Tehervonaton

Mögötted a vagonok sorát látod,
s az egyre rőtebb erdőszéleket.
— Vén masiniszta, s táj, örök barátok
már, s mégis újat keres a szemed?

Köréd rakódnak le a változások,
mint az utak szélén a levelek. —
Neked szép egy híd alá búvó árok,
s tudod, mit ad a Bakony, a Mecsek.

Előtted kinyíl a táj völgy-tölcsére.
Az őszi falu: köd- és ház-halom.
Egy gyárkémény füstöt terít az égre.

— Visznek éveid, mind súlyos vagon,
szénsötétek és ércnehezek, telve
mind, bennük a föld, s az életed terhe.

FAZEKAS LAJOS

Négyszemközt a fogorvossal

A KELETI PÁLYAUDVAR fogorvosi rendelőjében ezúttal nem az orvos érdeklődik panaszunk felől, hanem mi faggatjuk *dr. Szentesi Miklós fogszakorvost.*

— 1965-től dolgozom a vasúton. Ez már családi tradíció — vallja — hiszen a nyugdíjban levő édesapám is a MÁV-nál teljesített szolgálatot, mint az angyalföldi állomás főnöke.

Az egyetem után különböző helyekre pályáztam. A vágy — mondanom sem kell — egy budapesti fogorvosi állás volt. S a valóság, Komáromban az állomás üzemi fogászata lett. *A kezdeti viszolygás a vidéktől, végül valóságos szeretetté változott. Néhány év után kerültem ide, a Keleti pályaudvarra.*

— A rövid életrajz után arról szeretnénk hallani, mit lehetne tenni annak érdekében, hogy az emberek egészséges fogakkal járjanak.

— A megelőzésben, tehát a fogszűrésben látom a megoldást. Ezt kötelezővé kellene tenni. *Jelenleg, akit én leszűrök, annak a diagnózisát átküldöm az üzemorvoshoz, aki felhívja a beteg figyelmét, hogy jelenjen meg a fogorvosnál. Ez adminisztrációt is jelent, s emellett körülményes.* Ha egy kézben összpontosulna, idejében lehetne segíteni. Sajnos a fogszuvasodás az egész világon népbetegség.

Naponta hányan fordulnak meg a rendelőben?

— Inkább havi átlagot mondhatok. Úgy hatszázan, de gyakran többen is.

AZ EMBEREK IDEGENKEDNEK a fogúrástól. *De nálunk már fájdalomról alig kell beszélni. hiszen az újfajta légturbinás fúrógép a fájdalmat leredukálja és az időt is lecsökkenti.*

— Mi a véleménye a beépített fogsorról?

— *Tudományos kutatások folynak ennek tökéletesítésére, de az elsősorban a szervezettől függ, hogy kidobja-e az idegen anyagot, vagy befogadja.*

— Megtalálta számítását, elégedett?

— Budapest a tudományok központja. Aki orvosi pályára lép, az egész életén keresztül az embereket szolgálja. De nem mindegy, hogy hogyan. Csak egyet szeretnék kívívni: a bizalmat. *28 éves vagyok, s a jövő számomra az állandó tanulás, továbbképzés. Még ebben az évben egyhónapos továbbképzésre megyek.* Utána lehetőség nyílik szájsebészetből szakvizsgát tenni. Itt a rendelőben elég szűkösen vagyunk, és fájó pontunk, hogy nincs öltözőnk.

Munka közben
(Márton Emese felvétele)

— A magánélet?

— Nősülés előtt állok. Sajnos a lakásprobléma egyelőre beárnyékolja a jövőt.

b. m.

Vonzóvá kell tenni a vasutat

Válasz Hoffmann József szb-titkár nyílt levelére

Lapunk szeptember 1-i számában megjelent „A vasutat vonzóbbá kell tenni" c. cikkel kapcsolatban sok hozzászólás érkezett szerkesztőségünkhöz. Először Kiss Lajos nyíregyházi főintéző leveléből idézünk:

„Sokak által már régebben felvetett óhaj az — s ez most fórumot is kapott —, hogy a Magyar Vasutas többet foglalkozzon életkörülményeinkkel és anyagi megbecsülésünkkel. Különösen nem lehet közömbös az idősebb vasutas dolgozók megbecsülése. Egyes vezetők azonban úgy gondolják talán, hogy az idősebbek már úgysem hagyják itt a vasutat, vagy ha itthagyják az sem baj?

Őszintén megvallva nagyon rosszul esett, hogy a vasutasnap alkalmával nem kaptam egy fillér jutalmat sem. Kérdésemre azt a választ kaptam, hogy kevés volt a pénz és azért nem adhattak. Tehát nem azért mert nem érdemeltem meg, hanem azért, mert kevés volt a pénz. 36 éves szolgálati időre tekintek vissza. s ha ezt látják a fiatalok, hogy így bánnak az idősebb törzsgárdába tartozó dolgozókkal, nem hiszem, hogy ez lelkesítené őket."

★

Jablonkai Géza bakonyszentlászlói levelezőnk így ír:

„Valóban nagy szükség van most arra, hogy „arccal a vasutas felé" forduljanak, mert mint ahogy személyesen is tapasztaltam, vannak személyzeti gondok, s ha sürgősen nem segítenek, akkor a bajok még súlyosabbak és megoldatlanabbak lesznek.

Tarjánpuszta állomásra például hónapok óta üres, betöltetlen állásba járnak helyettesíteni a tartalékosok, és sok a kilépés is. Ezért a dolgozók nem tudják kivenni a kollektív szerződésben biztosított szabadságukat sem. Ez a tény csak azt idézi elő, hogy elkívánkoznak a vasúttól és a megmaradókra még több teher hárul. amit viszont anyagilag nem honorálnak.

Nehéz az ilyen folyamatot feltartóztatni, mert az egyik kilépése a másikra is demoralizáló hatással van. Sürgős és hatékony intézkedésekre van szükség."

Magyarnóta délután az utókezelőben

A MÁV Kórház Szántó Béla utcai baleseti utókezelő szakszervezeti osztálybizottsága nagy sikerű magyarnóta délutánt rendezett az utókezelő gyógytornatermében. Ez volt a második alkalom, amikor a baleseti utókezelő vezetői, orvosai, osztálybizottság tagjai műsorral kedveskedtek a járó betegeknek.

Fenyvesi Edit a szakszervezet osztálybizottságának titkára, Kecskés Erzsébet felelős és az osztálybizottság *többi tagjai nagyon lelkiismeretes, előkészítő munkával szervezték meg a hangulatos délutánt.* A gyógytornaterem falain és mennyezetén szőlőlevelek és szőlőfürtök lógtak, idézve a szüreti bál, a szüret hangulatát. A kitűnő szórakozásról és zenéről *Veres Károly és népi zenekara gondoskodott.* A csaknem kétórás műsorban *Kürti Ila, Szentendrei Klári, Fekete Mária, Mindszenti István, Soós János és Máté István énekesek szerepeltek. Konferált: Cserhalmi János.*

Kellemes és emlékezetes délután volt, s ez nemcsak a mi véleményünk, hanem azoké a betegeké is, akik nagy-nagy figyelemmel hallgatták a műsort, akik ez alatt az idő alatt feledték fájdalmukat, betegségüket, feledték azt, hogy kórházban vannak.

A betegek nevében is köszönjük mindazoknak a fáradozását, akik a műsor sikerét elősegítették.

— szj —

Szíriában új vasútvonalak épülnek a Szovjetunió segítségével

A Szovjetunió aktívan részt vesz a szíriai vasútépítéseknél. 1964-ben adták át a *Latakia—Kamisli* között 750 kilométer hosszú vasútvonal építési tervét. Ez a vonal Latakia kikötőjét a keleti területekket köti össze, ahol nagy mennyiségben terem a gabona, melynek nagy részét exportálják.

Különösen az *Eufratesz* folyó gátjának megépítése után nő majd meg a fővonal jelentősége. Annál is inkább, mivel lényegesen nagyobb lesz a mezőgazdasági termelés, új gyárak, üzemek létesülnek s az olajipar is megkezdi működését.

A vonal sikeres építésének biztosítására termelő bázist kellett teremteni. *A szíriai kormány a Szovjetunióhoz* fordult segítségért. Ezt követően Aleppóban vasbeton-elemgyár épült.

A fővonal építése magas technikai szinten folyik. *Eddig 200 kilométernél hosszabb pályát készítettek el.* Jelenleg a legbonyolultabb szakaszon halad az építőmunka. Latakiától az Orontes folyóig terjedő szakaszon többnyire sziklás talajt kell megmozgatni. A 89 kilométer hosszú szakaszból 60 kilométer hosszban egymást érik a hidak, a 75 méter magas viaduktok, alagutak, mély völgyek és magas töltések. *1968-ban kezdődött meg az Eufráteszen átvezető 660 méter hosszú híd építése.*

Két évvel ezelőtt a *Földközi-tenger* partján fekvő új tengeri kikötőt *Tartust* kellett a vasúti hálózatba bekötni. A vasút megépítéséhez — melyet ezelőtt rendszerint magánvállalkozókkal végeztettek —, 3 évre lett volna szükség. Szovjet szakemberek tanácsára Szíriában építési szervezetet létesítettek, melyet a Szovjetunió tervrajzokkal, gépekkel, felszerelési és építőanyagokkal látott el. *Az Akkari—Tartus vonal egy év alatt épült meg.*

A Szíriai Arab Köztársaság gazdasági fejlődése megköveteli Damaszkusznak, a fővárosnak vasúti összeköttetését az ország centrális és északi területeivel, valamint a szomszédos államokkal: *Irakkal, Törökországgal és Jordániával.* Ugyancsak szovjet szakemberek készítették el a *Damaszkusz—Homs* vonal tervét is.

A vasútvonalak építésében nyújtott segítségen kívül a szovjet szervezetek a helyi káderek kiképzésében is részt vesznek. *1964 óta ezernél több építési szakembert, többek között 350 exkavátor-, bulldózer-, darugépészt képeztek ki, 40-nél több mérnök emelhette képzettségi szintjét és 20-an a Szovjetunióban részesülnek szakképzésben.*

Szíriában magasra értékelik a szovjet szakembereknek a vasútépítésben és a káderek kiképzésében végzett áldozatos munkáját.

Muzeális értékű gőzmozdonyok cseréje

A magyar és az osztrák közlekedésügyi múzeumok megállapodása alapján október 9-én Sopronban két múzeális értékű gőzmozdony kicserélésére került sor. *A mozdonyok ünnepélyes cseréjén megjelent Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, Benkovics Dezső, a GYSEV vezérigazgatója és dr. Karl Kalz, az Osztrák Szövetségi Vasutak vezérigazgatója.*

Az ÖBB egy 1860-ban épült 29 sorozatú volt déli vasúti mozdonyt adott a magyar *Közlekedési Múzeumnak.* Ebből a típusból Ausztriában és Magyarországon, valamikor sok mozdony közlekedett. *Jelenleg ez az ismert legrégibb olyan típusú mozdony, amely hazánkban is forgalomban volt.* Ez a példány, amely világszerte is ritkaságszámba megy, *három évvel ezelőtt még a Graz-köflachi vonalon közlekedett.*

A MÁV egy 333 sorozatú osztrák gyártmányú mozdonyt adott cserébe, amely 1885-ben épült. *A mozdony hosszabb ideig a nagybecskerek—nagykikindai vonalon teljesített szolgálatot.* Legutóbb Budapest Déli pályaudvaron használták tolatószolgálatra.

Vasútépítési és pályafenntartási konferencia Szegeden

A szegedi igazgatóság és az igazgatóság pályafenntartási osztálya szervezésében a Vasúti Főosztály 6. szakosztálya Szegeden tartotta meg az első Vasútépítési és pályafenntartási konferenciát. *A kétnapos tanácskozáson a hat vasútigazgatóság képviseletében 250 szakember jelent meg. A megbeszélésen jugoszláv vendégek is részt vettek.*

A tanácskozás résztvevőit *Kiss Károly, az igazgatóság vezetője köszöntötte, majd Csanádi József, a Közlekedéstudományi Egyesület közlekedési tagozatának titkára beszélt a konferencia jelentőségéről.* Elmondotta többek között, hogy ez az első ilyen fórum, ahol a szakemberek az építési, a pályafenntartási munkákról kicserélhetik tapasztalataikat.

A kétnapos konferencia a korszerű pályafenntartási gépek bemutatójával fejeződött be.

Sziládi Sándor

Huszonöt éve történt

A LOMHA, KORSZERŰTLEN, kis vicinális prüszkölve hagyja el Makó állomást. Az idős vasutas tisztelgő alakja egyre kisebb lesz. Vonatunk áthalad a vasúti hídon és belefúrja magát a nagyranőtt kukoricatáblák közé, majd frissen szántott föld mellett vezet az útja tovább Újszeged felé. A himbálódzó kocsiban eszembe jutnak *Borbély Sándor asztalossal* folytatott beszélgetésem emlékei az első magyar város felszabadulásáról.

★

A péntek délutáni szerelvények vasutasai mindig friss híreket hoztak.

— *Hol vannak az oroszok?*

— *Battonyáról jönnek és már elfoglalták Csanádpalotát is.*

— *Hű, mi lösz itt.*

— *Mi lönne, majd új életöt kezdünk — így beszéltek egymással az emberek.*

A SZECSEV, *a Szeged Csongrádi Vasúti Társaság* tisztviselői azonban begyulladtak. Másnap reggel már szekereken, rozzant teherautókon hordták ki az állomásra holmijaikat. Fejvesztett menekülés, páni félelem lett úrrá rajtuk. Nem csoda. Amit itt 24 évig a Szovjetunióról, a szovjet emberekről tanítottak az a bátrabbakat is, a tisztességesebbeket is meggondolásra késztette. Mi, egyszerű emberek pályamunkások, vasutasok, a fenntartás szakemberei valahol a tudatunk mélyén éreztük, ezután másképpen lesz minden — emlékezett vissza a huszonöt év előtti időkre *Borbély Sándor.* — Én, a munkanélküliséget, a nélkülözéseket hagytam ott 1938-ban a vasút biztos kenyeréért — mondotta —, de mekkora kenyér is volt ez akkoriban?

SZÓVAL, AZ URAK MENEKÜLTEK. Hiába rohangászott közöttünk fenyegetően a jóindulatú *Reicher László* igazgató úr. Kiabált és parancsolta: *„Innen nem megy el senki!"* — akkor már nem sokan hallgattak rá. A bútorokkal, különféle pakkokkal megrakott szerelvény elindult Apátfalva felé. Üres lett az állomás, elcsendesedett minden. Reicher igazgató úr haragosan duzzogva, megszégyenülten ment haza. Mi csak néztük a tiszt urak menekülését.

Nemsokára azonban füstfelhőt láttunk.

— *Mozdony ez — mondom az egyik komámnak.*

— *Az bizony.*

— *Csak nem az oroszok?*

— *Ugyan, hogy képzeled. Azok nem vonaton jönnek.*

— Hát, nem is azok voltak. Az urak szerelvénye jött vissza, mert Apátfalva után a szovjet előőrsök belőjük lőttek, s visszafordították a szerelvényt. Újból ugyanaz a rumli a kipakolással. Szeged felé persze nem mehettek, mert a Maros felett átívelő hidat a várost védő magyar alakulatok aláaknázták. Kedd hajnalban iszonyú robbanás rázkódtatta meg a földet, szinte beleremegett az egész környék. Levegőbe röpült a híd.

— Utána néma csend ülte meg a tájat. Valamennyien éreztük, hogy ez a némaság vihart jelez. Röviddel később fegyverropogás hallatszott a csanádi erdőből, a gépfegyversorozatok végigvágtak a szertári épület falán. A vakolat tompa puffanással, porozva szívta magába a lövedékeket. Gyorsan bebújtunk a szertári bunkerbe. Egy-két órát szoronghattunk ott, amikor óvatosan felnyílt az ajtó és belépett egy verejtékező katona.

— *Kto, tű? — kérdezte, majd utána többen is benyomultak a szűk bunkerbe.*

— *Vasutasok vagyunk — mondta oroszul Isztin György egy kétegyházi román ember.*

— *Katonák vannak-e köztetek?*

— *Nincsenek.*

MÁSNAP MÁR MŰKÖDÖTT A BÜRO — a parancsnokság — és osztották az iratokat a vasutasoknak, hogy mielőbb háborítatlanul megkezdődjék az újjáépítés.

— Asztalos a szakmám, a pályafenntartásnál dolgozom ma is, de akkor átvezényeltek a szomszédos SZECSEV műhelybe *(ma ez az üzem a BMG makói mezőgazdasági gépgyára.)* Megrongálódott vasúti kocsikat és a *Vörös Hadsereg* sérült teherautóit javítottuk élelemért, ruháért és némi készpénzért. Közben *Juhász Márton és Kutas Gyula* kiépítette a távközlő berendezéseket, kicserélte az elpusztult és tönkrement berendezéseket.

— Aztán beindult az élet és csak távolról hallatszott már ide a fegyverropogás, a repülőgép és a félreismerhetetlen tankbúgás, már nem is tudom ki, bejött hozzám a műhelybe és azt mondta:

— *Jó lenne szervezkedni, alakítsuk meg a vasutasszakszervezet helyi csoportját.*

— *Bizony, meg kéne tenni.*

— *Borbély szaktárs vállalod a szervezést?*

— *Igen.*

— Így jöttünk össze a romos irodaépületben az első szakszervezeti taggyűlésre. Sok mindenről esett ott szó, de leginkább az új életről, a megváltozott viszonyokról. Körülnéztem, csupa reménykedő munkásarcot láttam. Beszéltem én is. Megtapsoltak. Aztán a választás következett. Titkárra és vezetőségre szavaztunk. Hallom ám, hogy a nevemen szólítanak. Felfigyeltem. *„A legtöbb szavazatot — mondta az elnöklő szaktárs — Borbély Sándor elvtárs kapta. Ő lesz a szabad makói vasutasszakszervezet első titkára..."* Az emberek gratuláltak, kezek nyúltak felém a félhomályban, mert már esteledett, s a villannyal takarékoskodni kellett, csak néhány gyertya meg mécses világított imbolygó fénnyel.

— Hát így történt ez 1944. szeptember végén, október elején.

Kis vonatunk egyre közelebb ért az újszegedi vágállomáshoz. Az utasok között sok az iskolás. Még egy történet jut eszembe, amit *Borbély Sándortól* hallottam:

1945 ELEJÉN MÁR FELSZABADULT a környék, de a német bombázók még mindig nem hagytak fel a reménytelen harccal. Átrepültek a frontvonalat és itt szórták le gyilkos terhüket. Az egyik repülőbomba telibe talált egy szerelvényt, amelyen diákok utaztak, gyanútlanul, boldogan, a hosszú háború befejezésének örömteli érzésével.

Riadtan tekintek ki az ablakon. A csendes, békés őszi tájat látom, s a fiatalokat, akik nevetgélve, beszélgetve, könyvük fölé hajolva olvasgatnak. Utaznak haza, várja őket a család, a jó meleg ebéd. A huszonöt év előtti időket csak a történelemből ismerik.

Molát Ferenc

Jubileum Nagykanizsán, Vácott és Ferencvárosban

Még harcoltak a magyar munkások a Tanácsköztársaságért, még elszántan védték a hazát, amely először volt igazán az övék, *amikor 1919 nyarán néhány sportszerető vasúti dolgozó megalakította Nagykanizsán a Vasutas Atlétikai Clubot.* Az ellenforradalom vezetői azonban nem nézték jó szemmel az új munkásklubot, s így szinte minden támogatás nélkül maradtak a sportolni vágyó kanizsai vasutasok. *Háromévi kínlódás után végül kénytelenek voltak feladni önállóságukat, és bele kellett olvadniok a város csapatába, a Nagykanizsai TE-be.*

A fúzió megtörtént ugyan, de a zalai vasutasok szívében ott élt a remény, hogy amint lehet, ismét önálló egyesületük lesz. Erre azonban csak hosszú idő múlva, 1934-ben kerülhetett sor. *Nagykanizsai Vasutas Testedző Egyesület néven alakult meg a sportkör, és most már — noha a felszabadulásig nem kényeztették el támogatásukkal az akkori városi, vasúti vezetők, sporthatóságok — már nem kellett feladni többé önállóságát.* Egyik szakosztálya a másik után jelentkezett — sikerrel — nemcsak a Dunántúl, de az ország sportéletében is.

A két sportkör egyesül

A felszabadulás szélesre tárta a lehetőségek kapuit a zalai vasutas sportolók előtt is. A régi sporttelep helyett, inkább grundoknak nevezhető pályák után az 1960-as évek elején egészséges társadalmi összefogás, segítség eredményeként nagyon szép pályához jutott az NVTE. Ez év elején azután — fordított előjellel — a történelem megismételte önmagát. *Az akkor 103 éves Nagykanizsai TE vezetői úgy látták, helyesebb, ha fúzióra lépnek a vasutasok sportegyesületével. Így alakult ki a sportkör mai neve: MÁV Nagykanizsai Testedző Egyesület.* Az egykori NTE-sportolók jó barátokra, otthont nyújtó sportegyesületre leltek a vasutasok táborában.

Mintegy ezer főnyi tagsággal — több mint 300 sportolóval — a Dunántúl egyik legtekintélyesebb sportköre lett a MÁV NTE. Egyik-másik szakosztálya az egyetemes magyar sportéletben is szerepet játszik. *Női kosárlabdacsapata az NB I-ben, a női asztaliteniszezők, valamint az ökölvívók az NB II-ben, a kerékpárosok ugyancsak a sportág második vonalában, a labdarúgók az NB III-ban, az úszók, a vívók, a birkózók, a cselgáncsozók, a kézilabdázók és a motorosok egyéb szintű bajnokságokban versenyeznek az egyesület színeiért.* A 11 szakosztály léte bizonyítja, hogy az 1919-es hagyományokhoz hívek maradtak az utódok.

Olimpikon mint alapító tag

A fennállásának félévszázados jubileumához érkezett, ugyancsak a Tanácsköztársaság nagyszerű napjaiban alakult a *Ferencvárosi Vasutas SK is.* A kezdeményezés, a szervezés szakszerű volt. Erről nem kisebb sportegyéniség gondoskodott, mint a központi szertár főnöke, *Kokas Gyula,* aki az első újkori olimpián — 1896-ban Athénben — a magyar csapat tagja volt, mint kiváló tornász.

Természetesen a torna lett az egyik alapító szakosztály, a másik pedig a labdarúgóké. Érdekes, tornászsikerekről kevesebbet tud a sporttörténelem, de arról bajnoki táblázatok tanúskodnak, hogy a labdarúgók milyen gyorsan kerültek a III. osztályból az amatőr bajnokság I. osztályába, és ott milyen remekül helytálltak. *A Gyáli úti katonakórház előtti réten kezdték a labdarúgók, ám jó szereplésük nyomán hamarosan pályát építhettek maguknak.* A felszabadulásig még tenisz-, teke-, kézilabda- és sportlövészszakosztályok kezdték meg működésüket.

A felszabadulás után sakk-, asztalitenisz-, természetjáró- és női kézilabda-szakosztály jelezte, hogy a Gyáli útiak élni tudtak a nagyobb lehetőségekkel. A labdarúgó-szakosztály különösen eredményes: az I. csapat ezekben a hetekben tör a III. osztályból a II. osztályba, de két serdülő-, egy ifjúsági és egy tartalékcsapat is képviselli a *Ferencvárosi Vasutas*-színeket a magyar labdarúgósportban.

Az egyesület Pécelli úti sportcsarnoka Budapest egyik legjelentősebb teremsportbázisa, amely sok — nem a vasúthoz tartozó — egyesületnek is korszerű otthont ad. *Az egyesület iránti szeretet, megbecsülés szép példáját látjuk a régi Ferencvárosi Vasutas sportolóktól: minden hónapban egyszer összejönnek és fehér asztal mellett beszélgetnek a régi időkről,* amikor — mennyivel nehezebb körülmények között — még maguk is aktív sportolók voltak és magasra emelték a *Ferencvárosi Vasutas SK* zászlaját.

A Dunakanyar Kupa győztesei

A váciak szerényebbek. A Duna-menti városban még csak fennállásának 25. esztendejét köszönti a *Váci Vasutas SE.* Szakosztályainak száma is jóval kisebb, mint a kanizsaiaké, vagy a ferencvárosiaké. De ebben az évben már országos bajnokot adott a 175 kcm-es túrahajók kategóriájában *Kovács Károly személyében, az 500 kcm-es kategóriában pedig ezüstérmes lett Burián Béla.* A sakkozók — *Marót Géza* mesterjelölt irányítása mellett — idén a *Dunakanyar Kupa* győztesei lettek, a megyei bajnokságot pedig aligha lehet ebben az évben elvenni tőlük. Az NB II kapujában állnak. A megyei bajnokság I. osztályában váltakozó sikerrel ugyan, de helytáll a labdarúgócsapat is.

Három vasutasegyesület, három jubileum. Köszöntjük mindhármat az 50., illetve a 25. évforduló alkalmából.

Vedres József

OKTÓBER 15—NOVEMBER 4.:

Műszaki könyvnapok

A TECHNIKA ÉS ENNEK KAPCSÁN a műszaki tudományok rohamos fejlődésének tanúi vagyunk. A mi hazánkban, szocialista társadalmunkban az ember nemcsak létrehozója a technikának, hanem élvezi is annak gyümölcsét. *Ezért társadalmi és egyéni érdek, hogy lépést tartsunk a fejlődéssel, hogy birtokosai legyünk a legújabb felfedezéseknek, a legjobb munkamódszereknek s műszaki ismereteknek.* A rohamos fejlődés egyben azt is jelenti, hogy amit ma megtanultunk, az holnap már kevés lesz. A ma kultúrált munkása, szakembere, nem nélkülözheti a műszaki irodalmat, a holnap technikájának ismeretét.

A magyar műszaki könyvkiadás hagyományos nagy seregszemléje az évenként megrendezésre kerülő *műszaki könyvnapok,* ahol bemutatják a műszaki irodalom legújabb termékeit. *Az idén, az eddigiektől eltérően nem Budapesten, hanem Miskolcon lesz az ünnepélyes megnyitás,* mintegy hirdetve azt a jelentős összefüggést, amely a gigantikus méretű ipari létesítményeink és a műszaki irodalom hordozója, a műszaki könyv között van.

A MAGYAR SZAKSZERVEZETEK mindig nagy jelentőséget tulajdonítottak a korszerű műszaki fejlettségnek, mint a jólét egyik forrásának. *A SZOT elnöksége 1968 szeptemberi ülésén tárgyalta a szakszervezetek feladatait a kulturális nevelőmunka fejlesztésében.* A többi között megállapította: *„... a jelen időszakban különös gondot kell fordítani a szakmai képzés és továbbképzés támogatására, a tudományos-technikai ismeretek népszerű terjesztésére." A Táncsics Szakszervezeti Könyvkiadó* a mozgalomban betöltött szerepénél fogva kötelességének tartja, hogy saját tevékenységével is hozzájáruljon — elsősorban — az ipari munkásság műszaki ismereteinek fejlesztéséhez.

A kiadó két művel jelentkezik a Műszaki Könyvnapokon:

Moldoványi Gyula: Elektrotechnikai számítások. A könyv terjedelme 296 oldal, ára: 30,— Ft.

A másik mű Borbás István —Csornai László—Katona Zoltán: Az elektrotechnikus válaszol című könyve. A 352 oldalas könyv ára: 35,— Ft.

Gratulálunk a varsói sikerhez!

A SÚLYEMELŐK VILÁG- ÉS EURÓPA-BAJNOKSÁGÁT szeptember utolsó napjaiban a lengyel fővárosban rendezték meg. A magyar sportolók — akik ebben a kétségtelenül nehéz sportágban „márkát" jelentenek — ezúttal is helytálltak. *A nemzetek összesített pontversenyében a nagyon tiszteletre méltó III. helyezéshez három vasutas sportoló: Bakos Károly és Szarvas Gábor (Testvériség), valamint Tóth Géza (Szombathelyi Haladás) nagyszerű teljesítményekkel járult hozzá.*

Meg sem rezzen a több mint másfél mázsás súly Tóth Géza kezében

Pedig nem is mondható, hogy a szerencse túlzottan pártfogásba vette őket. Bakos például grammra pontosan annyi súlyt nyomott, szakított és lökött a középsúlyúak mezőnyében, mint a világbajnokságot nyert japán Maszasi Oucsi: 487.5 kg-ot. Így aztán mérlegre kerültek mindketten, és a japán fiú 10 dekával könnyebbnek bizonyult. Ő lett összetettben a világbajnok, Bakos „csak" ezüstérmet szerzett, *de ezzel az országos csúcsot jelentő eredménnyel viszont megszerezte az összetett Európa-bajnoki címet — ezen kívül — lökésben világ- és Európa-bajnokságot nyert.*

TÓTH GÉZA, A HALADÁS 37 ÉVES — a világbajnoki mezőny legidősebb — versenyzője sem adta alább a félnehézsúlyúak mezőnyében. *A 495 kgos összteljesítményével új magyar rekordot ért el. Ezzel a 160. (!) országos rekordját érte el, és a 13. világbajnoki, olimpiai, Európa-bajnoki érmét szerezte meg a kitűnő sportember,* aki már a sportág új reménységeinek neveléséből is alaposan kiveszi részét.

Tóth Géza ugyancsak lökés fogásnemben szerzett világ- és Európa-bajnoki érmeket.

SZARVAS GÁBOR A MAGYAR CSAPAT ÚJONCA volt, s nemzetközi szereplésének első nagy állomását jelentette Varsó. *A Landler Jenő Járműjavító fiatal szakmunkása* azonban hamar levetkőzte elfogultságát, érthető idegességét. Nyomásban még elmaradt a legjobbaktól, de szakításban és főleg lökésben remekelt. Végül az összesített versenyben — 440 kg összteljesítménnyel — a szovjet Viktor Kurencov mögött Szarvas Gábor is ezüstérmes lett.

A magyar vasutastársadalom büszke mindhármójukra és az egyesületre is, ahol ilyen kitűnő sportolókat nevelnek.

Lenet húsz kilóval nehezebb... — mondja Bakos Károly.

A Hivatalos Lapból

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

39. számból: 113 077/1969. 6. B. A MÁV területén levő fák kitermelésére vonatkozó utasítás módosítása.

40. számból: 118 965/1969. 11. B. Tényleges vasúti alkalmazottak és nyugdíjasok arcképes igazolványának érvényesítése 1970. évre.

41. számból: 118 657/1969. 2. C. A nappali tagozatos iskolai képzésben részvevőkkel kötendő tanulmányi szerződések szabályozása tárgyában kiadott utasítás hatálytalanítása.

HÍREK

— 20 EZER FORINTOT ADTAK ÖSSZE *és küldtek el a Vietnami Nagykövetségre a „Takarót Vietnamnak" akció keretében a hatvani csomópont dolgozói.*

★

— **Önálló műsoros estet adtak** a debreceni járműjavító üzem Művelődési Házának öntevékeny művészeti együttesei a város vasutas szocialista brigádjai részére. Az Aranybika Szálló Bartók termében több mint 700 szocialista brigádtag tapsolt a művészegyüttes tagjainak.. A nagy sikerre való tekintettel az előadást november 7-én megismétlik.

★

— **Határforgalmi értekezletet tartottak** a debreceni és a lvovi vasútigazgatóság vezetői. A tanácskozáson értékelték négy határállomás: Záhony, Csap és Eperjeske-Bátyu munkaversenyszerződésében megszabott közös munkáját. A második félévi eredmények alapján a vörös vándorzászlót Csap és Bátyu állomás vasutasai kapták.

★

— NÉGY ÉVTIZEDES VASÚTI SZOLGÁLAT UTÁN *nyugdíjba vonult Boros Gyula felügyelő, a miskolci igazgatóság kereskedelmi osztályának dolgozója. Nagy szakértelmére és segítőkészségére mindig lehetett számítani. Eredményes és jó munkát végzett a darabáru-szállítás körzetesítésének megszervezésében. A munkatársak nevében Székely Zoltánné búcsúzott az idős vasutastól.*

A szerkesztőség üzeni

Szíládi Sándor, Szeged; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Volosinovszki János, Czeglédi Sándor, Marosán Pál, Debrecen; Bognár Károly, Dancs József, Tapolca; Szűcs Ferenc Hatvan; Bakó János, Miskolc; Markos József, Zalaegerszeg; Behan Rózsa, Miskolc Gömöri p.u.; Buru János dr., Bánkuti László, Bp.; Csiba József, Gödöllő; Bánáti József, Rendes Péter, Pécs; Hoffmann József, Veszprémvarsány; Kozma Zoltán, Bodolai István, Miskolc Tiszai pu.; Jáhor János, Nyíregyháza: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Sipos József, Szeged; Fándli János, Dombóvár: Jancsovits János, Hernád: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

LAKÁSCSERE

— Egy szoba, konyha, üvegtornádos, kertes, Budapest XIX., kispesti lakásomat elcserélném szegedi 1 vagy 2 szobás lakásra. Érdeklődni lehet: Králl József, Szeged, Oskola u. 0/7 b. I. 5.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Vass Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 225—673
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—40
Szikra Lapnyomda

Keresztrejtvény

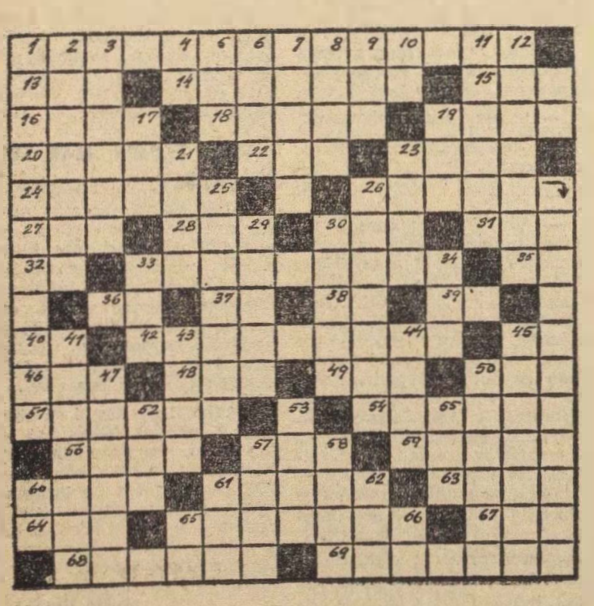
Vízszintes: 1. Ez a nagyjelentőségű esemény október 17—26 között lesz Budapesten. (Folytatása a vízszintes 26-ban.) 13. Az Egyesült Államok fordított névbetűi. 14. Kóbor, nomád kazár néptörzsek. 15. Becézett női név. 16. Vidéki település. 18. A szerelvényteszi az állomáson. 19. Leengedi a kezéből. 20. A szerelmi líra görög múzsája. 22. Save Our Souls! 23. Mese, monda. 24. Zeus legrégibb jóshelye Epirusban. 27. Névnap. 28. A Volga mellékfolyója. 30. Legtöbbször a földbe kerül. 31. Számok elé kerülő idegen rövidítés. 32. Olasz folyó. 33. A majomkenyérfa latin neve. 35. Német prepozíció. 36. Juttat. 37. 501 római számmal. 38. A nikkel kémiai jele. 39. Európai nép. 40. Ásványi fűszer. 42. Ázsiai főváros (ék. fel.). 45. Az argon vegyjele. 46. Vonatkozó névmás fordítottja. 48. Becézett női név. 49. Somogy megyei község. 50. Betűpótlással tele. 51. A Tisza mellékfolyója. 54. Régi mezőgazdasági munkás. 56. Latin részlet. 57. Török név. 59. Pimpinella Anisum. 60. Ablaküvegezésnél használják. 61. A nyugati szemiták főistene. 63. Osztrák város. 64. Mint 15. vízszintes. 65. Kivonat, összefoglalás (görög). 67. Brazil futballista. 68. Kozák parancsnok. 69. Ilyen játék is van.

Függőleges: 1. Biztos letét az angol bankban. 2. Jogtalanul, legtöbbször fenyegetéssel vagyoni előnyt szerző. 3. Két szó: egyetemek díszterme és kimondott betű. 4. Saját kezűleg. 5. Takarmánygabona. 6. Hajdú megyei község. 7. Ez pedig vasi (ék. hiány). 8. Vissza: majdnem elsorvad. 9. Szélharfa. 10. Zeke páratlan betűi. 11. Szibériai erdővidéken. 12. Biztosító berendezés fajta egyik neve. 17. Nem elő. 19. E. E. L. 21. Község Borsodban. 33. A svájci Mészkő Alpok egyik hegycsoportja. 25. Kőfal, gát, sövény a lóversenyen. 26. Vanitatum ... 29. Bányaváros Romániában. 30. Német hónap. 33. Jó lap a kártyában. 34. Külszín, tekintély, franciául. 41. 8 lukú, égetett fúvóshangszer. 43. Szín. 44. Nádnyelvű fúvóshangszer. 45. A hatalom ellen törő. 47. Foszforsavas mész. 50. Arab fejedelmek. 52. Helyhatározó. 53. Lét. 55. M. N. G. 57. A vonat útja. 58. Betűt vetek. 60. A gallium kémiai jele. 61. Az egyik szülő. 62. Vonatkozó névmás. 65. Kimondott betű. 66. Német személyes névmás.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a vízszintes 26. **Beküldési határidő: 1969. november 10.**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Kisforgalmú vonalak forgalmának közútra terelése.

Egy-egy könyvet nyertek az 1969. évi 18. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: „Kossuth Lajos" szocialista brigád, Rakodógépkarbantartó és javító műhely, Szombathely állomás. Rubits Dezső, Tarjánpuszta állomás. Miklós Júlianna, Gyulafirátót, Zrínyi u. 35. Molnár Endre, Mohács, Borza u. 4. Kiss Zoltánné, Győr, Kálvária u. 36/a.



Javítóműhelyben

— Ő törte össze a kocsit. Ráfér egy kis futójavítás

ISMERT SZÖVEG

— Miért rakodnánk ki, elvégre megfizettük a kocsiálláspénzt.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM Ára 40 fillér 1969. NOVEMBER 2.

A bizonyosságok kongresszusa

BEFEJEZTE MUNKÁJÁT A VII. SZAKSZERVEZETI VILÁGKONGRESSZUS

Tíz napig tanácskoztak Budapesten a VII. Szakszervezeti Világkongresszus küldöttei. Október 17-től 26-ig folyt a párbeszéd az SZVSZ és az SZVSZ-en kívüli szervezetek között. *A tanácskozás légköre és határozatai bebizonyították, hogy számos lehetőség van az akcióegységre, az összefogásra.*

A kongresszus munkáját nehéz röviden értékelni, hiszen a tíz nap alatt az értékes beszámolókon kívül 121 hozzászólás hangzott el. *A tanácskozáson zenei nyelven szólva, ha különböző hangszereken is játszottak, egy volt a dallam, azaz közös a szándék: a szakszervezeti világmozgalom erősítése, az imperializmus elleni harc fokozása s az elnyomott népek iránti szolidaritás fejlesztése.*

Mivel foglalkozott konkrétan a kongresszus?

Az SZVSZ és a szakszervezetek szerepe, feladatai és felelőssége a dolgozók egysége érdekében, a társadalmi haladásért, a szakszervezeti és demokratikus jogokért, a nemzeti függetlenségért, a békéért, a monopóliumok kizsákmányolása, a gyarmatosítás, az imperializmus és neokolonializmus ellen vívott harcban — volt az első napirendi pont.

A Budapesten összegyűlt szakszervezeti vezetők kinyilvánították szolidaritásukat mindazok irányában, akik világszerte harcolnak a kizsákmányolás ellen.

A kongresszuson teljes és mélyreható egyöntetűség bontakozott ki az imperialistaellenes harcot illetően. A felszólalások során sokan indítványoztak közös akciót az imperializmus ellen harcban levő munkásosztály különböző osztagaival vállalt szolidaritása jegyében. A Vietnamról szóló beszámoló híven tükrözte a helyzetet. A kongresszus egyöntetűen állt ki a hős vietnami nép mellett, az amerikai imperialisták ellen, s követelte a béke helyreállítását Vietnamban, valamint a világ dolgozói szolidaritásának erősítését. A kongresszus számos jelentős akciót határozott el Vietnammal kapcsolatban. Többek között elfogadták, hogy december 20-a az egész világon legyen a vietnami szolidaritás napja. Miután a szakszervezeti mozgalom felső fóruma hozta a döntéseket, azok kötelező erejűek a különböző tagszervezetek számára.

A kongresszus megtárgyalta a fejlődő országok szakszervezetei előtt álló feladatokat, a szakszervezetek és a technikai-tudományos fejlődés kapcsolatát. *Beszámoló hangzott el az SZVSZ alapszabálymódosító bizottságának munkájáról, s néhány módosításra került sor az alapszabályban.* A kongresszus dokumentumot fogadott el a szakszervezetek irányvonaláról, akcióiról. Elfogadták a különböző bizottságok által benyújtott dokumentumokat, majd sor került az SZVSZ vezető szerveinek megválasztására.

A kongresszus tehát befejeződött. És az a közös szándék, hogy meghatározzuk mozgalmunk legjelentősebb problémáit, kidolgozzuk a közös álláspontokat — sikerült.

A nemzetközi szakszervezeti mozgalomnak ma sokféle problémával kell szembenéznie, s meg kell kísérelni, hogy mindet uralja.

A kongresszus kifejtette: arra kell törekedni, hogy a jövőben még felkészültebbek legyenek a tagszervezetek a szakszervezeti realitásokra és sajátságokra, hogy jobban be tudják vonni a dolgozókat a nemzetközi szolidaritásba, az aktív, a nemzeti, regionális vagy a szakmai ágak keretét túllépő szolidaritásba. A kongresszus egyértelműen kifejezte: nem elaprózásra törekszik, hanem ellenkezőleg, a legjobb eszközöket kutatja az egész munkásosztály egységének, összetartásának és cselekvésének megerősítésére.

97 ország képviseltette magát a budapesti kongresszuson. Ilyen létszámban még nem tanácskoztak az SZVSZ történetében. 153 millió szervezett dolgozó képviseletében szólaltak fel a tanácskozás résztvevői, s ha tekintetbe vesszük, hogy az SZVSZ első kongresszusán csupán 53 ország képviselője vett részt, 67 millió szervezett dolgozó nevében, akkor felmérhető, milyen hatalmas utat tett meg azóta az SZVSZ.

A szervezet azonban nemcsak számában növekedett, hanem szerepe is a világ munkásmozgalmának jelentős tényezőjévé vált. S ahogy Pierre Gensous, az SZVSZ új főtitkára összefoglalójában megállapította,

ha képesek leszünk arra, hogy az elfogadott határozatokat maradéktalanul végrehajtsuk, akkor a VII. kongresszus nemcsak a reményességek, hanem a bizonyosságok kongresszusa is volt.

A VII. Szakszervezeti Világkongresszus október 26-án vasárnap tartotta záróülését, amelyen megválasztották az SZVSZ új vezető szerveit.

Az SZVSZ Főtanácsa elnökségének tagjai: *R. Koritarova (Bulgária), Gáspár Sándor (Magyarország), H. Warnke (NDK), A. Novella (Olaszország), A. Zhiartidesz (Ciprus), I. Loga-Sowinski (Lengyelország), F. Danalache (Románia), A. N. Selepin (Szovjetunió), G. Séguy (Franciaország), K. Polacek (Csehszlovákia), R. Iscaro (Argentína), C. Villegas (Venezuela), L. Pena (Kuba), B. Cerqueira (Brazília), Hoang Quoc Viet (VDK), S. A. Dange (India), Cson Csang Csol (KNDK), D. Jadamszuren (Mongólia), R. Villon-Guera (Dahomey), W. O. Goodluck (Nigéria), S. A. Seik (Szudán), Elias Habre (Libanon).*

A Főtanács helyet biztosított az SZVSZ elnökségében Kolumbiának, a képviselő személyére a kolumbiai szakszervezet később tesz javaslatot.

A Főtanács úgy döntött, hogy a Kínai Népköztársaság és Indonézia részére egy-egy helyet fenntart az elnökségben.

A Főtanács megválasztotta az elnökség póttagjait is.

A Szakszervezeti Világszövetség elnökévé Enrique Pastorinót, tiszteletbeli elnökévé Louis Saillant-t, az SZVSZ alelnökeivé B. Franchont, Shafie Ahmed El-Seiket, S. A. Dangét, az SZVSZ főtitkárává Pierre Gensoust választotta meg.

Az SZVSZ titkárai: Mahendra Sen (India), I. Zakaria (Szudán), I. Cserednyicsenkó (Szovjetunió) S. Stimilli Olaszország).

A Főtanács jóváhagyta, hogy Latin-Amerikát az SZVSZ titkárságában Chile képviselje. A képviselő személyére az SZVSZ-hez tartozó latin-amerikai szakszervezetek később tesznek javaslatot.

Gáspár Sándor a küldöttek nagy tapsa közepette bejelentette, hogy az SZVSZ Főtanácsa a Palesztinai Szakszervezetek Általános Szövetségét felveve az SZVSZ tagjai sorába.

Megkezdődött Veszprém-külső pályaudvar átépítése

Október 1-én megszűnt a személyforgalom a Veszprém-külső pályaudvar Alsóörs közötti vasútvonalon. *Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter személyesen nyitotta meg a vasút feladatait átvevő autóbuszforgalmat.* Megnyitójában hangsúlyozta, hogy a megszűnő, gazdaságtalanul üzemelő mellékvonalak vasutasaira továbbra is számít a MÁV. Felhívta az illetékes vezetők figyelmét, hogy áthelyezésük úgy történjék meg, hogy lehetőleg semmilyen hátrányt ne szenvedjenek.

A forgalom átterelése alkalmával beszélt a miniszter a megmaradó vasút korszerűsítéséről és továbbfejlesztéséről is. Az alkalomnak megfelelően külön szólt a régóta húzódó veszprémi munkálatokról, a külső pályaudvar átépítéséről.

A Budapest—Székesfehérvár, Celldömölk—Szombathely fővonalat még az 1950—56 közötti években átépítették, a Veszprém-külső pályaudvar rekonstrukciója azonban mindeddig elmaradt. Ez akadályozza a fővonal zavartalan forgalmát. A nehézségek pedig még nőnének, ha a Veszprém-külső—Alsóörs teherforgalmát már most az állomáshoz csatlakozó közútra terelték volna.

A vonal dieselesítése feleslegessé teszi a fűtőházat. Helyette olajtárolót és lefejtőberendezést kap az állomás. Átépítik a biztosítóberendezést, a térvilágítást és megszüntetik a régi laktanyát. *Helyette új központi szociális épület létesül, melyben helyet kap az üzemi konyha, öltöző, mosdó, pihenőszoba és az orvosi rendelő is.* A csomópont dolgozóit különösen közelről érinti, hogy részükre az állomás közelében 64 új lakás is épül.

És ezzel még korántsem teljes a felsorolás, mert a megyei ipartelepítési tervekkel összhangban ipari vontatóvágány is épül, de sok más apróbb változtatásokra, felújításra is sor kerül.

Kettős folyamatnak lehetünk tehát ma átélői és szemtanúi Veszprémben. Az egyik a kihasználatlan szárnyvonal felszámolása. A másik a pályaudvar mindenki által rég óhajtott rekonstrukciójának kezdete.

Zámbó István

A nagy évfordulóra

Téli Palota — 1969.

(Lantos Géza felvétele.)

Nincs jelentősebb esemény az emberiség történetében, mint a Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelme, amely nemcsak elindította, hanem táplálta, ihlette eddig és ezután is az emberi szabadságért, a békéért, a nemzetközi függetlenségért, a demokráciáért és a szocializmusért folyó küzdelmet.

E forradalom, amelynek szervezője és vezetője Lenin pártja volt, létrehozta az első munkás-paraszt államot, a szocialista Szovjetuniót. Oroszország népei történelmileg viszonylag rövid idő alatt felszámolták a gazdasági elmaradottságot, a faekék és muzsikok országából — a belső és nemzetközi reakció cselszövései ellenére —, élen járó szocialista államot építettek.

A szovjet nép leküzdötte a két világháború okozta szörnyű rombolást és pusztítást. Nemcsak a társadalmi haladásban tett szert élen járó szerepre, hanem a gazdasági fejlődés üteme, a tudományos haladás tekintetében is. Az emberi viszonyoknak, a társadalmi kapcsolatoknak minden eddigitől gyökeresen új formáját alakította ki, létrehozva a kizsákmányolástól mentes, a társadalmi tulajdonon és elvtársi együttműködésen alapuló szocialista viszonyokat.

A szocializmus és a kommunizmus építése során szerzett gazdag, a gyakorlat próbáján igazolt tapasztalataival továbbfejlesztette a forradalmi elméletet, amellyel minden nép számára megkönnyíti az utat saját felszabadulásához, új életének formálásához. A szovjet példa gyakorlati ereje tette a szocialista eszmét korunk legnépszerűbb eszméjévé. Október változatlanul korszerű tanulsága az a lenini stratégia és taktika, amelyet 1917. február és október közötti történelmi szakasz során alkalmaztak az orosz forradalmárok. A bolsevikok mindig az adott helyzethez és erőviszonyokhoz, az ellenség és a szövetségesek magatartásához mérték taktikájukat. A forradalom lenini taktikájának legfőbb tényezője, együtt lépni a való élettel. Ez a tétel ma is áll, napjainkban is helyes.

Nincs ma olyan mozgalom, amelyik ne a szocializmus jelszavával lépne fel a nép nevében, a tömegek bizalmának megszerzésére. A két világrendszer harcában a szocializmus vonzóereje nyilvánvaló, meghatározó tényező lett. Olykor még a szocializmus legádázabb ellenségei sem átallják csalárd céljuk, a néptömegek becsapása érdekében magukat, vagy mozgalmukat szocialistának nevezni.

A szocializmus és a béke az Októberi Forradalom óta egymástól elválaszthatatlan fogalom lett. A szocializmus nemzetközi erői, szövetségben az antiimperialista, nemzeti felszabadító harcot folytató népekkel, demokratikus mozgalmakkal, a békéért folyó küzdelem élén járnak.

Az imperializmus háborús cselekedetei, agresszív lépései, a fegyverkezési hajsza, magában hordja azt a lehetőséget, hogy a háború világméretű termonukleáris összecsapása terebélyesedik, ami az egész emberiséget létében fenyegeti. Nemcsak a háború eszközei és ezért következményei változtak meg azonban minőségileg, hanem a háború ellen küzdő erők lehetőségei is. A szocialista világrendszer ereje, együtt minden antiimperialista, háborúellenes erővel, képes megfékezni az imperialista agresszorokat, gátat vetni háborús törekvéseiknek. Ennek az erőnek köszönhető, hogy az USA, amely Vietnamban a történelem legszennyesebb háborúját vívja — tárgyaló asztalhoz kényszerült, s nem kétséges, hogy a hazája szabadságáért évtizedek óta harcoló vietnami nép igazságos ügye győzni fog.

Október általánosítható tapasztalata: következetes harc az államok békés egymás mellett éléséért, mert a szocializmust a legkedvezőbben békében lehet építeni, mert a világháborút a legsikeresebben így lehet elhárítani.

A különböző rendszerű államok közötti egymás mellett élés gondolata nem e század közepén született. A társadalmi fejlődés realitása Lenin korszakalkotó felfedezése, hogy a szocialista forradalom először egy, vagy egynéhány országban győzhet, míg a többi ország még viszonylag hosszú ideig megmarad kapitalista viszonyok között, logikusan következteti a forradalmak egyenlőtlen érésének tényét és gondolatát is. A szocialista világrendszer kialakulása csak megerősítette ezt az elméletet.

Magyarország egyike azon országoknak, ahol a Nagy Októberi Szocialista Forradalom igen mély visszhangot keltett. Hatására itt is új szakasz bontakozott ki a munkásmozgalomban: a forradalmi irányzat eszmei fejlődésének és politikai előretörésének korszaka. Ez 1918 novemberében a Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásához, majd a szocialista forradalom erőinek gyors növekedéséhez, s 1919 márciusában az első magyar proletárhatalom, a Magyar Tanácsköztársaság megteremtéséhez vezetett.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 52. évfordulóját azzal is ünnepeljük, hogy számba vesszük és még hatásosabban érvényesítjük tanulságait. Ünneplésünk, a régi dicsőséges harcok emlékének feleleventése nem puszta emlékezés. Az évforduló alkalom arra, hogy a történelmi múlt tanulságait is alkotóan felhasználva választ adjunk a szocialista forradalom mai kérdéseire és eredményesen, marxista módon oldjuk meg mindennapi feladatainkat.

1945 és 1956 ismételten bebizonyította, hogy a magyar nép számára mit jelent a Szovjetunió segítsége. Szabadságunk, nemzeti függetlenségünk egyaránt az Októberi Forradalomban gyökeredzik. Ezért köszöntjük a nagy évforduló alkalmával Október szülöttjét; a Szovjetuniót, kívánunk a szovjet népnek további kimagasló sikereket kommunizmust építő munkájához.

90 éves a GYSEV

ÚJABB 20 ÉVRE MEGHOSSZABBÍTOTTÁK A VASÚT KONCESSZIÓJÁT

Kereken 90 esztendővel ezelőtt, 1879. október 28-án adták át a forgalomnak *a Győr—Sopron—Ebenfurti vasútvonalat.* Ettől a naptól számították azt a 90 évet, amelyre akkor a GYSEV a magyar és osztrák államtól koncessziót kapott. *A 90 év lejárt, de amint azt Benkovics Dezső, a GYSEV vezérigazgatója sajtótájékoztatón elmondotta, a 90 éves Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút koncesszióját a magyar és osztrák állam újabb 20 esztendőre meghosszabbította.*

A vasút forgalma évről évre növekszik. Az elmúlt esztendőben több mint 7 millió utast és 1 millió 631 ezer tonna árut szállítottak el. Nőtt a tranzitforgalom is. Míg 1957-ben 4000 tonna volt, addig tavaly már a tranzitforgalom is elérte az 1 millió tonnát.

A vezérigazgató elmondotta, hogy Sopronban új állomást és vámraktárat építenek. *A magyar területen a pályarekonstrukció befejeződött, s az év végén a Győr—Sopron közötti 85 kilométeres távolságon új motorvonat közlekedik majd.* A menetidőt ennek a vonatnak a beállításával 60 percre csökkentik.

Köszöntjük mi is a 90 éves fennállását ünneplő Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút dolgozóit, s vezetőit, és kívánunk nekik sikeres, eredményes munkát.

Ahol ma is „megél” a színjátszó csoport

Beszélgetés a könyvtárban

Ha még nem is a legforgalmasabb, mindenesetre a legszebben berendezett helyiség Nagykanizsán, a *Kodály Zoltán Vasutas Kultúrotthonban*, a könyvtárszoba. Itt ültünk le egy kis beszélgetésre *Honfi Ferenccel*, a kultúrotthon igazgatójával, *Nagy Andrásné* és *Kele György* könyvtárosokkal.

A kultúrotthon életére, működési programjára voltunk kíváncsiak, de az igazgató —, lévén gyakorlati ember is —, az anyagiakkal kezdte.

— Kultúrotthonunk Zala megyében a második legnagyobb szakszervezeti művelődési intézmény. Évente 300 ezer forintos költségvetésből gazdálkodunk.

NINCS RÁFIZETÉS

— Elegendő ez az összeg? Nem deficites az intézmény?

— *Mi, az anyagiak szempontjából, jól tartjuk magunkat* — *jelelte Honfi Ferenc* —, *bár minden forintot meg kell fogunk. A támogatás évi 200 ezer forint, 100 ezer forintot pedig saját bevételeinkből fedezünk. Kapunk anyagi segítséget a nagykanizsai csomópont szakszervezeti bizottságaitól is.*

Sok művelődési házban panaszolják: a területi jelleg sem használ, elvonja közönségüket a sokféle más szórakoztató intézmény, időtöltési lehetőség. Ki megy televíziót nézni a kultúrotthonba, amikor már majnem minden háztetőn tv-antennák ágaskodnak?

— Esetenként nálunk is vannak „közönséggondok”, de alapjában véve kultúrotthonunk népszerűsége töretlen. *Azon kevesek közé tartozunk, ahol például még ma is működik öntevékeny színjátszócsoport...*

Mi teszi lehetővé, hogy ez a kultúrotthon ma is népszerű, látogatott intézmény, amit a 100 ezer forintos saját bevétel minden szónál meggyőzőbben bizonyít.

Helyzeti előny. Hagyományok. Ügyes szervezés. Átgondolt műsorpolitika. — Csupa címszó, de meganyi magyarázat is a sikeres működésre.

Kétségtelenül helyzeti előny, hogy az intézmény a vasútállomás közelében, a vasutas lakótelep szomszédságában, távol van a város központjától. *Néhány éve Nagykanizsán még „megélt” négy mozi a különböző művelődési intézményekben. Ma már csak egy helyen vetítenek: a Kodályban.* Minden vasárnap két előadást tartanak. A közönség mindig összejön, hisz a város egyetlen filmszínháza, messze van a környék lakóitól.

A MOKÉP MONOPÓLIUMA

— *Ha jó a film, telt ház van mindkét előadásunkon* — *mondta Honfi Ferenc.* — *Sajnos, a MOKÉP nagyon visszaél a monopolhelyzetével, és rendszerint nem azt a filmet küldi, amelyiket kérjük. Fenntartja például azt a jogot, hogy három hónap után újra elküldje ugyanazt a nem éppen „kasszasikert” ígérő műalkotást.* Nekünk pedig akkor is 150 forintba kerül egy film, ha tíz nézőnek vetítünk.

Ritkán jutnak élő színházhoz a kanizsaiak. Az állandó színházzal rendelkező városok messze vannak. Nagykanizsa egyetlen, még működő öntevékeny színjátszó csoportja a vasutas kultúrotthonban található. *A színház varázsa tartja össze a tehetséges csoportot és vonzza a közönséget.* A népszerű, vidám játékokat kedvelik, amelyek előadásával viszonylag nagy közönség kulturális igényeit elégítik ki megfelelő színvonalon.

— *Kész vándorszínészegyüttes a miénk* — jegyezte meg *Nagy Andrásné.* — A kultúrotthonon, sőt a városon kívül is eljárnak szerepelni. *Most Tabi László: Balatoni csetepaté című vígjátékával járják a környékbeli falvakat.* Nemrég *Kiskanizsán, Szepetneken, Homokkomáromban* és *Nagyrécsén* tartottak sikeres előadásokat. Úgy tudom, a következő fellépéseikre *Magyarszerdahelyen és Komáromban kerül sor. Most kapott meghívást az együttes Dombóvárra, a vasutas kultúrotthonba, ahol már nem működik, de úgy látszik: hiányzik a színjátszó csoport.*

A kultúrotthon népszerűségének magyarázatai között említettük az ügyes szervezést. Sok példát lehet felhozni erre. A vasutasrendezvények, értekezletek, tanfolyamok többségének színhelye ez a művelődési intézmény. Három műszaki munkásakadémiát tartanak itt. A szemléltető anyagként vetítésre kerülő filmekről a kultúrotthon gondoskodik. Az új oktatási évre szervezett 14 „Társadalmunk időszerű kérdései” című szakszervezeti politikai iskola ünnepélyes megnyitóját is a csomópont dolgozói a kultúrotthonban tartották. Rendszeresen helyet biztosítanak a Kodályban a szocialista brigádok értekezleteinek.

A kultúrotthon művelődési programot is biztosít a brigádok részére. Felhívják figyelmüket a legkézenfekvőbb művelődési lehetőségre, az olvasásra. *A szocialista brigádvezetők legutóbbi értekezletén Kele György vezető könyvtáros négy hasznos és érdekes új könyvet ismertetett.* Ezek az állomási, a vontatási és a pályafenntartási letéti könyvtárakben is a dolgozók rendelkezésére állnak.

A közönség vonzása szempontjából annak is jelentősége van, hogy szervezetten együttműködnek a társintézményekkel. *Immár hagyomány, hogy a kiskanizsai városi művelődési házban mindig vasárnap tartják a bált, míg a Kodályban szombaton várja a fiatalokat a táncos rendezvény.* Az egyik legutóbbi táncdélutánt izgalmas vetélkedő előzte meg, három kanizsai középiskola diákjai között történelemből, földrajzból és irodalomból.

AMATŐR FILMSZEMLE NAGYKANIZSÁN

Nemcsak a régi, a hagyományos művelődési formákat őrzik Nagykanizsán. A vasutas kultúrotthon vezetői utat nyitnak a legmodernebb művelődési, szórakozási igényeknek is. Beszereztek egy filmfelvevő gépet és megszervezték a filmklubot. Filmeseik eredményesen dolgoznak. Részvevői voltak a szombathelyi amatőr filmszemlének és most ők készülnek megyei amatőr filmszemle rendezésére.

Az intézmény több mint 17 ezer kötetes könyvtárának propagálására készített rövidfilmjüket minden mozielőadás alkalmával levetítik. Ezzel segítik, hogy a könyvtár jelenlegi 300 rendszeres olvasója mellé újabb érdeklődőket nyerjenek meg a könyv barátjának.

S ha már az anyagiakkal kezdtük beszélgetésünket, fejezzük is be azzal. A nagykanizsai vasutas kultúrotthon amellett hogy fenntartja magát, gyarapodik is. Idei beszerzéseik közé tartozik egy erősítő berendezés, az új magnetofon, a hangfal és sokat költöttek már a könyvtár csinosítására. Arról sem szabad megfeledkezni, hogy az idén 36 ezer forintért vásárolnak új könyveket.

L. J.

Egy kultúrmunkás portréja

Zentai József életének 42 évéből huszonkettőt a vasútnál töltött el. Nem a nagy szavak embere. *Édesapja is vasutas volt, 1945-ben az utolsó bombák egyikétől halt meg, szolgálat teljesítése közben.*

Ő, az érettségi előtt álló fiatal már nem ülhetett vissza az iskolapadba, meg kellett markolni a villát, a csákányt. Pályamunkás lett. Ma a nagykanizsai vonalfőnökség 2. szakcsoportos tartalékosa. *A szakszervezeti mozgalomban 1948-tól dolgozik. Zentai József kultúrmunkás. Szakvonali munkája mellett a vasutas utánpótlásról is gondoskodik.* Járja a községi tanácsokat, toborozza az új vasutasokat és gondoskodik, hogy lehetőleg lakóhelyükön kapjanak beosztást. A 21 évi szakszervezeti munkájának nemcsak a vasút, de a mozgalom is hasznát látja. Neveli a vasút jövőjét jelentő, ifjúkorból kinövő vasutas nemzedéket is.

Az írás mindig elkanyarodik az arcképtől, mert nehéz írni róla. A feltett kérdésre adott mondat harmadik szavában már kollektívájáról, barátairól beszél.

Még csak negyvenkét éves, de már keresi a mozgalmi munkában is az utódokat. Jól tudva, hogy a fiatalok gondolatvilágához elsősorban a hasonló korúak találják meg az utat.

F. K.

A vasút élethivatás

EGY FIATAL VASUTAS NYÍLT LEVELE

Kevés a fiatal vasutas, de miért van ez így? Miért nem jön a fiatalság a vasúthoz, miért csak kevesen választják élethivatásuknak a vasutat? Miért van az, hogy nagyrészben csak vasutas család gyermekei jönnek ide?

Mi, vasutasfiatalok pedig nem panaszkodhatunk. Több társammal együtt élethivatásunknak választottuk a vasutat. Azért jöttünk, hogy felváltsuk idősebb dolgozótársainkat, könnyítsük, segítsük munkájukat, s ha már mi is olyan szakemberek leszünk a gyakorlatban, mint ők, folytassuk azt, amit elkezdtek, de már több energiával, lendületesebben.

Igaz, aki gimnázium, vagy más középiskola elvégzése után jön, tehát minden előkészítés nélkül, annak kicsit nehezebb az út, mint nekünk, akik a vasútforgalmi, gépészeti, vagy pályafenntartási technikumból kerültünk ki. De annak sem kell elkeseredni, hiszen az F/2, F/1 és minden utasítás magyarul van írva, és minden állomáson, szolgálati helyen sok megértő, jó szakember van, aki nem félti mástól amit tud, szívesen segít a vizsgára való felkészülésben.

Tudjuk, hogy a vasút egy hatalmas gépezet, s egy ilyen gépezet tagjának lenni nem kis dolog. Éppen ezért nem elég tudni az utasításokat, nem elég csak egyszerűen dolgozni, a vasutat szeretni kell. A vasút, a közlekedés nem tömegszakma, a vasút élethivatás. Tudjuk, hogy itt csak úgy lehet jól dolgozni, eredményeket elérni, ha érezzük a súlyát annak, amit csinálunk.

Nem egészen egy év alatt sokan forgalmi szolgálattevők lettünk. Fiatal vállainkat olyan felelősség nyomja, hogy aki ezt a terhet nem érzi, nem tudja szeretetből, hivatásérzetből csinálni a munkáját.

Fiatalok vagyunk, tapasztalatlanok. Munkánk közben számtalanszor idősebb, rutinosabb vasutastársaink segítségére szorulunk. Szívesen fogadjuk tanácsaikat, biztatásukat, hiszen tudjuk, hogy aki egész életét a vasúton töltötte, nem akarhat rosszat.

Azt szeretnék, hogy mi még sokkal jobban, eredményesebben dolgozzunk, mint ők, hogy mi egy sokkal szebb, gördülékenyebb vasutat hozzunk létre. Hogy kevesen vagyunk? Az biztos. De mi bátran vállaljuk a munkát mások, a hiányzók helyett is, mert tudjuk, hogy a vasút milyen fontos ága szocialista hazánk gazdasági életének, tudjuk, hogy egy kis félrecsúszás, kiesés milyen nagy veszteséget jelent az élet minden területén.

Utasok vagy más kívülálló személyek könnyen kritizálhatják munkánkat, hiszen belelátnak abba. Látják munkánk minden mozzanatát, s látják selejtjeinket is. Nincs még egy gyár, vagy üzem, melynek munkáját enynyien látnák. Vállalatunk nem tud eltitkolni semmit, de nem is akar. Aki látja a rosszat, lássa meg a jót is.

Mi, vasutasfiatalok arra törekszünk, hogy ez a munka olyan legyen, melyre mindenki csak érdeklődéssel és őszinte elismeréssel néz!

Sokan biztatnak bennünket, de vannak, akik ferde szemmel nézik a vasutat. Örvendetes dolog azonban, hogy ezek vannak kisebb számban. Igaz, mi nem ismertük a felszabadulás előtti vasutat, de szerintünk a vasút nincs olyan helyzetben, hogy az elkeseredésre adna okot.

Kevei László
forgalmi szolgálattevő
Soroksár

A tapolcai vasutasok szeretik a könyvet

A Tapolcai Vasutas Művelődési Ház könyvtárosának nem volt szégyenkeznivalója a szeptember 27-én Veszprémben megtartott szakszervezeti könyvtárosok ankétján, mert *Horváth Ferenc nem ment üres tarsollyal. Neki is akadt mondandója az ankéthoz, melynek témája: hazánk felszabadulásának huszonötödik évfordulója tiszteletére indított olvasómozgalom eddigi tapasztalatainak, eredményeinek megvitatása volt.*

Az MSZBT jubileumi olvasómozgalom tizenkét szovjet író művét ajánlja elolvasásra. Pontosabban, ha a megadott művek közül hat könyvet elolvas valaki és helyesen válaszol az előre megadott kérdésekre, részt vesz azon a jutalomsorsoláson, ahol igen értékes nyeremények várnak gazdára. *Ezúttal nemcsak a szerencsés nyertesek nyernek, hanem nyer a könyvtár is: új és többet olvasó dolgozókat.*

A nyolcezer kötettel rendelkező művelődési háznak több letéti könyvtára is van, és a heti háromszor háromórás kölcsönzési idő alatt igen sokan fordulnak meg náluk. *Így hát a könyvtár, mint mondani szokás, nincs rászorulva arra, hogy egy olvasómozgalommal toborozzon új olvasókat.*

Egy jó könyvtáros azonban nemcsak a maga, illetve a könyvtár „használ”-nát nézi. Távolabb kell hogy lásson, a könyvespolcokon túlra. *Horváth Ferenc ismeri az embereket. Tudja, hogy a felnőttek legalább úgy szeretnek játszani, mint a gyerekek.* Így hát megsejtette, hogy a szép célú mozgalom hamarosan népszerű lesz, mert játékos formában versenyt ajánl. Ezért mihelyt hallott az új mozgalomról, rögtön munkához látott. Több példányban megvásárolta a már megjelent és még kapható műveket, hogy egyszerre több ember kezébe tudja adni. S ez, mint kiderült az ankéton, már fél siker. *Hiszen sok könyvtáros arról panaszkodott, hogy a régebben megjelent könyveket már nem, vagy csak egy-egy példányban tudta megvásárolni,* így olvasói hátrányos helyzetben vannak.

Nos, szerencsére a *Tapolcai Vasutas Művelődési Ház* könyvtárának tagjaira mindez nem vonatkozik. S ez már megmutatkozik eredményeiken is. Igaz, hogy még csak az éves jubileumi olvasómozgalom félidejénél tartanak (1970. április 4. a határidő), de már eddig negyvenen neveztek.

Horváth Ferenc jól vélekedik a szocialista brigádokról is, mert a brigádok tagjai nemcsak elolvassák a könyveket, hanem meg is vitatják — s ezzel megkönnyítik a kérdések megválaszolását.

Kálmán Györgyi

Bővítették a dunakeszi könyvtárat

A szakszervezet 150 ezer forinttal segítette az építkezést

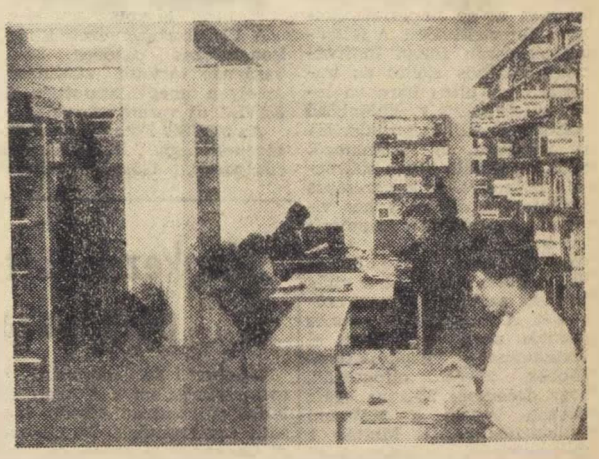
Kedves ünnepség színhelye volt október 15-én a Dunakeszi Járműjavító Művelődési Központja. Ekkor adták át a kulturális intézmény korszerűsített könyvtárát, melyet a szakszervezet elnöksége által nyújtott 150 ezer forintos támogatással bővítettek.

A korszerűsített létesítményt a szakszervezet elnöksége nevében Gulyás János titkár adta át rendeltetésének, majd a művelődési központ vezetősége s az olvasók nevében K. Veress András igazgató, az intézmény vezetője mondott köszönetet.

Az ünnepség után a meghívottak megtekintették a tágas, alumínium könyvtartókkal, modern fénycsővilágítással és melegvíz-fűtéssel ellátott és ízlésesen berendezett könyvtárat.

K. Veress András igazgatótól az előzményekről érdeklődtünk:

— Nagy szükség volt már a korszerűsítésre — mondotta. Az intézmény 1926 óta — az üzem létrejöttével egyidejűleg



A könyvtár első látogatói.
(Szőnyi Lajos felvétele.)

— rendelkezik könyvtárral. Akkor egy kis helyiségben, a csupán 3 ezer kötet jelentette a könyvtárat. 1946-ban ez a szám hatezerre emelkedett. *Az ezután bekövetkezett tervszerű fejlesztés jelentős állomása volt 1967-ben a 10 ezres állomány elérése, s ekkor már jelentős akadályt jelentett a zsúfoltság.* Hasonlóképpen növekedett az olvasók száma is. Kiemelkedő időszak volt az utóbbi két év. *Ezalatt több mint 400 fővel emelkedett a beiratkozott olvasók száma, s a könyvállomány elérte a 15 ezret.* Ma az üzem területén öt fiókkönyvtár — s a könyvtárral szocialista szerződést kötött brigádoknál —, több letéti könyvtár is üzemel. Évente 30 ezer kötet könyvet kölcsönöznek tőlünk.

— *A bővítéssel egyébként több mint 200 négyzetméterre nőtt a könyvtár alapterülete. Nagy öröm ez, mind az olvasók, mind a magam számára.*

Az újjáépített üzemi könyvtár október 20-tól kezdte meg a könyvek kölcsönzését.

Szőnyi Lajos

Szívesen látott vendégek a Törekvésben

Több mint 100 idős vasutas vett részt azon a rendezvényen, amelyet az öregek hete alkalmából, a *Törekvés Művelődési Házban tartottak.*

A megjelent kedves vendégeket *Balogh Lajos, a Művelődési Ház igazgatója köszöntötte és tájékoztatta őket arról a sokoldalú kulturális lehetőségről, amelyben a Törekvés évek óta részesíti a MÁV nyugdíjasokat.* Talán egyedülálló az országban az, hogy a nyugdíjasok minden rendezvényre 3 forintos jeggyel, sőt nagyon sok esetben díjtalanul léphetnek be. *Nem véletlen, hogy a Törekvés-bérlet november 7-i operettdélutánjára, csak a MÁV-telepről 59 nyugdíjas igényelt jegyet.*

Az idős vasutasokat fehérasztalnál is megvendégelték, majd *a Törekvés népdalklubjának tagjai és a Dankó Pista ifjúsági népi zenekar színvonalas műsort adott.*

Smidéliusz István

— **Négynapos előkészítő tanfolyamot** szervezett a Vas megyei vasutas propagandisták részére a szombathelyi területi bizottság. Ezen a tanfolyamon beszélték meg az új oktatási évaddal kapcsolatos feladatokat. A tanfolyam színhelye a bogáti pártiskola festői környezetben levő épülete volt.

★

— 140 LITER VÉRT ADTAK *az önkéntes véradónap során a Szolnoki Járműjavító Üzem dolgozói. 435 üzemi dolgozó közül 1003-an első alkalommal adtak vért, s a véradók 60 százaléka a fiatalok közül került ki.*

A ferencvárosi „öregek" az őszi forgalom sikeréért

Ferencvárosban az idén nagyobb forgalmat bonyolítottak le, mint az elmúlt évben. A cukorrépa-, valamint a gyümölcsszállítási szezon is hosszabb volt a tavalyinál. *Az állomáson leadott és felvett kocsik száma 4000-rel gyarapodott. A fizető áru 126 tonnával emelkedett.* S közben a nemzetközi tehervonatok menetrendszerűsége is két százalékkal javult. Holott a pályaudvaron létszámhiány van. *Az 1317 fő helyett most csak 1130 vasutas szorgoskodik a vágányok között.*

Kevesebb ember, több és jobb munka. Mi lehet a ferencvárosi eredmény titka? Az állomásfőnök, *Berendi Tibor* szerényen mosolyog, amikor megjegyzi:

— Titokról szó sincs, de természetesen mindez nem véletlen.

Csökkent az átmenő forgalom

A korszerűbb vontatási lehetőségek révén az idén *440 vonattal kevesebb indult és 911-gyel kevesebb érkezett Ferencvárosba. Az átmenő forgalom 23 600 kocsival csökkent.* S hogy mégis ugyanannyi árut szállítottak, az annak köszönhető, hogy nagyobb raksúlyú vagonok közlekedtek és mostanában már 900—1000 tonna helyett 1500 tonnát visz egy vonat. Két szerelvény szinte eggyé olvadt. Ez egyben azt is jelentette, hogy kevesebb kocsit kellett rendezni, szerelvénybe sorolni. Viszont igaz, hogy intenzívebb munkát követel a korszerűbb gépekkel való kapcsolat.

Feláldozott szabadnapok

Természetesen a létszámhiány áthidalása nem sikerülhetett volna, ha az állomáson nem lenne olyan jó viszony a vezetők és a beosztottak között, mint amilyen van. *Ferencvárosban „öreg" vasutasok dolgoznak. Az állomás létszámának több mint 80 százaléka törzsgárdatag, s mégsem mindenáron követik ezt az elvet.*

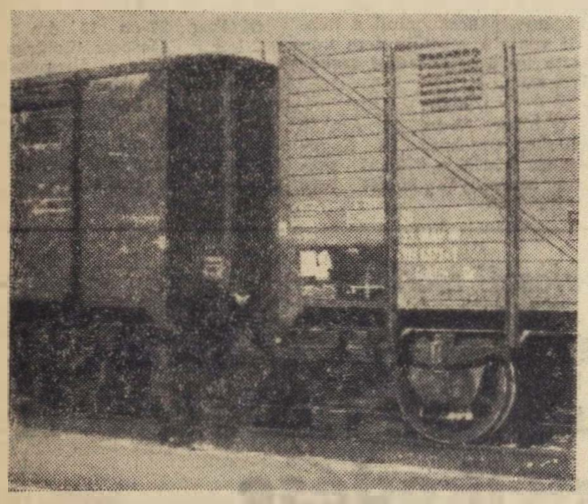
A lelkiismeretes munka kamata

A baleseti helyzet is kielégítőnek mondható. Bár ugyanannyi sérülés történt, mint az elmúlt évben, mégis eredménynek tekinthető, hogy tavaly 873 munkanap esett ki emiatt, az idén 596. Sajnos, egy halálos baleset beárnyékolja az előrelépést.

A lelkiismeretes, jó munka hogyan kamatozik a vasutasok számára?

A vezetőség nagy gondot fordít arra, hogy megbecsülje azokat, akik jól dolgoznak, akik magukénak érzik a vasút gondjait. A megbecsülést anyagiakban is igyekszünk kifejezésre juttatni, elsősorban a havonként kiadott prémiumoknál igyekszünk nagyobb összeggel jutalmazni a jobb dolgozókat — mondotta az állomásfőnök.

Lepies György



Megérkezett az elegy, kezdődik a rendezés. *(Lantos Géza felvétele.)*

Újszerű patronáló mozgalom a Magasépítési Főnökségnél

Köztudott, hogy a szocialista brigádmozgalomnak kettős haszna van. Ezért válhatott létrejötte óta eltelt 10 esztendő alatt az eddigi legnépszerűbb termelési mozgalommá. Az egyik haszna, ami mérhető és rendszerint forint értékben is kifejezhető termelési többleteredmény, a másik a mozgalom tudatformáló hatása. *Ez pedig társadalmunk fejlődése szempontjából — amint azt a szocialista brigádvezetők harmadik országos tanácskozásán a mozgalom eredményeit értékelve megállapították — legalább olyan fontos, mint a brigádok termelési eredménye.*

— Mi is sokat tanultunk a tíz éve kezdődött szocialista brigádmozgalom országos értékeléseiből — mondta *Kulcsár Ferenc, a MÁV Magasépítési Főnökség* szakszervezeti bizottságának tagja, a termelési bizottság vezetője. — A számszerűséget és a termelési eredményeket illetően a mozgalom nálunk is gyorsan fejlődött.

A brigádmozgalom népszerű

Szavainak bizonyítására elénk rakta Kulcsár Ferenc — aki gazdasági munkáját tekintve a főnökség tervkészítő közgazdásza — szocialista brigádmozgalmuk statisztikáját. Ebből jegyeztük fel, *hogy 1965-ben 215 tagja volt a Magasépítési Főnökség 21 szocialista brigádjának. Felajánlásaik teljesítésével 200 ezer forint termelési többleteredményt produkáltak ezek a szocialista szellemben dolgozó kollektívák. Az idén már 57 szocialista brigád dolgozik a vállalatnál, s összesen 575 tagot számlálnak,* tehát a főnökség 800 dolgozójának többsége már szocialista brigád tagjának vallhatja magát. Versenyfelajánlásaik teljesítésével eddig több mint 800 ezer forint többleteredményük van, s az év végéig bizonyosan elérik az egymillió forintos többletet.

— *Ez az eredményünk éves szinten tízezer munkaóra-megtakarításból adódik* — folytatta Kulcsár Ferenc —, *amit szocialista brigádjaink és építésvezetőségeink jobban szervezett, termelékenyebb munkával valósítanak meg.*

A gépeket jól kihasználják

— Elegendő lesz ez a munkaidő-csökkentésből szükségszerűen adódó veszteségek ellensúlyozására?

— Csak egy töredéke annak, de brigádjaink a gazdaságosabb termelést biztosító intézkedések egész sorában érdekeltek. Így — felelte Kulcsár Ferenc — megfelelő ütemben halad annak a felajánlásnak a teljesítése is, hogy a gépkapacitás jobb kihasználásával 30 ezer munkaórát takarítunk meg az idén. Kevesebb járművel, de gyorsabb rakodással bonyolítjuk le szállításainkat, s ez további 3400 munkaóra-megtakarítást biztosít. *Az újításoktól 20 ezer munkaóra, vagyis kétmillió forint megtakarítást várunk az év végéig. A teljesítményérés órák számának öt százalékos növelését is vállaltuk, ami a legnagyobb arányú, éves szinten 50 ezer munkaóra-megtakarítást biztosítja.* Jól bevált az egyöszszegű munkautalványozás rendszeresítése, amivel a főnökség is, a dolgozók is jól járnak. Így például a *Landler építésvezetőségnél az orvosi rendelő építésén dolgozó brigádok rövid idő alatt, több mint 80 ezer forint értékű többletmunkát végeztek el.*

Mindez igen nagy jelentőségű annál a főnökségnél, amelyik csakúgy küzd a munkaerőhiánnyal, mint bármelyik építőipari vállalat. De vajon, találtak-e módot a szocialista brigádmozgalom tartalmasabbá tételére, a hármas jelszó együttes érvényesítésére is?

Sablonosak a kulturális vállalások

— Ebből a szempontból adta számunkra a legtöbb tanulságot és egyben tennivalót a szocialista brigádmozgalom országos értékelése — mondta erről a termelési bizottság vezetője. — *Nálunk is az volt a helyzet, hogy a legjobban dolgozó építőbrigád sem boldogult a napló vezetésével, kulturális jellegű felajánlásaik sablonosak és ellenőrizhetetlenek voltak.* Munkánkat elemezve meg kellett állapítanunk, hogy a szocialista szellemű fejlődést illetően magukra hagytuk brigádjainkat.

— Hogyan változtattak ezen?

— A helyes megoldást tulajdonképpen az élet kínálta fel... Tapasztalnunk kellett ugyanis, hogy azoknál a brigádjainknál, melyeket nem a fizikai munkások alakítottak, nagyon élénk és eredményes a mozgalmi tevékenység, viszont termelési felajánlásaik értéke munkakörük sajátos jellege miatt erősen vitatható. Ezért a műszaki és adminisztratív szocialista brigádjaink elsődleges feladatává tettük, hogy patronálják a fizikai dolgozók szocialista kollektíváit. *A brigádértekezlet megszervezésétől a napló vezetéséig és a „testhezálló" művelődési felajánlások kidolgozásáig ebbe sok minden beletartozik.*

Segítik egymást

A Magasépítési Főnökségnél tehát felismerték: nem az a hasznos a kollektíva számára, ha például az építésvezetőkből alakult Ybl Miklós brigád befelé fordulva önmagát igyekszik fejleszteni. Vagy, ha egyes osztályokon alakult szocialista brigádok olyan felajánlásokat tesznek, hogy gondosabban és gyorsabban intézik az ügyeket, hiszen a maguk területén ez tőlük joggal elvárható kötelesség. A mozgalomban való aktív részvétel lényege számukra a fizikai dolgozók brigádjainak segítése, patronálása. Ennek az újszerű patronálási tevékenységnek a kibontakoztatása minden bizonnyal igen jó hatással lesz a főnökség szocialista brigádmozgalmának tartalmi fejlődésére.

L. J.

A létszámhiány ellenére

a munkaidő további csökkentését tűzték napirendre Józsefvárosban

Rejtett tartalék felmérő csoportot alakítottak

— Négy embert hogyan oszszunk el három tartalék mozdonyhoz? — *kérdezi Győri István, a józsefvárosi pályaudvar rendelkező forgalmi szolgálattevője Aszódi József kocsimestertől.*

Fogas kérdés. A tizenegy kocsirendező közül ezen az estén csak négyen jelentkeztek szolgálatra. Egy részük csúsztat, vagyis most kapták meg a szabad napjukat, azonkívül beteg is akadt a tolatószemélyzet tagjai között.

— *Nincs más hátra: lemondjuk a harmadik tartalékot — így oldódik meg a gordiuszi csomó.*

★

Reggel *Samu Jenő állomásfőnöktől* kérdem, sikerült-e elvégezni két tartalékkal a munkát.

A Diesellel gyorsan dolgoznak

— Csaknem teljes egészében — hangzik a főnök válasza. — Alig maradt valami a nappalos túrnak. *Talpon voltam a fiúkkal majdnem reggelig, s mondhatom, ha a 411-es sorozatú gőzös helyett is egy 44-es Dieselt kaptunk volna, nem marad el semmi a feladatokból.* Hiába, amíg a gőzmasina kezel, vizet vesz, rámolóra vár, majd munka közben előre-hátra tekergetik az emeltyűjét, addig a Diesel-mozdonnyal megrendezünk három vonatot.

Speciális szerepet tölt be egész évben ez a pályaudvar, s az itt végzendő feladatok igen sokoldalúak. *Ipartelepei közé tartozik a Ganz-MÁVAG és a Gumigyár, a Tejipari Vállalat itteni iparvágányán fejtik le az ország különböző vidékeiről befutó tejszállítmányok nagy részét, számtalan fővárosi vállalat rendezte be itt szállítmányozási raktárát.* Ezenkívül *Józsefváros* az egyetlen vámdarabárus pályaudvar Budapesten, és ezt jelölték ki legutóbb a legkorszerűbb szállítási mód, a nagyszállítótartályos forgalom megindítására. *Központosított állomása ez az AKÖV-nek is, otthona továbbá a MÁV rakszerjavító műhelynek, s ide érkeznek most ősz tájékán a lőtt vadak az egész országból.* Folytathatnánk a sort a főváros egyik legnagyobb TÜKER-telepével, s mire eljutnánk a kunszentmiklósi vonal személyforgalmával kapcsolatos feladatok említéséhez, megtelne az oldal.

A túlórát nem ismerik

— Szóval, van munka bőven. De hogyan győzik az itt dolgozó vasutasok?

Patkovszky Béla párttitkár, az állomás személyzeti csoportjának vezetője említi, hogy a forgalmi és a kereskedelmi dolgozók létszámából nyolc kocsirendező, négy raktárnok, 18 fizikai és 5 szakmunkás hiányzik. A munkát végzők többsége az idősebb korosztályhoz tartozik, s már csak ezért is elég gyakori a megbetegedés. A létszámot feltétlenül fel kellene tölteni az engedélyezett mértékig. De kevés a jelentkező.

— Hogy végzik el mégis a feladatokat, talán túlóráznak?

— *Józsefvárosban senki sem túlórázik. A szabadnapokat mindenki megkapja.* Ez minden beosztású dolgozóra egyaránt vonatkozik. Állomásunk vezetősége — a szakszervezeti bizottsággal együttműködve — gondosan ügyel, hogy egyik hónapról még a másikra se kerüljön át csúsztatni való szabadidő. *Ezzel szemben a dolgozóktól cserébe kapjuk a munka maradéktalan, idejében történő elvégzését. Ha nem így tennénk, még nagyobb gondunk lenne a létszámmal...*

— Körül vagyunk véve olyan üzemekkel, gyáraikkal — mondja *Samu Jenő állomásfőnök* —, ahol az emberek csökkentett munkaidőben, szabad szombatokkal dolgoznak. Akkor a vasutasoknak ne biztosítanánk a szabadnapokat? Rájöttünk, hogy csupán a munka jó vagy rossz szervezésén, esetleg a vezénylés helyes vagy helytelen módszerén múlik a dolog.

Felmérik a rejtett tartalékot

S hogy Józsefvárosban a szakszervezeti bizottság és az állomás vezetői megértették a munka szervezésében rejlő lehetőségeket, bizonyítja, hogy — egyelőre ideiglenes megbízatással — rejtett tartalék felmérő csoportot hoztak létre. *Vezetője Szabó Pál főintéző, régi, tapasztalt vasutas. Munkatársa Fejes György üzemmérnök és Bicskei Dániel technikus.* Technológiai felméréseik most arra irányulnak, hogy január elsejétől mind a forgalmi, mind a kereskedelmi dolgozók munkaideje tovább csökkenjen, *mégpedig havi 192 órára a jelenlegi 210, illetve 220 óra helyett.*

— Az ezzel kapcsolatos feladatokat és szempontokat már a dolgozókkal is megbeszéltük a termelési tanácskozásokon — újságolja az állomásfőnök. — *Tervünk megvalósításához egyetlen feltétel lesz, hogy a jelenleg megszabott 474 főnyi létszám teljes legyen.* De hogyne találnánk vasutasnak jól bellő fiatalokat, amikor mi részükre havi 192 órás munkaidőt garantálunk? S így már a MÁV által biztosított kedvezményeket sem lehet majd lebecsülni...

Kovács József

A környező üzemekkel nem tudunk konkurrálni

Tolnai Józseffel, Tatabánya-Felső állomásfőnökével a szombati rakodásról, s az őszi forgalom gondjairól beszélgetünk.

— *Nálunk a szabadszombatok miatt nem volt probléma az idén — mondja. — A Tatabányai Szénbányászati Tröszt, a Cement- és Mészművek mindig időben, rendesen rakodik. Egyedül az okozott fennakadást nemrég, hogy a Lengyelországból jövő gipszkőszállítmány valahol elakadt és összetorlódott.* Ezért egy héten éjjel-nappal dolgoztak a cementgyárak, hogy kirakják az anyagot.

Az irányvonatok népszerűek

— Mi a helyzet jelenleg az irányvonatokkal?

— Nálunk ez a rendszer jól bevált. A különleges irányvonatok mentesítik *Budapestet, Székesfehérvárt, Szolnokot* és a többi nagy vasúti csomópontot. Ezek a vonatok az ország minden részébe, de még külföldre is eljutnak. Az idén a német brikett importjának csökkenésével ugrásszerűen megnövekedett a *Tatabányai Brikettgyár* szállítása. A többi vállalat a szokásos irányvonatmennyiséget igényelte.

— Felkészültek-e az őszi csúcsforgalomra?

— Az idén először beszélhetünk állomásunkon őszi csúcsforgalomról. Azért, mert a vállalatok az új gazdasági mechanizmusban nem halmozhatnak fel tartalék szénkészletet. *A Tatabányai Szénbányászati Tröszt, hogy kielégítse az igényeket, úgy intézkedett, hogy a szabadszombatokat nyáron adták ki és ősztől kezdve teljes kapacitással dolgoznak a bányákban.* A felhasználók a vasúttól is pontos szállításokat várnak. Az elmúlt esztendőben is növekedett állomásunkon a berakott áruk mennyisége, és az idén újabb kétszáz-kétszázötvenezer tonna emelkedésre számítunk.

Nincs utánpótlás

— Hogy győzik ezt munkával emberekkel?

— Nagyon nehéz. Éppen a legutóbbi hetekben hagyott itt négy régi raktárosunk, akik tizenöt-húsz évet szolgáltak a vasútnál. Új munkahelyükön több fizetést kapnak. *A városban a legalacsonyabb fizetések itt vannak. Jellemző a munkaerőhiányra, hogy öt éve nem tudunk érettségizett dolgozót felvenni.* Takarítónőt pedig végképp nem lehet találni. *Nemrég telepedett városunkba az Ikrus, az Ikarus, a Műanyaggyár, a Konfekcióipar és a Fonógyár részlege, amely mind-mind betanított női munkaerőket alkalmaz jó pénzért.* Hol vannak már azok az idők, amikor naponta huszönöt-harminc jelentkező kopogtatott az állomáson.

— Nem valami szép az állomás épülete és környéke. Bár szemmel láthatóan a lehetőségekhez képest igyekeznek rendben tartani. A várótermek szűkek, sokszor többen ácsorognak az épületen kívül, mint ahányan bent helyet kapnak.

Kicsi az állomás

— Sajnos, állomásunk forgalma régen kinőtte már az öreg épület falait. A *személyforgalom is hihetetlenül megnövekedett azáltal, hogy a szomszédos Bánhidán felépült Tatabánya—Újváros.* 1938-ban helységünknek tizenöt-húszezer lakosa volt, az ötvenes években már negyven-ötvenezer, és a legújabb adatok szerint most kilencven-százezerre nőtt a lakosok száma. Huszonnyolc távolsági autóbuszjárat hozza-viszi az évi kilencszáznyolcvanezer utast.

— Várható-e javulás?

— Félhivatalosan szó van arról, hogy a vasút fővonalát eltérítik innen, mert ez az állomás lejtőjével, ívelvel megnehezíti a személy- és teherforgalmat. *A másik terv: új, korszerű állomás épülne a mostani helyén. Mindezek még csak tervek.* Megvalósulásukig még sok nehézséggel kell megküzdenünk az élüzemszintet teljesítő állomás dolgozóinak.

Molát Ferenc

Négy vasutas meghalt

1969. okt. 14-én 18,58 órakor Moha állomáson a 2887/II. sz. vonat váltóellenőrzés elmulasztása miatt a kijelölt és szabad IV. sz. vágány helyett a 2898-as számú vonattal elfoglalt II. sz. vágányra járt, s azzal 35—37 kilométeres sebességgel út. között. A baleset következtében Zalka Gyula mozdonyfűtő nagyigmándi, Bécsi István kocsirendező fehérvárcsurgói, Bartal István vonatfékező sárkeresztúri és Balázs Imre vonatfékező polgárdi lakos életét vesztette. Az anyagi kár is jelentős. A rendőrség Szili József váltókezelőt letartóztatta.

POLGÁRDI, KILIÁN GYÖRGY ÚT 16.

Nagyon egyszerű takaros, szoba-konyhás ház. Esős, ködös délelőttön kopogtattunk be a lakás ajtaján. *Őszhajú, megtört arcú asszony fogadott, karján egy szőke, szomorú szemű kislánnyal. Amikor kiejtettük a nevet: Balázs Imre, az asszony felzokogott.*

— Kisfiam, egyetlen kisfiam. Soha nem láthatlak már. Amióta meghallottam, hogy meghalt, csak sírok és sírok...

Egy édesanyának borzalmas fájdalom elviselni, hogy gyermeke, akit féltő gonddal nevelt, akit emberré nevelt, már nem él. *Pedig Balázs Imre, a 28 éves, egészséges, jó fizikumú vasútas életet szerető, optimista, nyugodtabb, szebb életre vágyó családapa volt.* A három kiskorú *gyermek: az 5 éves Ágika, a 3 éves Gyöngyike és a másféléves kis Marika hiába* várja már az édesapucit. Soha nem jön haza. És a negyedik, aki november közepén születik majd meg, *senkinek nem mondhatja azt a szót: édesapám.*

A HALÁL MINDIG ELSZOMORÍT,

a halál mindig fáj. De kétszeresen fáj, ha fiatal életet rabol el, ha olyan valaki távozik el közülünk, aki tervvel, vággyal telítve élni akart a családjáért, a gyermekeiért, a közösségért. S Balázs Imre sok mindent félben hagyott. *Félbe maradt a pályája, amit 1968. december 10-én kezdett csak el* — a mezőgazdaságból jött a vasúthoz, mert utazni vágyott. Szerette a munkáját, pontos, lelkiismeretes vasútas volt.

Devecsei Andor vonatvezető — aki az összeütközéskor Moha állomás forgalmi irodájában volt — így jellemezte őt:

— *Imrére mindent rábízhattam. Nagyon jó munkatárs volt. Mindig, mindenről beszámolt, s azon az estén is, amikor szolgálatba álltunk, boldogan újságolta:*

— Az asszonnyal ma délelőtt megvettük a téli tüzelőt, meg a stukatúrnak való fát. Még ebben a hónapban befejezzük a kis házat, s aztán karácsonykor olyan lakásszentelőt csapunk komám, hogy no...

A VÍGSÁG HELYETT FÁJDALOM

és keserűség költözött a Kilián utcába. A szülői ház udvaráról látni lehet a félig felépített házat. *Az építkezést a barátok, kollégák, Székesfehérvár állomás vasutasai fejezik be, mert élnek azok, akik szerették őt, akik vállalják és megvalósítják a fiatal vasutas vágyát, óhaját.* Lehet-e ennél szebb, s felemelőbb érzés, mint együttesen, összefogva segíteni a rászorultakon, az elesetteken? S lehet-e fájdalmasabb érzés, mint elveszíteni azt, akit nagyon szeretünk.

A zokogó édesanyát, a fiatal özvegyet, aki egyébként nem tartózkodott odahaza — és a három kis árvát látva szüntelenül csak arra gondoltam: *miért, miért történhetett?*

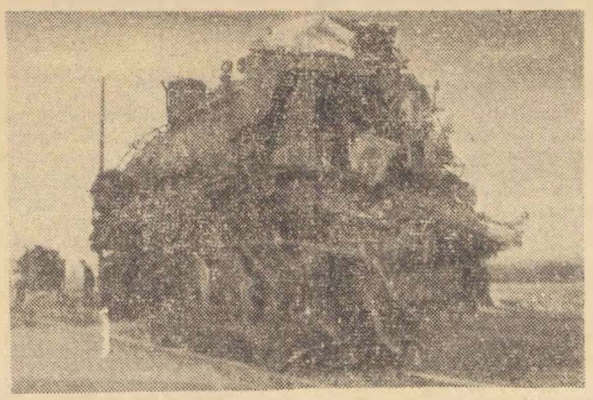
★

A TEMETŐBEN, A BEJÁRATTÓL BALRA

a dombtetőn frissen hantolt sír. A koszorúerdőtől szinte alig látni a fejfát, amelyen ez áll: *„Itt nyugszik Bécsi István, élt 48 évet. Meghalt 1969. október 14-én"*

Fehérvárcsurgón szinte mindenki ismerte őt. És sokak emlékezetében úgy él, mint a kerékpáros vasutas, mert a házától a munkahelyéig, pontosabban Moha-rakodóig mindig kerékpárral járt.

A temetésre nagyon sokan eljöttek. A szerencsétlenség híre mindenkit megrendített. Úgy mondják, szép temetés volt, bár egy temetés sohasem szép, az mindig fájdalmas és szomorú, de az emberek ezzel az utolsó tisztelettadás jelentőségét akarják érzékeltetni. *A sír mellett kétoldalt fehérkeresztyűs, egyenruhás vasutasok álltak, s amikor a koporsót engedték le, a székesfehérvári MÁV férfikar énekelt.* Ott voltak Székesfehérvár állomás vezetői, ott voltak a barátok, munkatársak. Bécsi Istvánt beteg felesége és 22 éves lánya gyászolja.



Az ütközés következtében a mozdonykonyha teljesen eltűnt. *(Lantos Géza felvétele.)*

A faluban még mindig sokat beszélnek a szerencsétlenségről, s a mondatok mögött mindenütt ott a kérdés: hogyan történhetett?

★

A FELELETET SZILI JÓZSEFTŐL,

Moha állomás tartalékos váltókezelőjétől, az ügy egyetlen vádlottjától várjuk.

A Fejér megyei Rendőrfőkapitányság vizsgálati fogdájából most kísérik be a vizsgálati osztály vezetőjének szobájába. *Riadt tekintettel néz körül, s görnyedve, magába roskadva tipeg a szoba közepére. Úgy ül le, hogy tekintetét a padlóra szegezi, s értetlenül bámul maga elé.*

— Hogyan történt? — s

Azonnal megkezdték a sérült vágányok helyreállítását. *(MTI Fotó Fehérvári Ferenc felvétele)*

ezt most már tőle kérdezzük.

Csend! Szája szöglete megremeg, arcvonása gondterheltebb lesz, de hang nem jön a torkán. Maga elé néz szótlanul, mint aki érzi és tudja, valami rettenetes, valami borzalmas dolgot követett el. Aztán egy kis idő múlva mégis urrá lesz a kétségbeesés felett és beszélni kezd.

— *Azon a napon este 18 órakor álltam szolgálatba. Hazulról, Lovasberényből délután 2 órakor jöttem el. Mindig ilyen korán kell elindulnom, mert nagyon rossz a közlekedés.* Délelőtt a ház körül dolgoztam, s a faluban jártam. Inni nem ittam.

— A balesetet megelőző percekben mire gondolt, mivel volt elfoglalva?

— Arra gondoltam, hogy a kukoricának górét kell építeni, mert nagyon jó lesz a termés és nincs hová tenni. *Meg az is eszembe jutott, hogy mennyi mindent tudnék még odahaza dolgozni, ha nem kellene mindig — az esti váltáshoz — már délután 2-kor hazulról elindulnom.*

— Nem tudott lakhelyéhez közelebb kerülni?

— Vonali tartalékos vagyok — illetve csak voltam — és mindig oda tettek, ahol szükség volt rám. Moha állomáson már június óta dolgoztam.

— Szerette a munkáját?

— Igen!

— Miért vezette félre a forgalmi szolgálattevőjét azzal, hogy jó váltókulcsszámot mondott be, akkor amikor azt a kulcsot nem is látta? Miért jelentette, hogy a bejáró 2887/II-es számú vonatnak állította a váltót?

— Arra gondoltam, hogy azonnal kimegyek és elvégzem a munkát.

— Miért nem ment ki?

— *Mert amikor letettem a kagylót, az asztalon megpillantottam a naplót és eszembe jutott, hogy az előző ténykedésemet — mert tolatás volt az állomáson — be kell írni, s elkezdtem az írást.* Így feledkeztem meg arról, hogy váltót kell állítani.

— Ismerte a halottakat?

— Nem!

— Bűnösnek érzi magát?

— Igen.

SZILI JÓZSEF VALÓBAN BŰNÖS,

de nem bűnöző. Megtévedt, felelőtlen ember, aki nem tudta és nem érezte annak a munkának a súlyát és felelősségét, amit végzett. *Amit tett, mégsem rosszindulattal, előre megfontolt szándékkal tette, azt hitte, ismeri önmagát, azt hitte, tud majd a gondolatai felett uralkodni.* Tévedett. S ez az egy tévedés négy ember, négy vasutas társának halálát okozta.

Abban a pillanatban, amikor azt mondta, hogy állította a váltót, arra nem gondolt, hogy az utasítást szegte meg, hiszen minden bizonnyal többször is megtette már ezt. *Túl biztos volt önmagában? Azt hiszem, nem! Inkább úgy mondanám, nem ismerte önmagát.* Nem hitte el, nem tudta, hogy feledni is tud.

Szili Józsefnek két kiskorú gyermeke van, s a lovasberényi két szoba összkomfortos családi házban négyen síratják. A beteg édesanyja, a feleség és a két gyermek. Zokog a család, mert az apa börtönben van. S másutt zokog a család, mert az apa a temetőben van.

NÉGY VASUTAS MEGHALT,

mégis öt az áldozat. Ő az ötödik. Mert a sebek behegednek, a fájdalom lassan elmúlik, s a halottak már nem éreznek, nem szenvednek. De az ő lelkiismeretét ki nyugtatja meg? Ki, vagy mi törli ki emlékezetéből azt a tudatot, hogy meggondolatlan, felelőtlen tettével négy ember, négy munkatársa halálát okozta!

Legyen ez figyelmeztető minden vasútasnak!

Szerényi József

Két újítás Nyékládházán

Nyékládháza állomáson szeptember 16-án újítási ankétot tartottak. Az ankét után hat javaslatot adtak be. Közülük kölönösen jelentős az, amelyben a kiskörei vonal elsőrangúsítását tanácsolják. *Az újítás által gyorsabb, olcsóbb lenne a kavicsszállítás és sok vonatot lehetne megtakarítani.* Az anyag gyors, és olcsó szállítása meggyorsítaná a kiskörei építkezést is.

A másik javaslat azzal kapcsolatos, hogy Nyékládháza állomás idén 10 millió forint bevételt veszít el kocsihiány miatt. Ezt csökkenteni lehetne, ha a Debrecen térségébe irányuló üres szerelvényeket Nyékládháza megrakhatná.

Uglyai Sándor

Baleseti krónika

Október 15-én 11 óra 30 perckor Lepsény állomás IX. számú rakodóvágányán átmenő sorompó nélküli útátjárón a dombóvári pályafenntartási főnökség 1188 számú tehervágány-gépkocsija összeütközött a lepsényi Kossuth Termelőszövetkezet vontatójával. A baleset következtében a vágány-gépkocsivezető fején és lábán könnyebb sérüléseket szenvedett. A balesetet az okozta, hogy a tehervágány-gépkocsi és a közúti jármű vezetője nem tartotta be a közlekedési szabályokat.

★

Október 15-én 11 óra 40 perckor *Barcs és Csokonyavisonta között a 393/94 számú szelvényben levő sorompó nélküli útátjárón a kaposvári pályafenntartási főnökség 46-os menetigazolvánnyal közlekedő vágánygépkocsija összeütközött egy pótkocsis közúti vontatóval.* A baleset következtében négy személy súlyos sérülést szenvedett. A balesetet az okozta, hogy mind a vágánygépkocsi, mind a közúti vontató vezetője nem tartotta be a közlekedési szabályokat.

★

Október 15-én 17 óra 30 perckor Orosháza és Nagyszénás között a 400/401 számú szelvények között levő sorompó nélküli útátjáróban a 7844/II. számú menetben közlekedő tehervágány-gépkocsik összeütköztek a 8. sz. AKÖV YC—61 számú közúti tehergépkocsijával. Az ütközés következtében Bodnár László könnyebb sérülést szenvedett. A balesetet itt is a két jármű vezetőjének együttes mulasztása idézte elő.

★

Október 17-én 11 óra 08 perckor *Sümegbánya és Sümeg* állomások között levő sorompó nélküli útátjáróban a 7522 számú személyvonat összeütközött az FD 96—63 rendszámú tehergépkocsival. Az összeütközésnél a 328 646 pályaszámú mozdony és a szolgálati kocsi kisiklott, s oldalára dőlt.

A balesetet az okozta, hogy a közúti jármű vezetője a párhuzamos közútról körültekintés, megállás és fékezés nélkül hirtelen a pályatestre fordult.

★

Október 27-én 11 óra 55 perckor Mosonszentmárton és Bősárkány állomások között a 746 számú szelvénynél Gál Istvánt, a celldömölki építési főnökség létszámába tartozó előmunkási egy anyagvonat előtt került. Nevezett életét vesztette.

Háromnegyed év baleseti mérlege

Aggasztó mértékű a csonkulásos balesetek emelkedése

A személyi üzemi balesetek alakulása az elmúlt háromnegyed év alatt szomorú képet mutat.

A halálos kimenetelű balesetek száma október 1-ig kevesebb volt ugyan a tavalyinál, de október 14-e után ez is megdőlt. Feltűnően és aggasztóan emelkedett a csonkulásos balesetek száma, mely az 1968. évi adatokkal már most megegyező: 35. *A múlt év háromnegyedében 25 ilyen jellegű baleset fordult elő. A növekedés mértéke 40 százalék.*

Figyelmet érdemel az a körülmény is, hogy a könnyebb következményű személyi balesetek mintegy 6 százalékos csökkenése ellenére 3 százalékkal nőtt a munkanapkiesések száma. *Ez idő szerint az egy sérültre eső gyógyulási idő 32,5 nap, csaknem 10 munkanappal több, mint az 1960-as évek elején volt. E tekintetben a növekedés állandó jellegű.*

A LEGTÖBB CSONKULÁSOS BALESET A FORGALOMNÁL TÖRTÉNT

A halálos balesetek közel 50 százaléka a forgalmi, 37 százaléka a pályafenntartási szakszolgálatnál történt. *Az áldozatok legtöbbször vonatfékezők, kocsirendezők, sarusok, váltótisztítók, esetenként vonatvezetők; a pályafenntartásnál: előmunkások, pályamunkások, a vontatásnál fűtők, esetenként mozdonyvagy motorvezetők.*

A csonkulásos balesetek száma a múlt év azonos időszakához viszonyítva valamennyi szolgálati ágnál emelkedett. A forgalomnál hattal, a járműirányításnál háromnegyed, a pályafenntartásnál kettővel, a vontatásnál eggyel.

A háromnegyed év csonkulásos baleseteinek 54 százaléka a forgalomnál, 20 százaléka a pályafenntartásnál, 11 százaléka a vontatásnál, és több mint 8 százaléka a járműjavításnál történt.

A csonkulásos balesetek nagymértékű növekvő jellege miatt szükségesnek látjuk azok előfordulási körülményeit részletesen vizsgálat alá vonni. A tényadatok azt mutatják, hogy az ilyen balesetek zömmel azonban a tevékenységi körökben fordulnak elő, ahol a halálos balesetek. Többségüknél igen kevésen múlott, hogy nem váltak tragikusabb kimenetelűekké.

A csonkulásos balesetek közül 16-ot különösen súlyosnak kell tekinteni, miután egy vagy több végtag elvesztésével végződtek. Ezek közül 12 a forgalmi szolgálatnál történt.

Íme a szomorú kép: Kézcsonkulást szenvedett négy, lábcsonkulást nyolc dolgozó. Mindkét láb csonkulásával végződött két dolgozó balesete és négy (!) végtagelvesztéssel járó balesetet szenvedett egy személy.

Mind a legsúlyosabb, mind a „kevésbé" súlyosak zömükben közlekedő vonatok kiszolgálásánál, tolatásnál, elegyrendezés közben következtek be. Az áldozatok jórészt vonatfékezők, kocsirendezők, sarusok. Súlyos baleset leggyakrabban a kocsik rá- és leakasztásánál tapasztalható mulasztások miatt fordult elő, mozgásban lévő kocsik közé egyenes testtartással történő belépéskor, legtöbbször váltók, kitérők fölött.

OK: A FIGYELMETLENSÉG

Nyolc csonkulásos balesetnél hatott közre a fent felsorolt ok. Hat csonkulást gépek, berendezések mozgó alkatrészei idéztek elő elemi szabályok megszegése miatt. Öt balesetet anyagmozgatásnál elkövetett szervezési hiba, négyet mozgó járműről le- és felugrás idézett elő. Gyakran szerepel járművek előli késői félreállás, késői saruzás, stb. is baleset-okként.

A halálos és csonkulásos balesetek alakulása tekintetében ez idő szerint *a budapesti igazgatóság helyzete valamivel jobb a többinél. Miskolcnál öttel, Debrecennél kettővel több a halálos, Szombathelynél öttel, Pécsnél néggyel, Szegednél hárommal* több csonkulásos baleset fordult elő, mint tavaly.

Figyelmet érdemel, hogy a Miskolc—Tiszai pályaudvaron három halálos, egy csonkulásos, Ferencvárosban két halálos, Zalaegerszegen egy halálos, egy csonkulásos, Szeged és Celldömölk állomáson két-két csonkulásos baleset fordult elő.

Több áldozatot követelt ebben az évben is az egymás testi épsége iránt érzett felelősség hiánya. A közlekedő járművek vágányútjában munkát végzők időben figyelmeztető „riasztása" életmentő fontosságú. A sípjelzések késői adása, vagy hiánya esetén a pályán dolgozóknak nincs elegendő idejük a „veszélyzóna" elhagyására. A munkahely felületes vagy hiányzó fedezését a legfontosabb biztonsági rendszabályok bűnös figyelmen kívül hagyásának kell tekinteni.

FEKETE NAPOK

Az erős „rákoccanás" szinte mindennapos jelenség, olyankor is, amikor kocsirendezők, vonatkísérők, sarusok vannak a kocsik között. *Nem egy esetben meg sem győződnek arról, hogy elvégezték-e az össze-, vagy szétakasztást, s máris további mozgásra adnak jelzést. Ilyen helyzetekből „menekülni" is esetleg csak csonkulás árán lehetséges.*

Feltétlen figyelmet érdemel az a sajnálatos tény, hogy október 14—től 17-ig öt halálos, hat súlyos és ugyanezen eseteknél négy könnyű sérülés történt. (Ezekről részletesen beszámolunk a baleseti krónikában.)

„Fekete hét a vasúton" címmel éppen egy évvel ezelőtt hasonló tragédiasorozatra hívtuk fel a közvélemény figyelmét néhány, sajnos azóta is fennálló probléma miatt. A balesetekből levonható tanulságok ma is ugyanazok, mint egy évvel korábban. Ismét és talán még idejében szeretnénk figyelmeztetni arra, hogy már eddig is igen kedvezőtlen helyzet alakult ki, pedig a téli zord időjárás ezután következik. Csökken a távolbalátás, a járművek zaja. A fenntartási tevékenység mindinkább a forgalom zavartalan lebonyolítására, a legveszélyesebb munkaterületekre, váltók, kitérők, útátjárókra összpontosul.

Feltétlenül le kell vonni az elmúlt évek tapasztalatait.

Hegedűs Károly

Percek múlva beléptem a Téli Palotába

Egy szovjet veterán emlékezései

Amikor belépett a moszkvai Junoszt szálló halljába, szinte lehetetlennek tűnt, hogy ez a fiatalos mozgású, atlétatermetű férfi, már a 72. életévét tapossa. Csak az ősz haj árulkodott az életkorról, s a mellén a kitüntetések, amely egy élet gazdag eredményeit tanúsították.

Az első benyomásokat igazolta *Teprokov Szemjon Alekszejevics* elvtárssal, a Vörös Hadsereg nyugalmazott tábornokával folytatott beszélgetésem, amikor életéről, élményeiről kérdeztem.

— Szegről-végről kollégák vagyunk — mondta beszélgetésünk kezdetén — hiszen 15 éves koromtól Petrográdon (Leningrád régi neve. A szerk.) mint vasúti pályamunkás dolgoztam. A napi 12 óra munkaidő mellett munkástársaimtól tanultam, nemcsak írni és olvasni, — hisz iskolába nem járhattam —, hanem olyan eszményeket is, melyek akkor még tilosak voltak. *Így kerültem kapcsolatba a munkásmozgalommal, és így lettem a Nagy Októberi Szocialista Forradalom egyik névtelen harcosa a sokszázezer munkás, katona és tengerész között.*

Teprokov Szemjon Alekszejevics
(Lantos Géza felvétele)

Gyere a Szmolnijba...

— Úgy tudom, Ön 1917 novemberében Péterváron tartózkodott.

— Igen. November 7-én — mint minden nap — fáradtan mentünk hazafelé a kora esti órákban, miközben az elmúlt napok eseményeit tárgyaltuk. Az egyik utcasarkon találkoztam egy régi munkatársammal, akiről tudtam, régi bolsevik.

— Gyere velem a Szmolnijba — hívott — ott most mindenkire szükség van!

— Napok óta mindenütt a felkelésről beszéltek, az utcatele volt felkelésellenes plakátokkal. *Tudtam, éreztem, hogy valaminek történnie kell, de akkor, 20 éves fejjel inkább a kaland vonzott, mint a munkásosztály ügyéért folytatandó harc, s elindultam...* A Szmolnij egy méhkasra emlékeztetett. Autók érkeztek, motorkerékpáros küldöncök indultak, a páncélautókon vörös zászlók lengtek, a kapubejárat mellett géppuskások álltak befüzött hevederrel. *Amikor a kapuhoz értünk, az épületből egyszerre sokan tódultak ki. mert ekkor ért véget a petrográdi szovjet rendkívüli ülése.*

Az első fegyverem

— Hosszabb ideig várakoztam a kapuban, miközben izgatottan figyeltem az érkező, távozó szórmesapkás katonákat, matrózokat és fekete zubbonyos munkásokat. Álldogálás közben mások beszélgetéséből értettem meg mi történt. A remélt változás rám is lelkesítőleg hatott. Ekkor ért vissza az az idősebb elvtárs, aki a Szmolnijhoz hívott. A nyakamba akasztott egy puskát és felszálltunk egy csomagokkal rakott tehergépkocsira.

— Én még sohasem lőttem fegyverrel — mondam, de letorkolt.

— Nem baj, de ma még lőni fogsz!

— A csomagokban röpcédulák voltak, melyeknek szövege így kezdődött: *„Oroszország polgáraihoz! Az ideiglenes kormány megbukott!"* A röpcédulák osztogatása teljesen elveite a figyelmemet a távolból hallatszó lövésekről. *Egy matróztól tudtam meg, hogy Lenin felszólította a Téli Palotába menekült Ideiglenes Kormány tagjait megadásra.* A palotát védő junkerek és a cári női zászlóalj nem tett eleget a felhívásnak, ezért az Aurora két jelzőlövést adott a palotára.

A röpcédulák elfogytak. Ekkor a Morszkajan voltunk. Egyszerre sok száz katona, matróz, munkás közeledett, valamennyiük kezében puska volt lövésre készen.

— El kell foglalni a Téli Palotát — hallottam a menet élérő. Sokan csatlakoztunk a hömpölygő emberfolyamhoz és a *Vörös Kapunál elértük a Palota teret.* Vörösgárdisták vezették e menetet. Egyikük óvatosságra intett:

— Vigyázva elvtársak, mert lőni fognak...

Haladtunk a hatalmas téren. A Sándor oszlopnál voltunk, mikor szórványos lövöldözés hallatszott a palotából. A lövésekre egyemberként rontott a tömeg a tér túlsó oldalán álló fabarikádokra és az elsők ajkán felhangzott:

A junkerek menekülnek

„Éljen, a junkerek elmenekültek!..."

Percek múlva beléptem a Téli Palotába, oda, ahová korábban magamfajta iskolázatlan parasztfiú sohasem tehette be a lábát. A Téli Palota elfoglalásával elsöpörtük a régit, a burzsoát. Ugyanebben az időben — késő este volt már — megkezdődött a Szmolnijban a Szovjetek II. Összoroszországi Kongresszusa, mely felhívása kimondta a munkások hatalomátvételét.

Ennek a hatalomátvételnek köszönhettem, hogy később a legmagasabb katonai képesítést megszereztem és tábornokként mehetett nyugdíjba egy olyan parasztgyerek, aki az első elemit 23 éves korában végezte el.

Lantos Géza

1969. október 31:

Világtakarékossági nap

1924-BEN, AMIKOR A MILÁNÓI KONGRESSZUSON az első takarékpénztárak megalapításának 100. évfordulóját ünnepelték, elhatározták, hogy október utolsó munkanapját világtakarékossági napnak nyilvánítják. *„Takarékosság — gondtalanabb élet az egész világon":* ez ennek a napnak világszer'e a jelszava. *Hazánk is bekapcsolódott a „Világtakarékossági nap" megrendezésébe, hogy az ebből az alkalomból végzett propaganda nyomán újabb családok álljanak be a takarékoskodók táborába.* Ez a tábor évről évre növekszik. *Jelenleg már 34 milliárd forint a takarékbetétállomány, s az elmúlt évi növekedés 4,4 milliárd forint volt:* annyi, mint az előző két évben összesen. Ebben az évben előreláthatólag 5 milliárd forint lesz az emelkedés. Az örvendetes eredmény ellenére is szükség van a világtakarékossági nap megrendezésére, vagyis arra, hogy az egyéni pénztakarékosságot további propagandával népszerűsítsük.

KÉTSÉGTELEN, HOGY AZ ÉLETSZINVONAL emelkedés szinte automatikusan tereli a jövedelmek egy részét az OTP-hez, a takarékszövetkezetekhez, a postahivatalokhoz, hiszen a családok zöme tisztában van azzal, hogy nem a pazarlás, nemcsak a mának élés, hanem a pénztakarékosság biztosítja a család anyagi alapját, jövőjét, maradandó, értékesebb cikkek beszerzését. De jóllehet ma már ez a gondolkodás van túlsúlyban, mégsem mondható általánosnak. *A világtakarékossági nap egyik elsőrendű célja tehát, hogy azokat a családokat is megnyerje a pénztakarékoskodás gondolatának és gyakorlatának, amelyek még nem élnek beosztó életmóddal, noha anyagi helyzetük megengedné a kisebb-nagyobb mértékű takarékoskodást, mindenféle különösebb áldozat nélkül is.*

KEVÉS OLYAN CSALÁD VAN, ahol rövidebb-hosszabb ideig tartó takarékoskodás nélkül tudnának megszerezni tartós javakat, lakást, lakberendezést, autót, motort, külföldi utazáshoz szükséges pénzt. *A tavalyi világtakarékossági nap alkalmával az ország minden városában, községében növekedett a takarékbetétállomány.* De a világtakarékossági napnak nem is az a legfontosabb célja, hogy azokban a napokban emelkedjék ugrásszerűen a betétállomány, s váltson minél több család új betétkönyvet, vagy toldja meg újabb összeggel régebbi betétjét, hanem az a cél, hogy a családok elgondolkozzanak azon, nem lehetne-e valamilyen módon az eddiginél helyesebb beosztással élni és valamilyen nagyobb cél elérésére takarékoskodni. A már régebben takarékoskodó családok ennek a jó ügynek a legjobb propagandistái, elsősorban ők hivatottak arra, hogy elmondják: érdemes volt-e takarékoskodni. mire jutottak volna pénztakarékoskodás nélkül. *Az ő szavuk és példájuk ösztönözhet elsősorban újabb százezereket a takarékoskodásra.*

A VASUTAS DOLGOZÓK KÖRÉBEN a takarékosság legelterjedtebb formája a KST. Évről évre többen igénylik és teszik magukévá a takarékoskodás e formáját is, amit bizonyít az a tény, hogy mind a tagok száma, mind a betét összege az elmúlt időszakban jelentősen növekedett. *A betét növekedésének kettős pozitív eredménye van. Ugyanis azon túlmenően, hogy a betét kifizetésekor a KST-tagok nagyobb összeghez jutnak, a kölcsönre kiadható összeg is növekszik, ami egy segítséget jelent a tagságnak nagyobb összeget igénylő kiadásaikhoz.* A kölcsönre kihelyezhető összeget nagymértékben növeli a *Vasutasok Szakszervezetének* közel egymillió forint összegű forgóalap-kiegészítése, amit a szakszervezet évenként a vasutas kölcsönös segítő takarékpénztárak rendelkezésére bocsát.

„Ezüst ládák"

Az NDK-ban sok nagyvállalat bekapcsolódott már a konténerforgalomba, kihasználva a *Drezda—Neustadt-i pályaudvar, Berlin—Frankfurter Allee* és *Rostock* tengeri kikötő között közlekedő konténervonat-összeköttetés előnyeit. Érthető, hiszen ez ma a vasút eddigi legkorszerűbb háztólházig szolgáltatása.

A pályaudvarokon mozgékony autódaruk emelik a konténereket a speciális vasúti kocsikra. A konténerek és vasúti kocsik méretei és kivitele teljes egészében megfelelnek a nemzetközi szabványoknak. A konténervonatok személyvonati sebességgel és előre meghatározott menetrend szerint közlekednek. Például a *Drezda—Rostock* útvonalat (a Berlini Frankfurter Allee pályaudvaron kétórás megállással) összesen *9 óra alatt teszik meg*

Tekintve, hogy a konténervonatok mint vonategységek kerülnek összeállításra, nincs szükség a vasúti kocsik rendezésére. A rakományok így a vasúti szállítás alatt sincsenek kitéve erős lökéseknek és megrázkódtatásoknak, amelyek a rendezés velejárói. A feladó üzemeknek nem kell előzetesen kocsit rendelniök és gondoskodniuk az időjárásálló csomagolásról. *A konténerforgalomban iparvágánnyal nem rendelkező üzemek is részt vehetnek.* A konténerek be- és kirakodása majdhogynem saját rezsiben történik közvetlenül a gyár telephelyén.

Tovább folytatódik a Frankfurter Allee konténerpályaudvar kiépítése. Háromvágányos rakodó mellékvágánycsoportokat építenek, amelyeket 25 méteres hatósugarú darukkal hidalnak át. A legkorszerűbb átrakodási technika alkalmazásával később lehetőség nyílik arra, hogy közvetlenül az egyik vonatrol a másik vonatra „szállhatnak át" majd a konténerek, minden közbenső szállítási eszköz nélkül, daruk segítségével. *Az elkövetkező években az NDK-ban 17 konténerközpontot és 63 konténerátrakodó telepet hoznak létre.* Még ez évben a Karl Marx Stadt-i konténerpályaudvar is megkezdi üzemét, majd Lipcse-Stötteritz és Magdeburg következik.

— **Átépítették a rakterületet** Zalalövő állomáson. Az egymillió forint értékű munkát a Zalaegerszegi Közúti Vállalat dolgozói végezték. A 2000 négyzetméter felületű rakterület megfelel a követelményeknek.

★

— **Ujítási felelősök értekeztek** a budapesti igazgatóságon. Az igazgatóság III. osztálya az állomások újítási felelőseit azért hívta össze, hogy megbeszéljék azokat a feladatokat, amelyek segítik az újítómozgalom fellendítését. Az értekezlet megállapította, hogy a budapesti igazgatóság területén az utóbbi időben csökkent a beadott újítások száma.

Véradás Debrecenben és Budapesten

A véradómozgalom társadalmi üggyé vált. Nincs szükség annak bizonyítására, hogy az emberi vér a gyógyítás mennyire felbecsülhetetlen eszköze.

A debreceni járműjavító dolgozói megértve a mozgalom célkitűzéseit, nemrégiben nyolcadik alkalommal tartottak önkéntes véradónapot. 400-an jelentkeztek véradásra, és 129 liter vért adtak.

A véradásban a szocialista üzemrészek és szocialista brigádok vállalták a legnagyobb részt. *Számos brigád csaknem teljes létszámmal jelent meg, s közülük is elismerésre méltó a Tótfalusi Sándor szocialista üzemrész, a hegesztő szocialista üzemrész, a megmunkáló osztály, gőzmozdonyjavító osztály, a karbantartó osztály és a kocsijavító osztály brigádjainak szinte maradéktalan részvétele.*

A budapesti igazgatóságon — amely 1965-ben a *Vöröskereszt mintaszervezet"* címet is elérte — október 14-én szintén véradó napot szerveztek. 185 vasutas adott vért, s 59 liter gyűlt össze a beteg embertársak gyógyítása javára.

A véradók megbecsülése és az eredményesebb munka érdekében szeptember 29-én véradó-ünnepélyt tartottak „véradó — vértkapó" találkozóval egybekötve. A jelenlevők többsége könnyes szemmel figyelte a megható találkozókat.

Az ünnepség keretén belül kiosztásra került 10 ezüstkoszorús jelvény. valamint a háromszor és annál többször 62 donor részére tárgyi ajándékokkal kedveskedtek. Az ünnepség végén színvonalas kultúrműsorral szórakoztatták a megjelent véradókat és vendégeket.

Volosinovszki János
Ács Boldizsár

VILÁGESEMÉNYEKRŐL RÖVIDEN

A kozmosz első hármasikrei

Évről évre újabb szenzációval lepi meg a világot a szovjet űrtudomány. Közülük is kiemelkedik az a legújabb kísérlet, amelynek során három Szojuz-űrhajó végzett csoportos űrrepülést. Hét kozmonauta tartózkodott a Szojuz—6, 7 és 8 fedélzeten. Programjuk hét napig tartott, ezen belül mindegyik űrhajó öt napig keringett Földünk körül.

Teljesen nyilvánvaló, hogy ez a kísérletsorozat már a nagyűrállomások létesítését készítette elő. Erre utalnak azok a manőverezési műveletek, melyeket végrehajtottak. *Mint a szakértők felhívták rá a figyelmet, az űrhajók többször is megváltoztatták röppályájukat, közeledtek egymáshoz és távolodtak. Rendkívül érdekes az is, hogy minden űrhajóparancsnok úgy hajtotta végre a manőverezési akciókat, hogy közben a kézi irányítóberendezést használta.* A sokféle kísérlet közül még az keltette fel a szakemberek érdeklődését, hogy a Szojuz 8 fedélzetén tartózkodó űrhajósok kipróbáltak egy olyan sextanst, amelynek segítségével, földi közreműködés nélkül is képesek voltak meghatározni az űrhajó röppályájának elemeit.

A Kozmosz első hármasikreinek teljesítményét világszerte nagy elismerés kísérte. Nemcsak arra mutattak rá: a kísérlet rávilágított, hogy még az űrhajók magasfokú automatizálása mellett is nagy szerep jut az emberi tudásnak és tapasztalatnak. *Ezen túlmenően hangsúlyozták: a kísérlet egyidejűleg azt is bizonyította, hogy a három Szojuz sikeres űrrepülésével új periódus vette kezdetét, méghozzá a világűrben való tudományos munka szakasza.*

Szovjet—kínai tárgyalások

A Szovjetunió és a Kínai Népköztársaság kormányai között létrejött megállapodás értelmében igen nagy jelentőségű tárgyalások kezdődtek Pekingben. A politikai megfigyelők egybehangzó véleménye szerint a másfél hónappal ezelőtt lezajlott *Koszigin—Csou En-laj-találkozó egyenes következményének tekinthető a pekingi megbeszélés.* E tárgyalásokkal kapcsolatban figyelmet érdemel a Novoje Vremja legutóbbi szerkesztőségi cikke, amely szerint *„az SZKP és a szovjet kormány minden tőle telhetőt megtett és megtesz, hogy fenntartsa a normális kapcsolatokat a két állam között. Kína iránti politikánkban — folytatódik a cikk — mint ezt számos pártdokumentum leszögezte, abból indulunk ki, hogy a viszony romlása ellentmond mind a szovjet, mind pedig a kínai nép legfőbb érdekeinek."*

Egy ízben, 1964-ben már nyolc hónapon keresztül folytak hasonló jellegű tárgyalások. Akkor nem sikerült megegyezést elérni. *Az idei esztendőben több alkalommal is kitört összetűzések tették szükségessé, hogy a két ország képviselői ismét tárgyalóasztal mellé üljenek.* A szovjet delegáció vezetője, V. Kuznyecov Pekingbe történt érkezésekor — s ezt minden kommentátor aláhúzta —, annak a reményének adott kifejezést, hogy a jelenlegi tárgyalások mindkét fél javára és hasznára eredményeseknek bizonyulnak majd.

Politikai krízis Libanonban

Törvényszerűen be kellett következnie a belpolitikai robbanásnak Libanonban. Az 1969-es esztendő egésze a libán politikai pártok, másfelől pedig a libán hadsereg és a libanoni területen tartózkodó partizánok megújuló harcának jegyében telt el. *A belpolitikai ellentétek azzal kapcsolatban élesedtek ki és váltak szinte feloldhatatlanná, hogy a jobboldali maronita „hármasszövetség" el akarja kerülni Libanon aktív részvételét az arab világ harcában, s ennek megfelelően szeretné megakadályozni a Libanon területéről kiinduló partizánakciókat.* Velük szemben az arab nacionalisták — s őket támogatja a nagyvárosok népe és a diákság — elutasítják e semlegességi politikát. Annak következtében válhatott még akutabbá a két tábor harca, hogy idestova hat hónapja [illegible] ügyvezető kormány áll az ország élén. Karami háromhónapos miniszterelnökség után — éppen egy Palesztína ellenes akciót követő tüntetéssorozat következtében — még április közepén beadta ugyanis lemondását, s azóta csak ideiglenes megbízatással rendelkezik.

E hatalmi vákuumban nemcsak a partizánok tevékenysége élénkülhetett meg. Ők mindenekelőtt stratégiai megfontolásokból tették át működésük színterét Dél-Libanonba a szomszédos Jordániából. *A jobboldal, amely tavaly a parlamenti választásokon amerikai pénzzel és támogatással többséget szerzett, de a libán nagytőke kívánságának megfelelően mégsem érvényesíthette hatalmát kormányalakítással is, hasonló módon erőteljes szervezkedésbe kezdett.* Mindenekelőtt a hadsereget igyekezett maga mellé állítani, és hogy nem sikertelenül, azt az is bizonyítja. hogy a libanoni hadsereg többször is fellépett a partizánok ellen E szisztematikus szembenállás leghevesebb és leadrasztikusabb megnyilvánulására került most sor.

Ez a libanoni krízis egyik oldala. De, mégha úgyis tűnik, hogy elsősorban belpolitikai fejleményről van szó, a Libanonban zajló eseményeket nem lehet függetleníteni a közel-keleti válság egészétől. A szudáni balranyitást és a líbiai monarchia megdöntését követően várható volt az ellenakció, s erre a félelmetendeje kormányválsággal küszködő Libanonnal alkalmasabb terepet nem választhattak volna az arab világ ellenségei ..

Ónody György

BRIGÁDVEZETŐI TANÁCSKOZÁS SZEGEDEN

Brigádvezetői tanácskozást tartottak a szakszervezeti bizottság szervezésében a szegedi igazgatóságnál, ahol 9 szocialista brigád dolgozik 107 fővel.

A tanácskozás, amelyet Török János tanácsos vezetett, meghatározta azokat a konkrét feladatokat, amelyeket a területükön dolgozó szocialista brigádoknak el kell látniok. Felhívták a figyelmet a brigádok közötti összhang javítására, a munkakapcsolatok erősítésére, s megállapították, hogy a termelési, gazdasági célokon túl a szegedi szocialista brigádoknál megvalósul a mozgalom hármas jelszava.

Az igazgatóság területén a dolgozók 45 százaléka vesz részt a szocialista brigádmozgalomban, már számosan elnyerték a szocialista címet. Az igazgatósági szocialista brigádok mindegyikének, de különösen a forgalmi osztályon levők tagjainak külön feladata a külszolgálati brigádokkal együttműködve biztosítani a célkitűzések megvalósítását.

Sziládi Sándor

Érdekességek a vasutasok sportjából

Van mostanában miért szurkolniok — az ország minden részében — a labdarúgást kedvelő vasutas szurkolóknak. *Izgalmas kérdés, hogy sikerül-e a Szombathelyi Haladásnak az NB I-ben, a Székesfehérvári MÁV-nak és a Miskolci VSC-nek az NB I. B-ben a bentmaradásért folyó harcban felülkerekedniе?* Szinte nagyítóval kell keresnünk, hogy az NB II. három csoportjában az élen álló BVSC-nek, DVSC-nek és MÁV DAC-nak sikerül-e megőriznie a hajrában is a vezető helyét, amely a három vasutas csapat NB I B-be jutását jelentené.

Feltámad a PVSK?

A sok kérdőjel között is figyelem kíséri a Pécsi VSK labdarúgóinak erőfeszítéseit az NB II Nyugati csoportjában. Az egyesület idén ünnepelte fennállásának jubileumát és bizony sokáig úgy festett, hogy az ünnepséget a nagyműltú labdarúgócsapat kiesése majd megkeseríti. *A tavaszi idény befejezésekor a PVSK a bajnoki táblázat utolsó helyén állt, mindössze 10 pontja és igen rossz gólaránya volt. Az őszi idényt sem kezdte valami jól a csapat: Mázа-Szászváron 4:2-es vereséget szenvedett és helyzete tovább romlott.*

Az őszi idény második fordulójában kezdődött a „változás". A PVSK 2:1-re legyőzte a bajnokjelölt Savariát. Ez az értékes győzelem visszaadta a csapat önbizalmát. *Ettől kezdve hétről hétre szállította a nagyszerű eredményeket.* Legyőzte a másik bajnokjelöltet — a MÁV DAC-ot is. A pontokat szerző veretlenségi sorozatában a 24. fordulóban állította meg a Szekszárdi Dózsa, majd Dorogon szenvedett vereséget.

Reméljük, hogy a kiesés elleni harc eredményes lesz és a labdarúgók az egyesület fennállásának 51. évében is az NB II-ben kergetik a bőrlabdát.

Akire felfigyeltek

Ki ez a Halmosi? A budapesti Magyarország—Dánia labdarúgó világbajnoki mérkőzésen, a televízió előtt ülve, sok ember tette fel ezt a kérdést. *A magyar csapat egyik újonca, Halmosi Zoltán, a Szombathelyi Haladás fiatal fedezete, ragyogó játékkal mutatkozott be a magyar válogatottban.*

Nos, Halmosi Zoli valóban fiatalon „robbant" a magyar labdarúgás legelső vonalába. *Szombathelyen, a 405. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézet tanulója volt, itt tett szakmunkásvizsgát, innen került a Szombathelyi Haladás csapatába.* Ebben az évben végleg megtalálta a helyét és stílusát a szombathelyi vasutascsapatban, hétről hétre kimagaslóan jó teljesítményt nyújtott. Ezzel az állandó jó formával hívta fel *Sós Károly* szövetségi kapitány figyelmét is.

Első szereplésével nem okozott csalódást a magyar labdarúgás hatalmas táborának, s reméljük, a további válogatott szereplésével sem...

A „gyerekesek"

Hazánk minden városa, községe emlékezetes ünnepségekkel köszönti felszabadulásának 25. évfordulóját. *Az ünnepi műsorból nem hiányoznak a színvonalas, érdekes sportesemények sem. Debrecen felszabadulása negyedszázados jubileumán az egyik legérdekesebb, legrangosabb sportesemény a DVSC és Kolozsvár kerékpárosok nemzetközi versenye volt.* Mind a háztömbkörüli pontverseny, mind a Debrecen—Hortobágy közötti műúton megrendezett 20 kilométeres országúti párosverseny a jól képzett vendégek győzelmét hozta. *A debreceni vasutasok közül Kaszab szerepelt a legjobban: a háztömbkörüli pontversenyben a második helyen végzett, az országúti párosversenyben — Habinával az oldalán — a harmadik helyet szerezte meg.* Mindkét versenynek hatalmas szurkolótábora volt, nagyszerű hírverést biztosított a „porfelhőlovagok" sportjának.

A mesteredző

A Testnevelési Főiskola levelező tagozatának sikeres elvégzése után az MTS Országos Tanácsa a „Mesteredző" kinevezést adományozta Pintér Istvánnak, a BVSC-birkózók vezető edzőjének. Pintér 14 éven keresztül birkózott eredményesen a BVSC színeiben, 1950-től pedig a vasutasbirkózók nevelésében veszi ki derekasan a részét. Két éve függetlenített edzőként dolgozik. Vezetése mellett éppen ezekben a hetekben küzd a BVSC kötöttfogású csapata az NB I-be, a szabadfogású csapata az NB II-be feljutásért.

Eredményes munkát végző, lelkiismeretes sportember kapta a „Mesteredző" kinevezést id. Pintér István személyében. *Az „id." jelzőt azért tesszük neve elé, hiszen „ifj." Pintér István — az új mesteredző fia — ugyancsak a legeredményesebb BVSC-birkózók közé tartozik.*

Száll a diszkosz

Remek országos rekorddal tett pontot az idei atlétikai évadra *Tégla Ferenc, a Szegedi VSE diszkoszvetője.* A Bp Építők sporttelepén, az NB I. B küzdelmei során 62,90 méterre javított a klasszikus atlétikai számban az országos rekordot. A rekord nem amolyan „kicsúszott" nagy dobás volt, noha a 62,90 a sorozat utolsó dobásában „jött be". Az előző négy dobás mindegyike 60 méter körül volt. *Tégla a jelek szerint az idény végére lendült igazán bele.* Igaz, az előző országos rekordját, a 61,82 m-es eredményt júliusban, saját „házájában", Szegeden érte el. Ezt az eredményét javította a Népligetben 10 centiméter híján 63 méterre.

A jubileumi kupa

A kispályás labdarúgó-bajnokság Európa-szerte mind erőteljesebben hódít, nálunk azonban még elég nehezen ismerik fel sok előnyét, főleg a tömegsportban. Ám, mégis mind több főleg vidéki kispályás labdarúgó-bajnokságról, tornáról kapunk hírt. *A Nyíregyházán kiadásra kerülő Kelet-Magyarország című lap — megjelenésének 25. évfordulója alkalmából az egész megyére kiterjedő kispályás labdarúgótornát írt ki.* A benevezett 24 csapat igen érdekes, színvonalas mérkőzések keretében, három csoportban játszotta a selejtező mérkőzéseket. A három csoport első helyezettjei jutottak a hármas döntőbe. A három csoportbajnok — *az Utasellátó, a Dohánygyár és a Vas- és Fémipari Ktsz* küzdelméből az *Utasellátó* került ki győztesen és ezzel megszerezte a jubileumi kupát.

Az atlétikai EB

A Vasutas Európa-bajnokságok sorozatát hozta az 1969-es esztendő. Számos vasutas EB-ről beszámoltunk már, a Kassán lebonyolított atlétikai EB beszámolójával azonban még „adósak maradtunk". *Nos, a VII. Vasutas Atlétikai EB-n is helytálltak a magyar versenyzők. A legeredményesebben Gelei Éva (SZVSE) szerepelt, aki a női magasugrásban 160 cm-es eredménnyel győzött.*

Jól szerepelt a kassai EB-n a Nyíregyházi VSC két versenyzője, a hosszútávfutó *Kiss József* és *Bákány András* is. Kiss a 10 000 méteres síkfutásban — 28 induló között —, a negyedik helyen végzett, Bákány pedig — a 3000 méteres akadályfutásban a döntőbe jutott, ahol a hatodik helyet szerezte meg. A magyar női csapat az összesített pontversenyben a 8., a férficsapat a 9. helyen végzett, a részt vevő 17 nemzet legjobb vasutasatlétái között.

Vedres József

PRESSZÓKÁVÉ, KAKAÓ, HIDEG UDITÓ ITALOK, BUFÉÁRUK, CIGARETTA, LEVELEZŐLAP, BELYEG.

Az utasok gyors kiszolgálását biztosítják a pályaudvari automaták

Olvasd, terjeszd a Népszavát!

A Népszava szerkesztési és terjesztési kérdéseiről a közelmúltban ankétot tartottak a SZOT székházában, az SZBT, a szakszervezetek budapesti bizottsági és néhány nagyüzem szakszervezeti bizottsága titkárainak részvételével.

Az ankéton a Népszava tartalmi és terjesztési kérdéseiről folyt vita annak érdekében, hogy a szakszervezetek központi lapja minél több segítséget nyújthasson a szakszervezeti funkcionáriusok munkájához, ugyanakkor minél jobban kielégítse a szervezett dolgozók napilapjuk iránt támasztott igényeit.

Igen sok jó javaslat hangzott el a részvevőktől, melyet a Népszava szerkesztősége hasznosítani fog. *Ilyen javaslat volt például, hogy a lap térjen vissza a kollektív szerződésre, foglalkozzon még többet a kategorizálással, átfogóbban, egy-egy üzemre vetítve a tapasztalatokat.* Ugyanakkor közölje a szakszervezeti központok álláspontját ezekről a dolgozókat érzékenyen érintő kérdésekről.

Az olvasók rövidesen találkoznak majd a lap hasábjain megvalósított javaslataikkal, többek között október 18-tól minden szombaton 4 oldal terjedelembővüléssel, amelyen

„SZÉP SZÓ"

címmel, kulturális — irodalmi, művelődéspolitikai összeállítást jelentet meg a lap.

A Népszava kibővített kulturális rovata szépirodalmi olvasmányokat, elbeszélést, tárcát, verset, kulturális politikánkat érintő írásokat, kritikákat közöl. Olyan szépprózai írásokat, amelyek kapcsolatban vannak mindennapi életünkkel, a mai ember küzdelmeivel, gondolatvilágával, a mai munkásemberek életével.

Bemutatja a lap olvasóinak az alkotókat, életútjukat, új munkáikat. Hírt ad majd a szellemi életünkben zajló vitákról, a szomszédos országok magyar nyelvű irodalmáról, művészetéről, ugyancsak megjelenési alkalmat nyújt a fiatal alkotóknak.

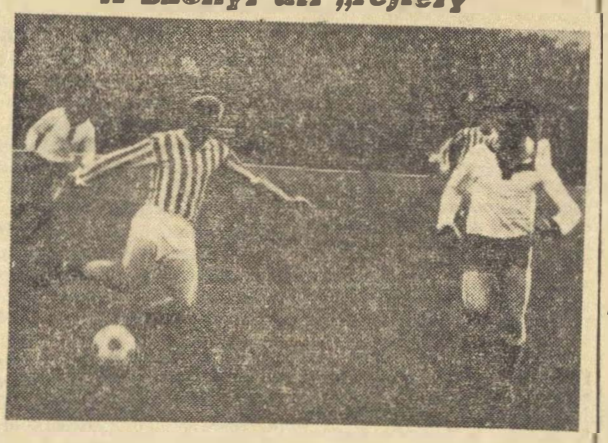
A rovat az eddigieknél bővebben foglalkozik a dolgozók érdeklődési körében álló népszerű műfajokkal is, mint a televízió, a film, a színház és a képzőművészet.

A Népszava előfizetési díja a nagyobb terjedelem mellett is változatlan marad.

Az ankéton a tartalmi kérdéseken túl, a részvevők szinte kivétel nélkül foglalkoztak a lap terjesztésének társadalmi segítésével egyben megállapították a szakszervezeti szervek igen fontos szerepét a Népszava olvasottságának további emelésében. *Hangoztatták, hogy a lapot a dolgozók szeretik, de a papírellátási nehézségek miatt hosszú éveken át tartott laphiány miatt nagyon sokan nem jutottak hozzá. Még ma sem tudják mindenütt, hogy a Népszavából a kiadó most már minden igényt ki tud elégíteni.*

Szakszervezetünk bízik abban, hogy a szolgálati helyek, csomópontok és járműjavító üzemek aktívistái élen fognak járni a Népszava mintegy 300 ezres olvasótáborának további növelésében.

A Szőnyi úti „rejtély"



Jelenet a BVSC és a Papp J. SE. mérkőzésből.

A BVSC az NB II. Északi csoportjában a bajnoki cím esélyese maradt a 26. forduló után is, miután Nyíregyházáról 2:0 arányú győzelemmel elhozta mindkét pontot. *Érdekes, hogy vidéken általában jól szerepel a BVSC, inkább a hazai mérkőzéseken ad fel „rejtvényt" szurkolóinak.* Így volt ez a Papp J. SE ellen, amikor — remek játékkal — 5:0-ra győzött a budapesti vasutas csapat. Két héttel később — ugyancsak a Szőnyi úton — sokkal gyengébb játékkal vereséget szenvedett az EVTK-tól. *(Képünkön a csikos mezes BVSC-csatárok támadják lendületesen a Papp J. SE kapuját.)*

A bajnokság befejezéséig még nagyon nehéz 90 percek várnak a BVSC-re. Lapunk zárta után — november 1-én — került sorra a Kossuth KFSE elleni rangadó és még hátra van a bajnoki címben titokban reménykedő Volán elleni mérkőzés — ugyancsak a Szőnyi úton. *Reméljük, a BVSC csapata nem ad fel újabb rejtvényt szurkolóinak.*

Gond a személyzeti osztályon

— A modernizált ceglédi állomásra keresünk kisméretű személypénztárosokat.
— A kartársnő magasságban elfér, derékban azonban meghaladja a pénztárfülke űrszelvényét.

Szolgálatátadás Záhonyban

— A 3. sz. őrhelyen a patkányokat teljes létszámban átadtam.
— Aztán nehogy hiányt találjanak az igazgatóság ellenőrei!

(Pusztai Pál rajzai)

HÍREK

— ***A DOLGOZÓK ÉLET- ÉS MUNKAKÖRÜLMÉNYEIVEL,*** *az illetmény- és védőruha-ellátással, valamint a téli tüzelőellátás gondjaival foglalkozott Hatvan állomás szakszervezeti bizottságának munkásellátási bizottsága az október 31-én megtartott bizottsági értekezleten.*

— **Háromévtizedes vonatkísérői szolgálat után** nyugdíjba vonult Tapolca állomásról Mórocza Gyula vonatvezető. Munkatársai a szerény, csendes természetű kollégának nyugdíjba vonulása alkalmából egészséget és hosszú életet kívántak.

— **Élüzem szinten teljesítette** első félévi tervét a békéscsabai szertárfőnökség. A dolgozók a szocialista szolgálati hely címért küzdenek.

— **80 NYUGDÍJAS VASUTAS RÉSZÉRE** szervezett találkozót Debrecen állomás vöröskeresztes szervezete. A baráti vendéglátás célja az volt, hogy a nyugdíjasok továbbra is tartsanak kapcsolatot munkahelyükkel.

— **Nehézségei ellenére versenyben van az élüzem szint** eléréséért Szob állomás. A harmadik negyedévi állomási átlag 100,74 százalékos volt.

— **A Magyar Néphadsereg napja alkalmából az orosházi** határőrség parancsnoksága a vasutasoknak a határőrizetben nyújtott segítségéért díszes emlékplakettet adományozott. A vasutasok az együttműködés javítására tettek ígéretet.

— *EGY TELEVÍZIÓT AJÁNLOTTAK FEL az egyik közeli iskolának Nyíregyháza állomás dolgozói szocialista brigádvezetői értekezletükön. A készüléket már át is adták a nyíregyházi 13. számú általános iskolának.*

— **A békéscsabai fűtőháznál** több mint 25 éretségizett fiatal határozta el, hogy megszerzi a motorvezetői vizsgát. A húszhónapos tanfolyam után Békéscsabán biztosítva lesz, hogy az új gépekre képzett vezetők ülhetnek majd.

— **A MOZGALOM FEJLŐDÉSÉVEL,** eredményeivel és az őszi, valamint téli szállítási problémákkal foglalkoztak a debreceni igazgatóság szocialista brigádvezetőinek értekezletén.

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor, Szeged; Ács Boldizsár, Budapest; Szűcs Ferenc, Hatvan; Bognár Károly, Tapolca; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Czeglédi Sándor, Kecskés Gábor; Volosinovszki János, Debrecen; Pacz József, Curtici; Pintér Lajos, Vácrátót; Varsányi László, Nyíregyháza; Bezzeg Lajos, Gyöngyös; Budavári Lajos, Pécsbányarendező; Ugiyai Sándor, Nyékládháza: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Cserey György, Rákosszentmihály, Springenszeisz Ferenc, Nagyszentjános, Szűcs Ferenc, Hatvan, Szilvássy József, Nyíregyháza, Kulcsár Ervin, Dunakeszi: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

42. számból: Irányelvek az 1969. IV. negyedévi termelési tanácskozásokra.

118 750/1969. 11. B. Végrehajtási utasítás kiadása a megyei Idegenforgalmi Hivatalok utazási irodái menetjegyárusítási tevékenységének szabályozására.

43. számból: 111 346/1969. 2. B. Az utazószolgálatot ellátó dolgozók változóilletmény rendszere.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János

Felelős szerkesztő: Vis 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 234—819

Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszám: 75.915.001—40

Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

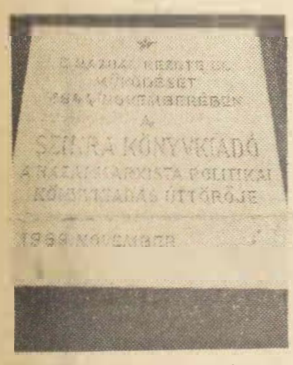
XIII. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM — Ára 40 fillér — 1969. NOVEMBER 19.

25 éves a hazai marxista politikai könyvkiadás

Berei Andor, a Kossuth Könyvkiadó igazgatója ünnepi beszédét mondja.

25 év telt el azóta, hogy Szegeden, 1944 novemberében, a Kígyó utca 1. számú házban megkezdte működését a *Szikra Könyvkiadó*. Még tombolt a világháború, még hallatszottak az elvonuló vihar égzengései, de Szegeden fellobbant az a szikra, amely az összekuszált sötétségben a mai fények erőforrásait villantotta fel. Rettegés, bizonytalanság, az ismeretlen, új világtól való görcsös félelem ült az emberekben. *Igazat kellett írni és mondani, vezetni kellett a megtévesztett, félrevezetett embereket — a marxizmus igazával.*

Ezt az igazságot, szükségszerűséget ismerte fel az MKP Központi Vezetősége, és a föld



A leleplezett emléktábla

(MTI Fotó: Tóth Béla felvételei)

alól a napfényre hozta az ideológiai, politikai munka alapvető tenyezőjét, a politikai könyvkiadást.

Az átkokkal teli fasiszta propaganda helyét elfoglalta a történelmi igazságokkal érvelő, tudományos marxizmus. A szocializmust, Szovjetuniót, marxizmust rágalmazó írások helyét — az igazság tényei.

A konkrét politikai tevékenységen túl, lényeges funkciót töltött be a Szikra a tudat atalakításában, a marxizmus—leninizmus ideológiájának terjesztésében.

A jubileum alkalmából a Magyar Újságírók Országos Szövetségének székházában Berei Andor elvtárs, a Kossuth Kiadó igazgatója adott tájékoztatót, majd Jakab Sándor elvtárs, az MSZMP KB osztályvezetője, a Magyar Nemzeti Galériában megnyitotta a jubileumi könyvkiállítást, s végül — — november 7-én — kegyeletes ünnepség keretében emléktáblát lepleztek le Szegeden. Kiemelkedett az ünnepi programból a jubileumi ünnepi ülés, melyen *dr. Móna Gyula* elvtárs mondott beszédet.

Az elhangzott beszédek, a sajtó megnyilatkozásai imponáló adatokat sorjáztak, s méltatták a Szikra örökét átvevő, továbbfejlesztő Kossuth Kiadó tevékenységét.

A 125 millió példányban megjelenő, 5620 könyv önmagában is imponáló adat. A marxizmus klasszikusainak írásai mellett megtaláljuk a történelmi, belpolitikai, közgazdasági témákat és a nemzetközi élet alapvető kérdéseit.

A differenciált oktatási formák tankönyvei mellett nem hiányoznak az aktuális propagandafüzetek sem. Sikerült kialakítani a népszerű ismeretterjesztő formákat, és jelentős helyet foglalt el a haladó szepirodalom kiadása is.

A Nemzeti Galéria disztermének tárlóin bemutatott ezer könyv idézi a múltat, reprezentálja az elmúlt 25 év politikai könyvkiadását.

Itt találkozhatunk a Szikra kiadásában megjelent szépirodalom kiemelkedő alkotásaival is — *Darvas József: Város az ingoványon, Fekete kenyér; Gorkij: Az anya; Fagyajev: Az ifjú gárda; Nagy Lajos: A falu, A lázadó ember; Solohov: Új barázdát szánt az eke. Csendes Don; Urbán Ernő: Kikelet* —, hogy csak néhányat említsünk.

A kezdeti lépések után a lepéstartás lett feladata a kiadónak, az elmélet eszközeivel segíteni az új társadalom építését, felépítését. A mostani számvetés új feladatok hordozója. A bonyolult nemzetközi helyzet, az ideológiai küzdelmek, a szocializmus építése során felvetődő problémák olyan feladatot adnak a Szikra örökébe lépett Kossuth Kiadónak, amit betölteni, megvalósítani nemcsak tisztesség, hanem a marxisták kötelessége is.

(Standovár)

Az ünnephez méltó volt az emlékest

Ötödik éve, hogy *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter a minisztérium alá tartozó tisztképző intézetek hallgatói számára sport- és kulturális jubileumi pályázatot hirdetett. Az 1969—70-es oktatási évben a MÁV Tisztképző Intézet a jubileumi versenyprogram rendező intézete. *Az első közös rendezvényüket 1969. október 5-én, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 52. évfordulója alkalmából az Északi járműjavító Törekvés Művelődési Házában rendezték.*

Fel vörösök, proletárok! — *ezzel a dallal nyitotta meg az ünnepséget a művelődési ház stúdió énekkara, majd Nyikolaj Aszajev: Lövés az Auróráról című verse után Mészáros Vilmos, a budapesti pártbizottság közlekedéspolitikai osztályának vezetője* mondott ünnepi beszédet.

Az est második részében a MÁV Tisztképző Intézet hallgatói sajátos felfogású irodalmi összeállítást adtak elő — A forradalom a költészetben — címmel. A versek kiválasztása, modern felfogású, bontott formájú, több szólamú előadása méltán aratott sikert.

Az ünnepség, mely az Internacionálé hangjaival ért véget, valóban az volt, aminek tervezték — emlékest.

K. Gy.

A jubileumi év jegyében

Az 1969. évi tervek maradéktalan teljesítésével készülnek vasutasaink a felszabadulási munkaversenyre

Felszabadulásunk negyedszázados évfordulójának tiszteletére a vasutasok is készülnek. Hegyeshalomtól Záhonyig, Balassagyarmattól Szegedig munkafelajánlásokat tesznek a zökkenőmentes forgalom, a gyorsabb áruszállítás, a balesetmentes munka, a gazdaságosabb üzemeltetés érdekében. A feladat elsősorban az 1969-es év sikeres befejezése. Lapunkban már eddig is számos vállalásról adtunk hírt, de az értékes munkafelajánlások sora még korántsem ért véget.

Vác állomáson az élüzemszintet 1,6 százalékkal tervezik túlteljesíteni a balesetekből származó károkat 10 százalékkal szeretnék csökkenteni, s az anyag- és energiafogyasztást pedig 20 százalékkal akarják csökkenteni.

A szertárfőnökség dolgozói és szocialista brigádjai a mozdonyok üzemvazar nélküli kiszerelését, a szénter gazdaságosabb kihasználását, ócskavas és selejtpapír gyűjtését vállalták.

A vontatási főnökség dolgozói is csatlakoztak a felszabadulási munkaversenyhez. Többek között a kulturáltabb utaztatást, a menetrendszerűség javítását tűzték célul.

A békéscsabai pályafenntartási főnökség gépesített mozgó szakasza a felszabadulás tiszteletére tett vállalásának keretén belül az év végéig 8,1 kilométerrel több vágányt felújítási munkát végez el a tervezettnél.

A Központi Nyomtatványtár dolgozói az éves tervüket tíz nappal előbb kívánják teljesíteni, s a raktározás, leltározás folytán összegyűlt elküldési hátralékot április 4-re felszámolják. Az önköltség csökkentésével összefüggésben vállalták, hogy az 1 tonnára eső anyagköltséget 0,5 százalékkal, a fuvarköltséget pedig 0,6 százalékkal csökkentik.

Hatvan állomás szocialista brigádjai vállalták, hogy éves tervüket november 25-re befejezik. November 7 és 25 között pedig műszaki hetet szerveznek.

Lökösháza határállomás vasutasai is csatlakoztak a jubileumi versenyhez. A tervfeladatok maradéktalan teljesítését, gazdaságosabb minőségi munkát vállaltak s igérték: *még nagyobb gondot fordítanak az általános szakmai és politikai műveltség emelésére.*

A gyöngyösi kitérőgyártó üzemben a termelési feladatok mellett nagy gondot fordítanak a vasutasok továbbképzésére.

Jövőre 550 főt vonnak be a különböző oktatási formákba és 108 vasutas vesz részt szakmai tanfolyamokon.

A debreceni járműjavító 175 szocialista brigádja 2000 tagjával versenyez a szocialista cím különböző fokozatainak elnyeréséért. *Tervüket átlagosan 104 százalékra teljesítik. Az újítómozgalomban is aktívan részt vesznek, s a szocialista brigádok törődnek az ujonnan belépett dolgozókkal.*

Gyula állomáson is megtörténtek a jubileumi vállalások. *A vasutasok szállítási tonnatervüket 110,7, a kocsikihasználást 101,4, a kocsitartózkodást 97 százalékra teljesítették.* A tehervonatok indítását 100 százalékig menetrendszerűen végezték. Az évforduló tiszteletére a balesetmentes munka mellett még jobb gazdasági eredményeket is vállaltak.

3 milliós megtakarítás Debrecenben

A debreceni vontatási főnökségnél megtartották a negyedik negyedévi termelési tanácskozásokat. A vasutasok a háromnegyedévi szállítási tervek teljesítéséről, s a további feladatokról tanácskoztak.

A vontatási főnökség a kilenchavi, 100 etkm-tervét 101,6 százalékra, a haszonkilométer-tervet pedig 104,8 százalékra teljesítette. A kiváló vasúti csomópont célkitűzésében vállalatokat maradéktalanul végrehajtotta. A vontatási dolgozók ugyanis ezenkívül az üzemeltetési önköltségcsökkentésbe 100 etkm-enként 10 filléres megtakarítást értek el a tervezetthez viszonyítva. *A népgazdaságnak ez 3 millió forintos megtakarítást jelent.*

Marosán Pál

„Televíziót minden iskolának!"

A Televíziót minden iskolának akció tovább szélesedik. Egyre több értesítés érkezik a szerkesztőségbe, szocialista brigádoktól, üzemektől, hogy televíziót adományoztak valamely iskolának.

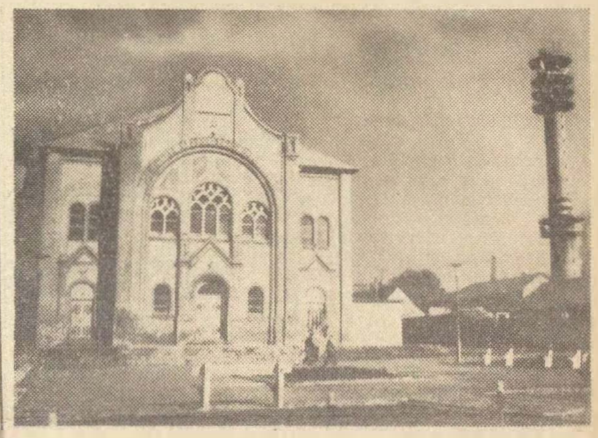
A pécsi TBFF szocialista brigádjai 7000 forintot adtak össze, és Palkonya község iskolájának vásárolnak televíziót.

Debrecen állomás dolgozói, a szakszervezeti bizottság felhívása alapján, Orion-televíziót vásároltak a bodrogolaszi MÁV Nevelőintézetben tanuló vasutasgyermekeknek.

A szombathelyi járműjavitóban a VII. műhelybizottság, illetve a megmunkáló osztály szakszervezeti és pártalapszervezetének vezetői kezdeményezték gyűjtést. S a megyei tanács oktatási osztályának javaslatára a Vas megyei Tanakajdi általános iskolának vásároltak televíziót.

A debreceni MÁV-igazgatóság, Kandó Kálmán szocialista brigádjának kezdeményezésére a debreceniek a püspökladányi, az Újtelepi és a Petőfi Sándor Általános Iskolát ajándékozták meg Orion-televízióval.

Sportcsarnokot avattak Cegléden



A sportcsarnok épülete kivülről (Geleta Pál felvétele)

Régi óhaja teljesült Cegled sportolóinak, sportszerető közönségének. *November 6-án Gulyás János, a vasutas-szakszervezet titkára új sportcsarnokot adott át.*

A ceglédi sportolók közel negyedszázada álmodnak ilyen létesítményről, amely egyaránt jó körülményeket nyújt az edzésekre, s a versenyzésre. *Nyolc évvel ezelőtt merült fel először a gondolat, hogy sportcsarnokot létesítsenek, de a jelenleg átadásra került létesítmény építése három évvel ezelőtt kezdődött, amikor a vasutas-szakszervezet elnökségének támogatásával a Ceglédi VSE megvásárolta a zsinagóga épületét.*

Ezután társadalmi összefogással megkezdődött az építkezés. Üzemek, termelőszövetkezetek dolgozói, vasutasok vállaltak munkát, s a tenniakarást látva az MTS OT és a Pest megyei Tanács VB is fél-félmillió forinttal hozzájárult a sportcsarnok felépítéséhez.

Cegléd város felszabadulásának 25. évfordulójára befejeződött az építkezés, s ez elsősorban annak köszönhető, hogy a Vasutasok Szakszervezete a közel félmillió forintos kezdő tőke mellé újabb 1 millió forintot adott a sportcsarnok befejezéséhez.

Kellner István, a vasutas-szakszervezet kulturnevelési és sportosztályának vezetője elmondotta, hogy az új létesítményben az asztaliteniszezők, birkózók, ökölvívók és tollaslabdázók találnak otthonra, de helyet kapnak más ceglédi egyesületek sportolói is. A ceglédi közönség is nyert az új csarnokkal, hiszen 600 néző a jövőben kényelmesen élvezheti a különböző szintű sportversenyeket, s miután megjavultak a versenyzési körülmények, minden bizonnyal több, magasszintű verseny rendezésére is sor kerül majd Cegléden.

Francia vendégeink

1969. november 4. és 12. között hazánkban tartózkodott a CGT, a francia szakszervezet négy fős tanulmányi delegációja Francis Beuzet országos titkár vezetésével. A delegáció tagjai: André Quintavalle, Jackie Maribon és Pierre Lapayre. A francia vendégek az itt-tartózkodásuk során megte kintettek több vasúti szolgálati helyet, üzemet és szociális létesítményt. A képen Gulyás János titkár a delegáció tagjaival beszélget. (Hemző Károly felvétele)

A törékeny asszony

A szakszervezeti mozgalomban végzett húszéves munkájáért kapta *Komjáthy Lajosné a Munka Érdemrend bronz fokozatát.*

Nehéz elhinni a törékeny, szőke asszonyról azt is, hogy két évtizede tevékenykedik a szakszervezeti mozgalomban, hát még azt, hogy lassan negyedszázada kenyérkereső.

Korán kellett kezdenie a munkát Belecz Rózsának, hiszen özvegy édesanyja akkor

Komjáthy Lajosné

már nyolc éve apa nélkül nevelte. S a legnehezebb időkben — a háború, a nélkülözés, a félelem éveiben.

Ismerkedés a mozgalommal

Tizenkét éves volt, amikor a fiatalság tenniakarásától telítve jelentkezett a Gizella Gőzmalomban. S nem válogatott a munkában, zsákolt, cipekedett, közben színjátszó csoportot szervezett, és részt vett a falu járásokon. *A nyolc órás munkaidőért vívott harcban pedig megismerkedett a szakszervezeti mozgalommal is.*

Munkája azonban meghaladta fizikumát, s ezért 1948-ban a betegség is bekövetkezett. Fél évre a kórház lakója lett, s tudomásul kellett vennie, ha egészséges akar lenni, többé nem mehet vissza a malomba.

Belecz Rózsa — igaz, akkor már Komjáthy Lajosné — ezt az időszakot is átvészelte. Mire letelt a betegállomány ideje, már tudott gyorsan és gépírni. S ekkor a könnyebb munkában is a nehezebbet választotta. *A vasutas-szakszervezet Munkácsy Mihály utcai központjába került, ahol lelkes, önfeláldozó embereket kerestek, akik nem nézték, mikor jár le a munkaidő, akik igazán hivatásnak tekintették az emberek ügyeivel való foglalkozást, a vasutasokkal való törődést.*

És még ezzel sem elégedett meg *Komjáthy Lajosné.* Arra is szakított időt, hogy továbbképezze magát. 1953-ban elvégezte a közgazdasági technikumot, 1959-ben a szakszervezet politikai munkatársa lett, s ekkor úgy érezte, megvalósíthatja nagy álmát: beiratkozott az ELTE népművelési szakára. Itt azonban csak egyetlen félévet tanulhatott, mert a törékeny asszony erejére ekkor már másult volt szükség. Megbetegedett a férj, s a gyermeknevelés gondja is rá hárult. De nem hanyagolta el munkáját sem.

A jó munka jutalma

Nehéz, aggódással, anyagi gondokkal teli évtized következett. A betegápolásra alkalmatlan, komfort nélküli lakásban közben nőtt a kislány. *Munkahelyén kevesen tudták, hogy küzd az élettel a mindig segítőkész, szorgalmasan dolgozó asszony.* Akik viszont ismerték gondjait, segítettek. Ezekről az évekről most már csak a cigarettát szorító, nyugtalan keze árulkodik.

A nemrégiben kapott új lakás, a megjavult családi helyzet, a kormánykitüntetés, két évtizedes munkájának jutalma.

A felelősségérzetet, az emberszeretetet nem tudta legyőzni semmi...

Lepies György

A munkánkban nincsenek mellékes dolgok...

Nagy örom érte *Tóth Györgynét, a vasúti főosztály szakszervezeti bizottságának titkárát, szakszervezetünk központi vezetőségének tagját. November 7-én tüntették ki a Munkaérdemrend bronz fokozatával.*

Mivel tanulmányi szabadságon volt, XI. kerületi otthonában kerestük fel a jogtudományi államvizsgájára készülő kitüntetettet. Munkájáról kérdeztük meg, arról, hogyan fogadta a kitüntetést. De a máskor oly magabiztos, a tagságért és a mozgalomért kiálló pártmunkás és szakszervezeti funkcionárius „lámpalázzal" küzdött.

A sikerek közösek

— Mit mondjak önmagamról? — felelt kérdéssel a kérdésre. — Még dicsekvőnek tartanának... *Az biztos, hogy amit csinálok, szívvel-lélekkel végzem. De az eredmények, a sikerek mindig közösek, hisz a mozgalom katonái vagyunk.* Mint titkár ugyan mit kezdhetnék a 17 tagú szakszervezeti bizottság, az alapszervek aktivistái, a lelkes társadalmi munkások, a 156 bizalmink nélkül? Nálunk nemcsak írott malaszt, de érvényesül is a testületi vezetés.

— A titkár egyben vezetője a mozgalom egy fontos területének — jegyeztük meg. — Ilyen minőségben mit tart munkája legfőbb eredményének?

— *Éppen a testületi vezetést, a közel 2200 tagunkkal együtt végzett mozgalmi tevékenységet — válaszolta Tóth Györgyné.*

— Konkrétabban?

— Volna miről beszámolnunk! *Fontos eredménynek tartom például, hogy területünkön hatáskör és feladat szempontjából sikerült helyükre tennünk az osztálybizottságokat.* Több helyen azt sem volt könnyű elérni, hogy az osztályvezető ne csak formálisan ismerje el partnerének a bizalmit... *Sajátos, sőt mondhatom, hogy bonyolult a mi szakszervezeti bizottságunk helyzete, mert 27 alapszervezet tartozik hozzánk.*

— Mint hivatali alapszervek?

— Többségük az, de van házkezelő főnökségünk és TBKF-ünk meg olyan sajátos problémákkal küzdő új egységünk is, mint a központi üzemirányító főnökség. Fiatalok, nyugdíjasok, nők — kéréseikből, problémáikból, melyeken segíteni

Tóth Györgyné

kell, minden napra jut egykettő. Ne gondolja, hogy ezt panaszként mondom — szólt hangját felemelve. — *A mi munkánkban nincsenek mellékes dolgok, mert minden tagunk joggal elvárja, hogy törődjünk vele, s nekünk az embereket a problémáikkal együtt kell megérteni, becsülni és nevelni úgy, hogy az hasznos, eredményes legyen.* Lehet, hogy különösen hangzik, de nálunk sem mindenki érti még, miért kell a differenciált bérezés, jelentkeznek túlzott igények és sajnos vélt vagy jogos személyes sérelmekért sem kell a szomszédba menni...

A nők helyzetét vizsgálják

— Terveik, tennivalóik?

— Bőven vannak. Mintegy 750 nő tartozik hozzánk, ezért folytatni kívánjuk a nők helyzetével kapcsolatban megkezdett vizsgálatainkat. Szorgalmazzuk a meglevő bérproblémák rendezését, s a közeljövőben foglalkozunk az újítási mozgalom helyzetével. *Különösen fontos, hogy segítsük az irányító munka fejlesztését. Az egész vasútüzemet érintő feladatunk ez.* Csak hasznos lehet, ha a külszolgálatot felkereső dolgozóink arra is figyelnek, hogyan bánnak a dolgozókkal az adott munkahelyen, ahol szükséges, kezdeményezik a munkakörülmények javítását.

L. J.

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 52. évfordulója alkalmából a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa szakszervezetünk elnökségének és a SZOT elnökségének egyetértésével a szakszervezeti mozgalomban végzett több évtizedes, eredményes munkásságuk elismeréseként a

MUNKA ÉRDEMREND

ezüst fokozata kitüntetésben részesítette Auguszt Jánost, a szombathelyi területi bizottság titkárát, a

MUNKA ÉRDEMREND

bronz fokozata kitüntetést: Tóth Györgyné, a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságának titkára és Komjáthy Lajosné, a szakszervezeti központ politikai munkatársa kapta. A kitüntetéseket Losonczi Pál, az Elnöki Tanács elnöke, illetve Gáspár Sándor, a SZOT főtitkára adta át.

A KISZ Központi Bizottsága az ifjúság nevelésében végzett eredményes munkája elismeréseként Rétfalvi Tibornak, a szervezési és káderosztály vezetőjének a

KISZ ÉRDEMÉREM

kitüntetést adományozta.

November 7. alkalmából szakszervezetünk elnöksége a szakszervezeti mozgalomban évek óta eredményesen dolgozó 24 szakszervezeti aktívát a

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

jelvény arany és ezüst fokozatával tüntetett ki. 90 szakszervezeti tisztségviselő pedig megkapta a Szakszervezeti Munkáért oklevelet. A kitüntetéseket Szabó Antal főtitkár ünnepélyes külsőségek között adta át.

Arany fokozatban részesültek: Mohácsi Béla (Bp. Ter. Biz. titkárhelyettes); Hontvári József (Bp. Ter. Biz. titkárhelyettes); Györökfalvi Elemér (Miskolci Ter. Biz. számvizsg. biz. elnök); Lengyel Imre (Mezőtúri áll. szakszerv. biz. titk.); Háger Márta (Kaposvári MÁV Nevelőintézet szakszerv. biz. gazd. felelőse); Horváth IX. József (Szombathelyi áll. szakszerv. biz. titkára); Daboloczi Lajos (Utasellátó Váll. szakszerv. biz. tagja); Sebestyén János (Vasutasszakszerv. közp. politikai munkatársa); Kovács II. Ferenc (Debrecen áll. műhelybizottsági titkára).

Ezüst fokozatot kaptak: Cseh Gyuláné (Szolnoki Jj. Ü. szakszerv. művelődési házának könyvtárosa); Tófalvi István (Bp. Nyugati áll. szakszerv. bizottságának függetlenített szb-titkára); Szőnyi Lajos (Dunakeszi Jj. Ü. szakszerv. bizotts. függetlenített termelési felelőse); Pulinka Sándor (Üttörővasút áll. szakszerv. biz. társadalmi titkára); Annus István (Szegedi Ter. Biz. közgazdasági biz. tagja); Radeczky János (Miskolci vont. főn. szb. gazdasági felelőse); Hargitai Imre (GYSEV vállalati szakszerv. tanács tagja); Kiss András (Pécs. Ter. Biz. VSZT ellenőri csoport vez.); Végh Anna (Vasúi Főoszt. szb. melleti működő segélyezési biz. vez.); Komádi János (Zalaegerszegi Pft. Főn. szb-titkára); Brád Gáborné (Utasellátó Váll. debreceni kirendeltségének szb-titkára); Hegedüs Károly (Vasutas Szakszerv. közp. munkavéd. felügyelőségének politikai munkatársa); dr. Gevicser Pálné (Vasutas Szakszerv. közp. társadalombizt. oszt. munkatársa); Brád Gábor (Debreceni Ter. Biz. gazd. bizottságának függetlenített reszortvezetője); Hollósi Lászlóné (MÁV Kórház és Közp. Rend. Int. szb-vezetőségi tagja).

Szakszervezeti Munkáért oklevelben részesültek: Németh Sándor (Ferencváros Közp. Szertár); Szépe Kalman (Komárom állomás); Leszák Lajos (Landler VVk); Molnár György (Bicske); Váradi Gyula (Bp. ter. biz.); Dezsényi Jenő (Bp. ter. biz.); Pleván János (Keleti Vont. Főn.); Gáspár László (Vác áll.); Tóth L. Ferenc (Ferencváros áll.); Markó Róbert (Dunakeszi Jj. Ü.); Kluber Ilona (JBFF Kelenföld); K. Veres András (Dunakeszi Jj. Ü.); Varga Ferenc (Üttörővasút áll.); Kalmár István (Ferencváros Vont. Főn.); Kiss József (Angyalföld Pft. Főn.); Oláh Sándorné (Józsefváros Pft. Főn.); Bakó Sándor (Bp. Ter. Biz. Magasép. Főn.); Horváth Péter (Kelenföld JBFF); Kovács Kálmán (Rákos áll.); Földesi Ferenc (Landler Jj. Ü.); Molnár István (Kecskemét áll.); Molnár István (Kalocsa áll.); Hock Ernő (Mezőtúr Vont. Főn.); Lugosi József (Szeged ig.); Vincze Pál (Szeged Rókus áll.); Hegyi Sándor (Tiszaföldvár áll.); Salacz István (Kiskőrös áll.); Gazsi Lajosné (Szeged ig.); Mosonyi Gyula (Kecskemét áll.); Kecskeméti Ferenc (Békéscsaba áll.); Ádám János (Miskolci ig.); Ligetvári Mihályné (Miskolc Tiszai pu.); Balla Jánosné (Miskolc Vont. Főn.); Molnár Béla (Miskolc Gömöri pu.); Party László (Eger áll.); Lizák István (Miskolc Tiszai pu.); Szabó László (Miskolc TBFF); Nagy Miklós (Diósgyőr áll.); Nagy Károly (Nyékládháza áll.); Szántai István (Miskolc Ép. Főn. Gépállomás); Tarlós Lajos (Nagykanizsa Vont. Főn.); Futó József (Hidas-Bonyhád); Fodor Aranka (Dombóvár Pft. Főn.); Baka Antal (Pécs Vont. Főn.); Miklós Ferenc (Tamási); Jermann István (Dunaújváros áll.); Placskó Ilona (Nagykanizsa Vont. Főn.); Tankó József (Szentlőrinc); László Istvánné (Balatonszentgyörgy); Görbe Zoltán (Fonyód); Sütő Ágoston (Celldömölk Ép. Főn.); Horváth Ferenc (Tapolca Vont. Főn.); Szokoli Ferenc (Hajmáskér áll.); Szilvágyi Sándor (Szombathely Vont. Főn.); Doktor Ferenc (Szombathely Vont. Főn.); Nagy Károly (Zalalövő); Fehér Ferenc (Zalaegerszeg áll.); Csendes István (Veszprémvarsány áll.); Hartman Károlyné (Szombathely ig.); Stangl Imre (Sopron Pft. Főn.); Körösi Károly (Vas. Főoszt.); Nagy Béla (Vas. Főoszt. 6. szako.); Fábián Sándorné (Vas. Főoszt. 8. szako.); Horváth László (Vas. Főoszt. 1. szako.); dr. Virágh Györgyné (Vas. Főoszt. 9. szako.); Mihók Lászlóné (Utasellátó V. közp.); Vörös Józsefné (Utasellátó V. közp.); Todor György (Utasellátó 2-es áruda, Keleti); Kovács Vilmos (Utasellátó pécsi kirend.); Borsodi István (Sopron GYSEV áll.); Hetczer Ignác (Sopron GYSEV áll.); Adorján Attiláné (GYSEV ig.); Bodnár Alajos (GYSEV ig.); Csordás Jenő (Fertőszentmiklós áll.); Magyar Pál (MÁV Kórház); Mogyorósi Erzsébet (MÁV Kórház); Szuhay Anna (MÁV Kórház); Kovács II. Lászlóné (MÁV Kórház); Benkó Lászlóné (MÁV Kórház); Hatvani Lajos (Debrecen Vont. Főn.); Simon Ödön (Debrecen ig.); Szilágyi Dezső (Debrecen TB.); Tóth Lajos (Debrecen Déli Pft. Főn.); Tóth Sándorné (Záhony áll.); Kristóf Bertalan (Nyíregyháza áll.); Váczi Mihály (Debrecen Jj. Ü.); Szabó IV. Sándor (Debrecen Jj. Ü.); Széll György (Debrecen Ép. Főn.); Csontos Sándor (Debrecen Ép. Főn.); Kalász János (Utasellátó szegedi kirendeltsége).

Két évtizede a mozgalomban

1947-ben a szombathelyi járműjavító segélygépes részlegénél bizalmivá választották Auguszt Jánost. Ekkor került kapcsolatba a szakszervezeti mozgalommal, amely azóta élete tartalmát, értelmét jelenti. Tíz éven keresztül nagy ügybuzgalommal látta el csoportjának érdekképviseletét. 1957—1963-ig a szakszervezeti bizottság II. elnöki tisztségét töltötte be eredményesen. 1963-tól 1964-ig bérfelelős volt, majd 1964-től a szakszervezeti bizottság termelésfelelősi funkciójába került. Közben állandóan képezte magát, 1957-ben sikeresen fejezte be gimnáziumi tanulmányait, majd ugyanebben az évben letette a marós szakvizsgát. Függetlenítéséig a gazdasági munkáját is lelkiismeretesen végezte. Két kiváló dolgozó oklevél és egy jelvény fémjelezte tevékenységét. 1959-től szocialista brigádtag, majd később brigádvezető lett.

A munkaverseny, illetve a szocialista brigádmozgalom gyakorlati tapasztalatait hasznosítani tudta szakszervezeti munkájában is. Ez idő alatt jelentősen emelkedett a szocialista brigádok és brigádtagok száma, lehetőség nyílt a szocialista üzemrészek, műhelyek címéért folyó versenyre is.

Az 1966. évi termelési eredmények alapján a járműjavító élüzem kitüntetést kapott. A jó szakszervezeti munka ehhez jelentősen hozzájárult és Auguszt János immár másodszor nyerte el a kiváló dolgozó címet.

Szakszervezeti munkája során sokat tartózkodott a dolgozók között. A nagy megbecsülésnek örvendő szakszervezeti vezetőhöz szívesen fordultak segítségért, tanácsért a járműjavító dolgozói. Ebben az időben az üzem kollektívája nagy érdemeket szerzett a társadalmi munkában is, amelyre sikerrel mozgósított a szakszervezeti bizottság.

Auguszt János

Auguszt János jó munkájára méltán figyelt fel a területi bizottság és a Vasutasok Szakszervezetének központja. 1968. januárjától — 25 évi járműjavítói szolgálat után — a területi bizottság titkári funkciójába került. Első feladatként a jó kollektív szellem, az őszinte légkör kialakítását tűzte ki célul. Eddig tevékenységét, fáradozását új feladatkörében nemcsak felettesei és közvetlen munkatársai, hanem a vasutas dolgozók is eredményesnek ítélik.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 52. évfordulója alkalmával a Parlament kupolacsarnokában rendezett ünnepségen meghatottan vette át Losonczi Pál elvtárstól, az Elnöki Tanács elnökétől a „Munka Érdemrend" ezüst fokozatát.

Amikor gratuláltunk a kitüntetéshez, szerényen jegyezte meg: Nagyon váratlanul ért. Azok viszont, akik több mint kétévtizedes mozgalmi munkáját ismerik, úgy vélekednek, erre méltán rászolgált.

Sz. Tóth András

VASUTASOK A FALUÉRT

Nagyarányú faluszépítési, építési munka kezdődött az idén Hajmáskéren, ebben a vasút szempontjából is fontos, nagyforgalmú községben. *A tanács és a Hazafias Népfront kezdeményezésére valamennyi társadalmi szerv megmozdult, köztük a vasutasok is.* Vállalták és vállalásukat teljesítve már dolgoznak a hajmáskéri vasútállomás előtti tér rendezésén és parkosításán, hogy a községbe érkezők kellemes benyomásokkal induljanak a „belváros" felé.

Élénkül a nyugdíjasok szervezeti élete

Befejeződött a nyugdíjas-alapszervezetek vezetőségeinek újjáválasztása

KÖZEL 14 EZER NYUGDÍJAS vasutas választotta újjá a budapesti területi bizottság területén a bizalmiját, s alapszervezeti vezetőségét. Kemény kétévi szervező munka előzte meg a nyugdíjas tisztújítást. *Eredményeként megháromszorozódott a bizalmiak száma, s ma már 900 bizalmi tart javuló kapcsolatot több mint 10 ezer nyugdíjassal.* Két esztendeje kezdődött, s azóta folyamatosan épül Budapesten és vidéken a lakóhely szerinti körzeti, utcabizalmi rendszer.

A választások során szerény keretek között, dicséretes szorgalommal, gondos áttekintéssel, kielégítő tartalommal adtak számot a bizalmiak több éves munkájáról. *Javult a politikai munka, megélénkült a szociális tevékenység és a sok akadályozó tényező ellenére is bontakozik a kulturális élet.* Dicséretes fejlődés tapasztalható *Bp. Déli, Keleti, Nyugati, Hatvan és Szolnok csomópontokon, a Dunakeszi és Északi Járműjavító Üzemben, valamint Kispesten, Cegléden, Turán, Pusztaszabolcson, Bicske és Torbágy állomásokon.*

A LEZAJLOTT VÁLASZTÁSOK számos figyelemreméltó tapasztalattal szolgáltak. Közülük csak a legfontosabb felsorolására van mód. *Javult a szakszervezeti bizottságok és nyugdíjasalapszervek vezetőségeinek kapcsolata. A nyugdíjasok nagy tömegei jelentős figyelemmel övezik, kísérik a mai vasutasok munkáját, életét.* Az idős, egykori vasutasok mai nyugdíjasként is hűséges szerelmesei a vasútnak. A nyugdíjasok ezrei ma is aktív kapcsolatban vannak korábbi munkahelyükkel, kollégáikkal, egykori munkatársaikkal.

Életük, életkörülményeik vizsgálata, felszólalásaik egyaránt bizonyítják, több figyelmet, gondoskodást érdemelnek gyermekeiktől, kollégáktól, a mai dolgozó generációtól. Sok köztük a magányos, s van köztük szép számmal elhagyatott ember is. *Azt kérik, hogy az ezer forinton aluli nyugdíjasok évi kiegészítő kereseti határát emeljék fel a nyugdíjak folyósításának korlátozása nélkül.* A munkát vállaló nyugdíjasokkal törődjenek többet a munkahely szakszervezeti és gazdasági vezetői. *Ne engedjék meg, hogy havi 100, vagy ennél több órát is dolgoztassanak velük.*

HÁLÁSAK A NYUGDÍJASOK és özvegyek a szakszervezet központi vezetőségének és egyéb szerveknek az utóbbi években tapasztalt figyelemért, gondosságért. *Érzik, hogy többet törődnek velük az előző éveknél.* Hálásak a magányosok, a szocialista brigádoknak, korábbi barátoknak, vezetőknek az üzembe, munkahelyre szóló meghívásokért, a törődésekért.

A választások fő tanulsága az is, hogy a nyugdíjasok társadalmi életének javítása érdekében több helyi öntevékenységre van szükség. Csomóponti és közép szolgálati helyeken, kolóniákban, üzemekben, kultúrintézményekben szervezett módon a helyszűkék ellenére is *elő kellene segíteni, megteremteni a nyugdíjas klubélet, a közös beszélgetések, szórakozások, találkozások feltételeit.*

A MUNKÁBAN KITELJESEDETT emberi élet nyugalomba vonulása nemcsak ünnepélyes búcsúztatás, hanem a következő években, évtizedekben a nyugdíjas boldogulásához kiterjedt figyelmet, gondoskodást kíván a munkahely, az otthon és a nyugdíjasszervezet között. Ez legfőbb tanulsága a most lezajlott választásoknak.

Kovács János

SALGÓTARJÁNI ÚT 1.

A vasútegészségügy higiéniai fellegvára

A vasút két, különböző rendeltetésű intézménye egy épületben székel Budapesten, a Salgótarjáni út 1. szám alatt. *Az egyik a MÁV Anyagvizsgáló Főnökség, a másik a MÁV Közegészségügyi Intézet.* Ezúttal az utóbbiba látogattunk el. A bevezetőbe kívánkozik, hogy nem véletlenül közös a hajlékuk. Az intézet az anyagvizsgálóból nőtt ki és különült el.

Az anyagvizsgáló 1935-ben MÁV Vegyészeti Laboratórium néven kezdte meg a működését. Ennek egy négyfőnyi csoportja víz-bakteorológiai vizsgálatokat végzett. *Megalakulásától 1962-ig dr. Páter János irányította a munkát, aki jelenleg a pécsi Orvostudományi Egyetem közegészségügyi tanszékének vezetője.*

— Teljesen a mai napig sem szakadt el tőlünk, hiszen eléggé élénk, közvetlen tudományos kapcsolatot tartunk fenn Páter Jánossal és rajta keresztül az egyetem közegészségügyi tanszékével — mondja dr. *Barna Tibor, az intézet pártszervezetének titkára*, a munkaegészségügyi laboratórium vezetője, aki most a szabadságon levő szb-titkárt, *Katona Zoltán járványügyi ellenőrt* is helyettesíti.

A kezdet kezdetén csak a kutak vizét vizsgálták

— Ha már ez így szóba került — jegyzi meg dr. *Molnár Miklós, az intézet igazgató-főorvosa* — hadd említsem meg azt is elismeréssel, hogy Barna doktor, mielőtt elkezdte volna orvosegyetemi tanulmányait, forgalmistaként dolgozott a MÁV-nál. Édesapja, sőt nagyapja is vasutas volt, s bizony a magával hozott szakmai tapasztalatokat gyakran tudjuk intézetünknél hasznosítani.

— 1956-ig alig történt lényegesebb változás. Semmi más feladatunk nem volt — mondja ismét az igazgató —, mint vizsgálgattuk az állomások, lakóépületek kútjainak vizét: megfelelnek-e az egészségügyi követelményeknek. *Később új feladatot ruháztak ránk: többnyire azokkal a munkásokkal foglalkoztunk, akik egészségre ártalmas munkakörben dolgoztak.*

— Nem sokkal később, 1958-ban — *a vasutasszakszervezet hathatós közreműködésével — jól felszerelt és célszerűen berendezett mozgó laboratóriumot kaptunk, amellyel több mint 60 000 esetben végeztünk már a vasúti dolgozók körében munkaegészségügyi szűrést a mai napig.* A járványok elleni oltások száma évi 20 000-re tehető.

Megkezdődött az átszervezés

— A Közegészségügyi Intézet azonban csak 1966. június 1-én alakult meg, illetve akkor kapta ezt a nevet. Akkor már három éve élemiszer-bakteriológiai vizsgálatokat is végeztünk. Másfél évvel ezelőtt aztán intézetünk irányítása alá helyezték a kerületi orvosi hivatalokat az ország vasútvonalairól. *Az ellenőrző főorvosok a MÁV egészségügyi felügyelői lettek. Ez nem csupán egyszerű adminisztratív intézkedés volt, hanem megszüntette azt a helyzetet, hogy az orvos — a dolgozók egészsége érdekében tett megállapításaival — esetleg szembekerüljön szolgálati felettesével. Az illetékes vasútigazgatóság I. osztályával, ahová beosztásánál fogva és létszám szerint is tartozott.*

Az intézet most már valóban a vasútegészségügy higiéniai szolgálatának fellegvára. Legalábbis annak kellene lennie. De csakugyan az-e?

— A tizennyolc egészségügyi felügyelőség tevékenysége a körülményekhez képest kielégítő — mondja a főorvos. — Ami azonban ezeket a körülményeket illeti, általában nem lehetünk elégedettek. *Akadnak helyek — például Veszprémben vagy a debreceni igazgatóság területén —, ahol szinte nincs semmi probléma, mert minden illetékes segíti az egészségügyi szolgálat munkáját.* Másutt azonban igen rossz a felügyelőségek ellátása. Orvosaink és munkatársaik többnyire más hivatalok társbérlői vagy például Kecskeméten és Sopronban felügyelőségünknek nincs semmilyen helyisége.

Az intézet dolgozói — miközben végigjárjuk a Salgótarjáni úti központ alig néhány szobából álló munkahelyeit — tételesen sorolják: hol, mennyi milliót áldoz a MÁV és az állam kórházak, szanatóriumok, rendelők fejlesztésére, a megbetegedett vasutasok gyógyítására.

Mostoha körülmények

A MÁV Közegészségügyi Intézet rég kinőtte ezt az épületet. Dolgozói hihetetlenül kedvezőtlen körülmények között végezhetik munkájukat. Felszerelésük annyira szegényes, hogy több, fontos vizsgálatot nem is vállalhatnak. Raktáruk — a folyosó. *Bakteriológiai laboratóriumukban a saját egészségük forog veszélyben: egy pici lavór a mosdójuk, hónapok óta rossz a gázbojlerük.* Itt is, a vízkémiai és a munkaegészségügyi laboratóriumban is hiányoznak a legalapvetőbb műszerek. Ami van, az sem mind használható. A sterilizáló autokláv például (nagy értékű gép) két éve, mióta meghozták, nincs is bekötve a hálózatba. Olyan a zsúfoltság, hogy elmélyült tudományos munkát végezni csaknem lehetetlen. A vizsgálatra berendelt dolgozók részére egyáltalán nincs váróhelyiség, ezért esetenként húszan, harmincan tartózkodnak — öltöznek, vetkőznek — ugyanott, ahol az adminisztráció és a vizsgálat folyik.

Ilyen körülmények között még érdekesebbek az alábbi eredmények:

Eredményesen dolgoznak

— *Az utóbbi negyedévben 1549 kút vizével 13 751 vizsgálatot végzett dr. Tóth Ildikó laboratóriumvezető orvos munkacsoportja.* Ennek nyomán 428 kút vizét kellett a megfelelő tisztítás, fertőtlenítés és az újabb vizsgálat megtörténtéig ivásra vagy felhasználásra alkalmatlannak nyilvánítani. Ezenkívül 127 ételvizsgálat közül kilenc végződött félkészételek megsemmisítésével. Több esetben vasúti kocsirakományként, darabáruként szállított és közben fertőzött, mérgezett termény, élelmiszer étkezésre való felhasználását kellett megtiltani. *Munkaegészségügyi laboratóriumunk kollektívája ugyancsak egyetlen negyedév alatt mintegy 2000, egészségre ártalmas munkakörben foglalkoztatott dolgozó szervezetében kutatott hatféle, káros kémiai anyag után, s csaknem 5900 vizsgálat nyomán sikerült 15 százaléknál káros jelenséget kimutatni.* Ezek a dolgozók — félreértés ne essék — nem betegek, szervezetükben még nem következett be kóros elváltozás, tehát gyógyításra nem szorulnak. Munkahelyüket azonban meg kellett változtatni, hogy valóban meg ne betegedjenek...

Vizsgálataikat most ismét kiterjesztik. A zajártalmak káros hatásától is méginkább meg akarják óvni a vasút dolgozóit...

Kovács József

Húsz éves találkozó

Október 18-án a Szépvölgyi úti Erdei-lak vendéglőben két órával korábban nyitottak, mint máskor. Az asztalokat egy sorba állították, és felvirágozták, mintha esküvőre készülnének. Most azonban nem ifjú párok jöttek, hanem fehér hajú, öregedő házaspárok.

Mi is történt? Milyen alkalomból találkoztak ezek az idős emberek?

1948-ban rendezte a MÁV-Vezérigazgatóság az első magasépítményi pályamesteri tanfolyamot, 30 résztvevővel. A sikeres vizsgát 1949. szeptember 29-én mindannyian letették. Ahogy ilyenkor lenni szokott, a vizsga után a „tanulók" szétszóródtak az országban, hogy a tanultakat a termelőmunkában hasznosítsák. A kemény munka mellett még arra is jutott idejük, hogy továbbtanuljanak. Valamennyien megszerezték a tiszti rangot.

A jól sikerült találkozó résztvevői — az egykori tanfolyamhallgatók — a finom vacsora után megállapodtak, hogy öt év múlva Szegeden ünneplik meg a negyedszázados jubileumot.

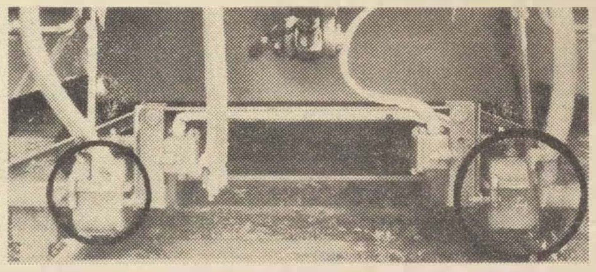
Zsoldos János

A biztonságos közlekedésért

Fennállásának 20. évfordulóját ünnepelte a Távközlési és Biztosítóberendezési Központi Főnökség

A szerencs—miskolci vonal komplex-automatizálásának üzembe helyezésére 1967-ben került sor. Az ünnepségen dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter és Szabó Antal főtitkár kíséretében megjelent Fock Jenő, a Minisztertanács elnöke is.

.Két évtized! Milyen kevésnek is tűnik a múló idő végtelenjében, s milyen sokat jelent mégis mindez egy közösség, egy kollektíva életében. Kudarcok, sikerek, elképzelések, s a belőlük megvalósult tettek mind, mind helyet kérnek a húsz esztendő krónikájában.



Az önműködő vonatmegállító berendezés mozdonyra szerelt „felvevő fejei".

Amikor születésnapot köszöntünk, illik visszapillantani a megtett útra, illik számvetést készíteni, hiszen egy ilyen jubileum jó alkalom felmérni munkánkat, számot vetni önmagunkkal: eredményes volt-e az elmúlt húsz év?

Mi is ezt tesszük. Horváth Lajos műszaki felügyelő, a TBKF vezetője, Kosznai János vezető mérnök, Kántor Sándor, a TBKF pártszervezetének titkára és Herege János, a szakszervezet osztálybizottsága titkárának társaságában a megalakulásra, az első lépésekre, s az azóta megtett útra emlékezünk.

Alacsony technikai színvonalról indultak

— Első lépésként 1949-ben a 9. szakosztály felügyelete alatt megalakult a jelenlegi főnökség jogelődje, a Központi Távíró és Távbeszélő Hivatal — *mondja Horváth Lajos.* — Feladatunk volt a vasúti távközlő- és távíróhálózat üzemeltetése és kiszolgálása. A rádióhálózatnak abban az időben igen nagy jelentősége volt, hiszen nem álltak rendelkezésre még korszerű távbeszélő- és távíró-hálózatok. *E hálózat segítette abban az időben a záhonyi átrakó állomás munkáját, s az ország belsejébe irányuló szállítások lebonyolítását.* Ide tartozott a fő-osztály és az igazgatóságok közötti kézikapcsolású központ kiszolgálása is.

— 1954-ben a Központi Hivatal jellegét megszüntették és Távközlő Főnökség néven már bővített feladatokkal, a rádiós csoport mellett megalakult a vezetékes fejlesztési csoport és a műszaki felügyelet — *kapcsolódik a beszélgetésbe Kántor Sándor, aki húsz év óta itt dolgozik* —, s ennek az új csoportnak az volt a feladata, hogy országosan felmérje a távközlőhálózatot és előkészítse a fejlesztéssel kapcsolatos tárgyalásokat. *1958-ban újabb átszervezés történt, s a rádiós csoport fenntartó részlegét és a Budapest területén levő távbeszélő központokat a pesti igazgatósághoz helyezték.* Ezután az átszervezés után már Távközlési és Biztosítóberendezési Központi Főnökség néven működtünk.

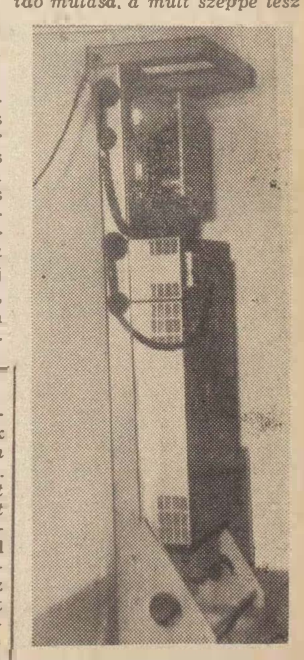
A feladatok egyre nőttek

Alig nőtt fel a „gyermek", máris nagyon nagy feladatokat, felelősségteljes munkát kellett végeznie. A közlekedés biztonsága, az egyre inkább tért hódító automatizálás szinte egyik napról a másikra új technikai berendezéseket követelt. S a TBKF mérnökei, technikusai, vezetői és dolgozói egy emberként vállalták a legnehezebb munkát is. *Az ő nevükhöz fűződik az URH-rendszerű rádióberendezések telepítése a miskolci vonalon és a mozdonyokon, a kocsifelírói munka rádiósítása, korszerű térközbiztosító-berendezés kialakítása sínáramkörökkel, mely egyben vonatbefolyásoló berendezésekre is alkalmas. Ugyancsak ők fejlesztették ki a mozdony vonatbefolyásoló berendezéseit, amelyeknek első jelentős kísérletei a Tárnok—Martonvásár közötti kísérleti szakaszon már sikerrel befejeződtek.* De a fejlesztési munkák között szerepelt még az állomási biztosítóberendezések fejlesztése, típus áramkörök kialakítása, távvezérlő berendezések, automata fénysorompó berendezések fejlesztése, az állomások hangosítása, az egységes hangrendszer kialakítása.

Cél: az automatizálás

Sorolni lehetne még oldalakon keresztül mindazt a jelentős munkát, amit a biztonságos közlekedés érdekében kifejtettek.

S hogy az elmúlt húsz év alatt mi volt a legszebb és a legnehezebb munkájuk? Mind szép volt és mind nehéz. *Az idő múlása a múlt szépé tesz mindent, hiszen emlékezni csak a szépre, a kellemesre emlékezünk.*



Így néz ki a mozdonyrádió adója

S a jövő? *A következő idők feladata lesz még az is, hogy 40 darab V43-as mozdonyt üzembe helyezzenek, vagyis alkalmassá tegyék azokat az önműködő vonatmegállító berendezés működtetésére.* **1970-ben pedig újabb 120 mozdonyt látnak el ilyen „elektronikus aggyal".**

E kerek jubileum alkalmából köszöntjük mi is a főnökség dolgozóit, vezetőit s őszintén kívánjuk: még hosszú évtizedeken keresztül dolgozzanak eredményesen, sikeresen a biztonságos közlekedésért.

Szerényi József

Szekszárdi gondok

Sokasodnak a gondok a Szekszárdi Pályafenntartási Főnökségen, ahol a gondjaikra bízott 197 kilométer hosszúságú vasútvonal fenntartására néhány éve még évenként több mint 700 ezer munkaórát fordítottak. *Az idei esztendőre már csak 496 ezer fenntartási órát terveztek, de a teljesítésre az eddigiek szerint nem sok remény van...*

— Lemaradásunk oka nem új — mondta *Balogh Lajos, a főnökség vezetője.* — Jelenleg több mint száz emberünk hiányzik a fenntartási programhoz, bár valóban csak a legsürgősebb munkálatokat terveztük. A különhiteles munkáinkat rendben befejezzük, mert az iparosgárdánkat nem érinti a fluktuáció.

A munkahelytől távol nem szívesen dolgoznak

— Megvan ennek a magyarázata — jegyezte meg *Halmai Ferenc, a főnökségi szb elnöke.* — Iparosaink többsége Bátaszéken lakik, ott van a műhelyünk is. Rendszerint megoldható, hogy külső munkahelyekről is naponta hazautazzanak. Nem mondhatjuk el ugyanezt a pályamunkásainkról.

— Valósággal menekülnek a kirendelés elől — tette hozzá a főnökség vezetője. — Gépesített mozgó egységünk ötven dolgozójából heten maradtak. Hétről hétre komoly gondot jelent, hogy kiegészítsük a létszámukat.

— Mi ennek az oka?

— Változtak az idők... Az ötvenes években még kérték az emberek a kirendelést. *A 12 forint étkezési pénzért ma már nem vállalják ugyanezt — jegyezte meg Balogh Lajos.* — Bennünket pedig nagyon súlyosan érint a munkaerő-probléma. Eljutottunk oda, hogy most lenne sínünk a pécs—bátaszéki vonal felújításához, ahol már rendkívül elhasználódott a pálya. De munkaerő hiányában arra kényszerülünk, hogy 20 kilométeres, sőt helyenként ötkilométeres sebességkorlátozás kitűzését kérjük.

Hallottuk, hogy a főnökség területén megkezdték a dombóvár—bátaszéki vonal rekonstrukcióját, mintegy 150 millió forintos beruházási programmal.

Nincs utánpótlás

— A Szentesi Építési Főnökség végzi ezt a fontos feladatot, bízunk benne, hogy teljes sikerrel.

— A rekonstrukció könnyíti majd a munkánkat, de mi annak elkészültéig is szeretnénk javítani a gondjainkra bízott pálya állapotán.

Sajnos, a munkaerőgondok megoldása meghaladja az erőnket — mondta Halmai Ferenc. — Aggasztó a helyzet a műszaki utánpótlásunk szempontjából is. Alig, hogy kaptunk egy fiatal mérnököt és egy közgazdászt, már tovább is álltak... Inkább vállalták az ösztöndíj visszafizetését.

A mai vasutasfiatalokból talán hiányzik a hivatástudat, a vasutaspálya szeretete? — Szekszárdon azt mondják, nem erről van szó. A főnökség szakszervezeti bizottsága elemezte a munkaerő elvándorlásának okait. *Azt kellett megállapitaniuk, hogy a keresetek összegszerűségére ma már nem lehet különösebb panasz. Csakhogy ugyanennyit másutt sokkal könnyebb munkáért megadnak.* Aki pedig a vasúton megszokott szorgalommal dolgozik, hamar kiváló munkás lehet az építőiparban. Az egyetemet végzett fiatalokat pedig a régimódi követelmények is taszítják. Csak a szakvizsgák egész sorozatának letétele után ismerik el teljes értékű vasutasnak azt a fiatalt, aki évekig erre a hivatásra készült. *A magas követelmény nem vitatható, de talán meg lehetne találni annak a módját, hogy a fiatalok már az egyetemi évek alatt kellő szakmai gyakorlatot is szerezzenek, letegyék a szükséges szakvizsgákat.*

Új rendelkezésre van szükség

Az ma már nyilvánvaló, hogy a szekszárdiak gondjait nem tekinthetjük egyedi jelenségnek. Inkább olyan tényként kell ezeket értékelnünk, amelyek mind jobban sürgetik a pályamunkás-problémák komplex vizsgálatát és a tényleges megoldást biztosító rendelkezések megszületését.

Ki tekinthető az újítás szerzőjének

Az újítás szerzője az, aki a megoldást kidolgozta, és azt a hasznosításra illetékes vállalathoz elsőként benyújtotta. Ha a javaslat többek közös munkája, akkor olyan arányban kell őket szerzőnek tekinteni, amilyen mértékben a kidolgozásban részt vettek. Ezt az arányt a társszerzők egymás között állapítják meg. Amennyiben ezt elmulasztják, úgy egyenlő arányban kell a javaslattevőket társszerzőknek tekinteni.

A korábbi hatályos jogszabályok értelmében úgynevezett „hivatali társszerzőség"-et is elismertek ott, ahol nem volt közös tevékenység, akkor amikor egymást követően, vagy egymástól függetlenül többen vettek részt egy feladat megoldásában. *A jelenlegi rendelet csak közös tevékenységet fogad el társszerzőség alapjául, ahol a szerzőség arányát mindig fel kell tüntetni, mert elmulasztása egyes személyeket hátrányos, másokat érdemtelenül előnyös helyzetbe hozhat.*

A szerzői jogot átruházni nem lehet

A szocialista brigád cím elnyeréséért, vagy a cím megtartásáért versengő brigádok közül sokan tesznek vállalást újítási javaslatok kidolgozására. A javaslat kidolgozásában azonban nem mindenki és a részvevők sem egyforma erőkifejtéssel vesznek részt. Szerzőnek mégis a brigádot, azaz valamennyi tagjat egyformán jelölik meg. *Az ilyen eljárás jogszabályellenes, mert az újítás szerzői jog személyhez, a tényleges alkotóhoz kötött jog, melyet másra — aki a kidolgozásban nem vett részt — átruházni tilos.*

A helyes eljárás az, ha a brigádtagok közül azokat és olyan arányban jelölik meg, amilyen mértékben a javaslat kidolgozásában resztvettek. A szocialista brigádnak, mint kollektívának az erkölcsi elismerését ez nem gátolja.

Az újítás szerződése csak arra a vállalatra — a vasúton ez elbírálói szolgálati helyre — korlátozódik, ahová a javaslatot benyújtották. *A Vasúti Újítási Szabályzat 8. §. (1.) bek. úgy intézkedik, hogy az újítási javaslatot annál a szolgálati főnökségnél kell benyújtani, amely annak hasznosítására az újítás tárgyánál fogva hivatott.* Előírja azt is, hogy az újító a szolgálati főnöksége tevékenységi körébe tartozó javaslatát saját szolgálati főnökségénél köteles benyújtani. Nagyon sokszor előfordul, hogy a vasutas dolgozók nemcsak a saját, hanem a társszakszolgálat hatáskörébe tartozó kérdésekre is nyújtanak be javaslatokat és azokat sok esetben a saját szakszolgálatuknál jelentik be. *Ez a szerzőség elvesztésével is járhat, mert a megvalósítás helyére való továbbítás ideje alatt más javaslattevő megelőzheti az eredeti javaslattevőt.* Az újító akkor jár el helyesen, ha ilyen esetekben nem a saját szolgálati helyén nyújtja be javaslatát, hanem közvetlenül az illetékes szakszolgálatnál.

Jogvitákban a bíróság dönt

Az újítás szerzőjének a javaslat kidolgozóit kell tekinteni, célszerűtlen lenne azonban ezt minden esetben a hasznosító szervnél vizsgálni. A jogszabály a szerzőség védelmére azt a szabályt állítja fel, hogy *„az újítás szerzőjének az ellenkező bizonyításig azt kell tekinteni, aki a megoldást az azt elfogadó vállalathoz elsőként benyújtotta."* Ezen pont alapján ellenbizonyításnak van helye. Ha a tényleges szerző azt tapasztalja, hogy javaslatát eltulajdonították és azt a saját alkotásaként más már benyújtotta, a szerzői igényt bíróság előtt lehet érvényesíteni.

Az újítót a szerzői jog csak akkor illeti meg, ha a javaslatot hasznosításra elfogadják. A javaslat benyújtásának ténye szerzői jogokat nem biztosít. *Előfordul, hogy egy javaslatot elutasítanak és később másnak a kezdeményezésére hasonló módon megvalósítják. Ilyen esetben, ha visszaélés nem forog fenn, akkor szerzőnek az utóbbi javaslattevőt kell tekinteni.* Ennek magyarázata az, hogy az első javaslattevő tevékenységének eredményeként hasznos eredmény nem jelentkezett. A későbbi javaslattevő munkájának következménye az adott helyzet megváltoztatása, a hasznos eredmény keletkezése és azért logikus őt erkölcsi és anyagi elismerésben részesíteni. *Amennyiben visszaélés állapítható meg, úgy a korábbi javaslattevő akár bírói úton is kérheti szerződésének elismerését.*

Nagyon sok esetben előfordul, hogy az újító javaslatát, elkészíti, bemutatja az elbírálónak, mellyel egyetértenek, és csak ezután nyújtja azt be újításként. A jogszabály lehetőséget ad erre, amikor kimondja, hogy a hasznosítással egyidejűleg az újítói jogokat érvényesíteni lehet alakszerű javaslat előterjesztése útján.

A jogszabály nem írja elő, hogy újítási javaslatot csak írásban lehet benyújtani, a javaslat szóban is előterjeszthető. *Ilyen esetben a javaslat előterjesztését jegyzőkönyvbe kell foglalni, az újítóval aláíratni és ennek egy példányát részére át kell adni.* A továbbiakban a jegyzőkönyvet kell az újítási javaslatnak tekinteni.

A javaslat szóban is előterjeszthető

A szerzői jog személyes és elidegeníthetetlen, ezért azt mint már írtuk, más személyre átruházni tilos. *A szerzői jog öröklés tárgyát sem képezheti. Ez nem jelentheti azt, hogy a díjazáshoz való igényt másra nem lehet átruházni.* Az újítási díj iránti igény a polgári jog általános szabályai szerint átruházható és örökölhető. *A Vasúti Újítási Szabályzat az átruházás esetére nem tartalmaz előírást, mert ez az általános jogi szabályok szerint bármikor megtörténhet.* Egyértelműen intézkedik azonban arra az esetre, ha az újító a javaslat benyújtása után, de a hasznosítási szerződés megkötése előtt elhunyt. Ilyen esetben a vonatkozó szerződést az örökössel kell megkötni.

Sebestyén János

Legnehezebb tantárgy az F 1-es és F 2-es utasítás

Látogatóban a miskolci igazgatóság szaktanfolyamain

Miskolcon a Kun Béla utca 107 a szám alatt, a rendező pályaudvar gurítódombja mellett található a miskolci igazgatóság szaktanfolyamainak központja. Nyáron sudár nyárfáival, sötétzöld szigetként emelkedik ki a rendező pályaudvar tehervagonokkal zsúfolt hátteréből. *A bejárat előtt hatalmas tábla fogadja a látogatót, rajta a felirat: MÁV tanfolyamok.*

Látogatásunk idején a forgalmi-kereskedelmi tanfolyam hallgatói az év végi vizsgára készültek. *Baranyi István — a miskolci igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályának oktatási csoportvezetője — tájékoztatott a tanfolyamszerű képzésről, az oktatás rendszeréről.*

A jó szakember nélkülözhetetlen

— Igazgatóságunk területén rendszeres szakmai kiképzés folyik, bentlakásos pályafenntartási, vontatási és forgalmi-kereskedelmi, valamint adminisztratív levelező tanfolyamokon.

— A tervszerű szakemberképzés és utánpótlás biztosításának nélkülözhetetlen eszköze az ilyen rendszerű kiképzés. *Bentlakásos tanfolyamokon történik általában az olyan képesítés megszerzése, mely egyéni tanulás útján nem lehetséges, vagy hosszú időt venne igénybe.* Ezek a bentlakásos tanfolyamok általában fontosabb beosztások ellátására teszik alkalmassá a végzett hallgatókat. A tanfolyamokra az évenként beiskolázandó létszámot országos terv határozza meg, figyelembe véve a szakember-szükségletet.

— Kik vehetnek részt levelező tanfolyamokon és milyen szakon történik az oktatás?

— Levelező tanfolyamokon többségében idősebbek, továbbá olyan dolgozók vesznek részt, akiknek a munkájuk mellett is lehetőségük van az adott képesítés elsajátítására. Nálunk csak alapfokú adminisztratív és anyagszerkezelési tanfolyamokon történik levelező formában képzés.

— A végzett dolgozók hogyan látják el feladataikat a szolgálati helyeken?

— Az itt végzett dolgozók a szerzett képesítésnek megfelelő beosztásba kerülnek. Kezdetben felügyelet alatt dolgoznak mindaddig, míg az elméleti tudás és gyakorlat harmóniája ki nem alakul. *Csak ezután végezhetnek önálló munkát. A gyakorlat azt mutatja, hogy kitűnően megállják helyüket.* A szolgálati vezetők nemegyszer kifejezték már elismerésüket és köszönetüket az oktatógárdának, amiért jól képzett, felkészült szakembereket bocsátottunk ki e tantermek falai közül — mondotta Baranyi elvtárs, aki tizenhat éve dolgozik már ebben a beosztásban és igen sokoldalú, tapasztalt szakember.

Három év alatt 1500 hallgató

1966 és 1968 között, tehát három év alatt 1500 dolgozó kapott — pályafenntartási, vontatási, forgalmi-kereskedelmi és egyéb más tanfolyamokon — szakmai kiképzést. Évenként tehát mintegy 500 fő szerezhette meg itt a beosztásához szükséges szakvizsgát. *Ebből a miskolci igazgatóság létszámába 839, más igazgatóságokhoz pedig 661 fő tartozott.*

Érdekességként még megemlítjük, hogy az 1968-ban rendezett tanfolyamok átlagos tanulmányi eredménye 3,6 volt. Ez jó szervezésről és magas szintű oktatói munkáról árulkodik.

A nevelés tudomány, amihez a pedagógiai módszerek ismerete nélkülözhetetlen. Az eredményes oktatás egyik fontos feltétele tehát a sokoldalúan képzett, jó szakmai és pedagógiai ismeretekkel rendelkező előadó.

A miskolci igazgatóság előadói, az általuk oktatott tantárgy anyagának legjobb ismerői, akik kellő pedagógiai érzékkel is rendelkeznek. A 34 tagú oktatógárda jelentős része oktatótiszti tanfolyamot végzett, nagy gyakorlattal rendelkező vasúti szakember. Háromnak egyetemi, főiskolai végzettsége van.

Látogatásunk időpontjában meghallgattunk egy előadást is. Az I-es számú forgalmi-kereskedelmi tanfolyamon *Zimonyi István vizsgabiztos az F 2-es forgalmi utasításból tartott színvonalas előadást. Néhány feleletet is hallottunk, amiből arra következtettünk, hogy a hallgatók jól felkészültek.* Az osztályozás szigorúsága azonban meglepett. Zimonyi elvtárs erről a következőképpen vélekedett:

Jól képzett előadók – eredményes oktatás

— Nem véletlen, hogy az F 2-es és az F 1-es utasításokat tartják a hallgatók is a legnehezebb tantárgynak. Úgy is mondhatnánk, hogy e két utasításban foglaltak képezik a vasúti közlekedés gerincét. *Egy jövendő forgalmi szakembernél ezek alapos ismerete nélkülözhetetlen.* Nem lehetünk elnézők, hiszen azok, kiknek beosztása megköveteli a forgalmi szakvizsgát — munkájuk során — egyetlen tévedésükkel milliós károkat, súlyos szerencsétlenségeket okozhatnak.

Meggyőződésünk, hogy a felelősség tudatával tisztában vannak a hallgatók. Hiszen szorgalmukkal, fegyelmezettségükkel — *Horváth Gyula, Kiss János, Dávid Imre és Hegedűs Ferenc tanfolyamvezetők is elégedettek.* A szolgálati komolysághoz illően készülnek — választott hivatásuk — a vasúti munka ellátására.

Kaszala Sándor

A készenléti szolgálat korlátai

A munkaviszonyra vonatkozó szabályok különböző részletességgel adnak rendezést az olyan esetekre, amikor a dolgozónak munkát végezni ugyan nem kell, de külön rendelkezés alapján munkavégzésre készen kell állnia. Az ilyen esetek készenlét elnevezéssel váltak közismertté.

A készenléti szolgálat jellegzetes sajátossága, hogy csak munkaidőn felül fordulhat elő. A munkaidő és a készenlét ugyanis egymást kizáró munkaügyi kategóriák, mivel az Mt. 37. paragrafus (3) bekezdése szerint „Rendkívüli esetben a dolgozó munkaidőn felül is köteles... meghatározott ideig és helyen munka végzésére készen állni." E törvényi rendelkezés alapján tehát nem lehet készenlét az olyan eset, amikor a munkaidő tartamán belül nem látják el a dolgozót munkával. Az ilyen idők nem készenlétnek, hanem „állásidő"-nek számítanak.

A kollektív szerződésre is kitér

Készenléti szolgálatot tehát csak a dolgozó pihenőidejének terhére lehet elrendelni. Az elrendelés feltételeinek, korlátainak, az elrendelés módjának szabályait a kollektív szerződésben kell meghatározni — rendeli az MT. 39. paragrafus (1) bekezdése.

A vasút kollektív szerződésében — a törvény adta rendelkezés alapján — szabályozva lett a vasutas dolgozók készenléti szolgálata, amely a magasabb szintű jogszabályokkal együttvéve teljes körű rendezést ad a készenlét különböző kérdéseire. A munkaügyi miniszter 6/1967. (X. 8.) Mü. M. sz. rendelet az ügyeleti szolgálat fogalmát is meghatározta, és a vonatkozó szabályokat összevonva a készenléti szolgálat szabályaival egy helyen rendezte.

A kollektív szerződés is összevontan adja a készenléti-, illetve az ügyeleti szolgálat korlátozására vonatkozó következő szabályt *„A szolgálati főnökök és helyettesek részére nyolc órát meghaladó ügyelet csak kivételes esetben a szakszervezet területi bizottságával egyetértésben rendelhető el. A dolgozó részére esetenként, valamint az egy hónap folyamán elrendelhető készenlét (ügyelet) felső határát — évi 600 óra kereten belül — a felettes szerv vezetője (szakosztályvezető, vasútigazgató) a szakszervezet területi bizottságával egyetértésben határozza meg."* [30. paragrafus (1) d. pont]. Ehhez a rendelkezéshez kiegészítésként járul még a 30. paragrafushoz adott állásfoglalás (143. old.), mely szerint *„A szolgálati főnök és helyettese részére lakáson töltendő készenlétet elrendelni nem lehet."*

A maximum 600 óra

A korlátozás ilyen szabályai a vasútigazgatóra és (szakosztályvezetőre) a területi bizottságra bízza a készenléti szolgálatokkal történő gazdálkodást. E két szerv egyetértő rendelkezése határozza meg, hogy milyen időtartamú lehet a leghosszabb készenléti — ügyeleti — szolgálat, továbbá, hogy egy hónapban legfeljebb hány órai készenlétre — ügyeletre — lehet a dolgozót igénybe venni. *A korlátozás minden szolgálatra egyformán vonatkozik, s az évi 600 óra készenlét sem az ügyelettel együttesen, sem pedig egy dolgozónál nem léphető túl.* Ezenkívül még újabb és közvetlenebb korlátozás az igazgató — szakosztályvezető — által megállapított határ, amelyet szintén nem szabad túllépni.

A készenléti — ügyeleti — szolgálatra megállapított korlátozások nem tesznek különbséget eszerint, hogy lakáson, vagy munkahelyen töltött készenlétet rendelnek el. A korlátozás a készenlét mindkét fajtájára egyformán vonatkozik, s így korlátozás szempontjából egybe kell számítani a lakáson töltött készenlétet és a munkahelyen töltött készenlétet — ügyeleti szolgálatot is.

A készenléti — ügyeleti — szolgálat korlátozásai azokra is vonatkoznak, akikre túlóra korlátozást nem adnak a munkaviszonyra vonatkozó szabályok (pl. a vezető beosztású dolgozókra)

Munkahelyen tilos a készenléti szolgálat

Munkahelyen töltendő készenléti szolgálat az utazószemélyzet részére nem rendelhető el. Ugyanis a Munka Törvénykönyve végrehajtására vonatkozó 30/1967. (Közl. Ért. 27.) KPM sz. utasítás 6. paragrafus (2) bekezdés szerint *„Az utazószemélyzetnél munkaidőnek (szolgálatban eltöltött időnek) számít minden olyan idő, amely alatt a dolgozónak az üzem részére munkát, vagy más meghatározott feladatot kell teljesíteni..."* Ilyen meghatározott feladat lehet pl. a vezényletbeni vonatra, vagy gépre várás stb., amely a rendelkezés alapján már nem készenlét, hanem munkaidőnek számít. Eszerint tehát az utazók részére csupán lakáson töltendő készenléti szolgálat rendelhető el (pl. vezényelésre várás).

Dr. Banka József

A budapesti területi bizottságon november 11-én ünnepélyes külsőségek között értékelték a területi bizottság mellett működő közgazdasági bizottság munkáját. Tihovszky István, a bizottság vezetőjének beszámolója után Rékasi István, a területi bizottság titkára fejezte ki elismerését az egyéves munkáért, majd Gáspár Lászlónak, a közgazdasági bizottság aktívájának átadta a Szakszervezeti munkáért oklevél kitüntetést.

(Szőnyi Lajos felvétele)

Télre készülnek Miskolcon

MISKOLC TISZAI PÁLYAUDVARON készülnek a téli forgalomra. *Erdélyi János állomásfőnök* téli felkészüléséről készített tervét a csomópont szakszervezeti bizottsága is megtárgyalta.

Miskolcon legfontosabb feladatként az „első telesek" felkészítését tartják elméleti és pszichológiai szinten egyaránt. Felhívták a munkavédelmi őrök figyelmét is, segítsenek felfedni a baleseti veszélyforrásokat, ügyeljenek a téli felkészülés határozatainak végrehajtására.

Az állomás téli anyagszükséglete már lényegében biztosítva van. *Mindössze bőr- és gumicsizmából 22 pár, vattás kabátból 6 darab és jégkaparóból 8 darab hiányzik még.*

A dolgozók védőitalát az Utaselátó Vállalattól már megrendelték, s az állomás vezetése nagyon ügyel arra, hogy az elmúlt évben ezzel kapcsolatban előfordult panaszok az idén ne ismétlődjenek meg. A munkásellátási bizottság tagjai pedig gyalograbban fognak ellenőrizni, mint azelőtt.

AZ EMLITETT INTÉZKEDÉSEK ellenére számos gonddal küzdenek a miskolci vasutasok. A létszámhiány okozza a legtöbb bajt. *A Tiszai pályaudvaron 40 állomási és 80 vonatkísérő vasutas hiányzik. A tehervonati kalauzkocsiknak mintegy 30 százaléka hiányzik s ezt kéttengelyes személykocsikkal próbálják pótolni.*

A fűtéssel néhány helyütt bizony bajok lesznek télen. Ugyanis sok a selejtes kályha, s az új kályhákra még csak ígéret van.

Kisvárdai János
Kozma Zoltán

Új irodaház, munkásöltöző a Gömöri pályaudvaron

A 3. sz. AKÖV vasúti kirendeltsége *Miskolc-Gömöri pályaudvaron* eddig összetákolt bódékban végezte munkáját. Barakkokban volt a dolgozók öltözője és mosdója is. Sokat panaszkodtak rá, de nemrégiben végre elkészült az új épület, amelyben nemcsak az irányító szervek kaptak helyiséget, hanem korszerű öltöző és fürdő is létesült.

Az építők öt hónappal a határidő után készítették el a létesítményt, s a munka minősége kívánnivalót hagy maga után. A szeptemberben átadott helyiségekben, itt-ott átázik a födém és huzatosak az ablakok is.

Behán Rózsa

Átadták a KISZ-lakásokat

Szép kivitelű — az épület fényképével díszített meghívó — adta hírül az érdekelteknek *a Dunakeszi Járműjavító KISZ-lakásépítő akciója során elkészült* 36 lakás „kulcsátadási" ünnepségét.

Izgalmas pillanat. Nagy Endre az új lakástulajdonos, lakásának kulcsát húzza. *(Szőnyi Lajos felvétele)*

A lakások átadásánál jelen volt Harmati Sándor vezérigazgató-helyettes. Matkó József szakosztályvezető-helyettes és a KISZ KB képviseletében Gyányi Ferenc, az ifjúmunkás osztály munkatársa.

Ott voltak az újdonsült lakástulajdonosokon kívül az üzem, a községi tanács és mindazon vállalatok, intézmények, szervezetek vezetői, akik az akció valóra váltásában közreműködtek.

Az ünnepélyes közgyűlés bevezetőjeként a meghívottak az új lakótelepre vonultak, ahol Harmati Sándor vezérigazgató-helyettes rövid beszédben méltatta a fiatalok eredményes munkáját, majd az első épület bejáratán elhelyezett szalag átadásával jelképesen átadta a lakásokat.

Az újdonsült lakástulajdonosok a lakáskulcs mellé 500—500 forintos vásárlási utalványt is kaptak.

Az ünnepi közgyűlésről a hazánkban tartózkodó nyugatnémet televízió forgatócsoportja filmriportot készített.

Szőnyi Lajos

Kibernetikai képzés

A korszerűbb vasútról, annak fontosságáról már sok szó esett. Ehhez azonban nemcsak gépek, berendezések, hanem képzettebb vasutasok is szükségesek. S mivel az automatizálás korában járunk, nem közömbös, mennyien értenek a „gondolkodó" gépekhez, mérnökök és szaktechnikusok hogyan tudják jobban megszervezni, gépesíteni, automatizálni a vasutat.

A Budapesti Műszaki Egyetem közlekedésüzemi tanszéke és a Vasúti Főosztály forgalmi szakosztálya ezért „Irányítástechnika, kibernetika és az automatizálás szerepe a vasútüzem korszerűsítésében" címmel továbbképző előadássorozatot szervezett a forgalmi szakszolgálat területén dolgozó közlekedési mérnökök és technikusok számára. *Az előadások felölelték mindazt, amit a korszerűbb vasút kialakítása, megszervezése érdekében ismerni, tudni kell.* Az előadások címei is ezt példázzák: *„A vasúti információs rendszer elemzésének módszerei, korszerűsítésének lehetőségei", „A forgalomirányítás korszerű rendszerei", „A kocsipark gazdaságos felhasználására vonatkozó számítási modellek", „Korszerű matematikai módszerek alkalmazása az állomások és vonalak kapacitás-meghatározására", „Menetidőszámítás, számítógép-ismeretek".*

Tehát mindazokkal a kérdésekkel magas szinten foglalkoztak, amelyek jelenleg gondot okoznak a vasút szervezetében. A továbbképzésen megjelent 35—40 közlekedésmérnök és technikus átfogó képet kapott a kibernetika alkalmazásának legfontosabb vasúti vonatkozásairól. *A jövő feladatainak elvégzéséhez azonban az itt szerzett ismeretek még nem elegendők s ezért feltétlen fontos további ismeretek nyújtása.*

Az eredményes továbbképző előadás végén *Tóth János szakosztályvezető* felhívta a közlekedésmérnökök és szaktechnikusok figyelmét, hogy elsősorban az ő javaslataikra, erőfeszítéseikre van szükség, hogy korszerű szervezési intézkedéseket, új technológiákat vezethessenek be és korszerűsíthessék a vasút információs rendszerét.

A munkahelyükre visszatért műszakiak elméleti és gyakorlati segítséget kaptak a tanfolyamon. Az előadás jól hasznosítható a napi munka során. Rajtuk múlik, hogyan élnek ezzel a lehetőséggel.

Éjjeli állomás

Átmetsz csarnok éji párja.
Itt állok késő vonatra várva.
Az ívlámpák a boltozat alatt
gőz- s füst-galaktikában izzanak.

— Így állhattak hajdan a csillagok
alatt az otthontalan vándorok,
várva, hogy sorsuk szürke peremén,
mint tarolt tájon, megjelen a fény. —

Várok csak, hogy türelmem elégjen
két radar-szem fénybűvöletében;
szívem felé — már jelez, hogyha jön —
hajnalt csöndít az érkező öröm.

Fazekas Lajos

A világ legkisebb mozdonya

AZ ORSZÁG VILÁG EGYIK SZÁMÁBAN érdekes kép jelent meg. Egy szivaron ábrázolták a világ legkisebb mozdonyát. Nos, hogy ennél is készül már kisebb, azt egy tiszántúli, kis községben láttuk, Nagy Lajos, vasútmodellező őrményesi otthonában.

— Évekkel ezelőtt történt — mondja a házigazda —, hogy egy barátom meghívott egy kis játékra. Már elég nagy voltam ehhez a szórakozáshoz és meglehetősen furcsának tartottam barátom kívánságát. Amikor azután előszedte játékvonatjait és összeállítottuk az apró síneket, úgy belemelegedtem, hogy éjfél táján vetődtem haza. *Mindig szerettem és csodáltam a vasutat, de szenvedélyemmé csak ezen a napon vált.*

S azután elhatározta, hogy készít magának is ilyen játékokat, egy egész miniatür vasutat. Előbb azonban esztergált és precíziós szerszámokat szerkesztett. Az egész műhely ma is elfér egy nagyobb sporttáskában. Aztán nekifogott az első modellnek. *S hogy minél több vonat és szerelvény készüljön és minél kisebb helyen elférjen, elhatározta, hogy 1:160 léptékben fog modellezni. Ez a legkisebb kategória, amelyet nemzetközi szinten számontartanak.*

EGY SZÉP NAPON FELJÖTT BUDAPESTRE és felkereste a *Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesületét a Közlekedési Múzeumban.* Félszegen elmondta jövetele célját, majd egy családi gyufásdobozból elővette a miniatür vonatot. A közömbös kíváncsiskodásból egyszerre lázas érdeklődés lett. Magyarországon ehhez hasonló modell még nem látott napvilágot. De külföldön is párját ritkította. *A XI. nemzetközi vasútmodell-kiállításon, mivel ebben az extra kicsi kategóriában több versenyző nem akadt, csak a zsüri különdíját kapta.*

Rövidesen már megrendelés várta. A Ganz—MÁVAG Kína részére gyártott négyrészes motorvonatát kellett elkészítenie. Egy-egy szerelvény 145 mm hosszú, 26 mm magas és 18 mm széles lett. Jellemző a parányi méretekre, hogy a kocsik kilincsei 0,15 mm drótból készültek és a vonat 32 darab 6 mm átmérőjű futóművön haladt.

AZ ÚJABB MODELLRE már a nemzetközi közvélemény is felfigyelt. *A Kulturális Kapcsolatok Intézetének rendezésében hat hónapon keresztül láthatták Bécsben a Collegium Hungaricumban tartott magyar műszaki kiállításon.* Prágából a világ egyik legtekintélyesebb vasútmodell-gyűjtője, Milan Klauss is érdeklődött a vonat után és felajánlotta Nagy Lajosnak a legmesszebbmenő támogatását.

— Mennyibe kerülhet egy ilyen modell?

— Ezeket egyelőre magamnak készítem — mondja —, de a Képzőművészeti Alap 30—40 forintos órabért számol.

— A legközvetlenebb tervei?

— *Most éppen a világ legkisebb mozdonyát készítem, az 1880-ban gyártott Elbel Gühlsdorf márkájú gép mintájára. Ez a mini modell 49 mm-es lesz és elfér majd egy 40 filléres gyufásdoboz tetején.* Az utóbbi időben egy kicsit elhanyagoltam a munkámat, mert a gimnáziumi érettségim mellé megszereztem a gépipari technikusi oklevelet is.

A munkaasztalra szabad szemmel is alig látható alkatrészeket tesz ki. A kerekek 6 mm átmérőjűek, de küllős formájúak. A hajtórúd egyik zárócsapja 27 ezredgramm. És amire a leginkább büszke, hogy 1 mm-en belül sikerült négy szegecset elhelyeznie a mozdony köpenyén.

MÉG NINCS KÉSZ AZ ELBEL GÜHLSDORF, de már újabb tervek, megbízatások foglalkoztatják. *A Közlekedési Múzeum számára el kell készíteni a 326-os sorozatú MÁV-mozdonyt a szerkocsival együtt.* A városligeti múzeum ugyanis ebből a típusból a világon egyedülálló sorozattal rendelkezik. Megvan a mozdony 1:1 méretben, 1:10, 1:45-ben és 1:87-ben. Ha elkészül Nagy Lajos által az 1:160 változat is, akkor valóban csodájára járhatnak majd a szakemberek.

A KÜLÖNLEGES KEDVTELÉSNEK hódoló fiatalember munkáját izgalommal lesi a család. Két kisfia legjobb kritikus. Először ők szokták kipróbálni a szerelvényeket. *De munkahelyén, a Törökszentmiklósi Mezőgazdasági Gépgyárban szintén nagy érdeklődéssel, segítséggel támogatják őt.* A kollégák és ismerősök nem puszta időtöltésnek tekintik munkáját, hanem az egész világon egyedülálló műszaki teljesítménynek.

Molát Ferenc

A sárga mellényes

ŐSZIES VOLT A REGGEL. Apró, szaggatott felhők úsztak az égen, miközben a pályamester motoros kis kocsijával szaporán zakatoltunk a síneken.

Fél kilenckor érkeztünk a 62-es őrházhoz. Ekkor már híre sem volt a vonalgondozónak. Tovább gurultunk, s egy kanyar után végre feltűnt a sárga mellényes ember. Amikor mellé értünk, a pályamester leállította a motort.

Néhány szót váltottak, s aztán a motor tovább robogott. En pedig *Pécsi Barnabás* vonalgondozóval gyalog folytattam az utat.

A bal vágányra invitált.

— A két sín között, középütt kényelmesebb — mondta. — Rögös ez az út — tette hozzá.

A jobb kezében súlyos csavarkulcs. A bal kezében szürke vászontokkal védett vörös jelzőzászló; vállán zsinórra fűzött bádog kazetta, benne durrantyúkkal és hozzá bőrtáska az útravalónak.

BALLAGTUNK AZ ÉLES KÖVEKEN: Közben a sárga mellényes ember a kérdést ismételte:

— *Hogy mikor használtam utoljára a durrantyút és a jelzőzászlót? Tavaly tavasszal, beteg volt a sín — mondta és ebben a pillanatban megtorpant.* A kulccsal négyet, ötöt fordított az egyik sínrögzítő csavaron.

— Hogyan látja meg, ha nem elég szoros a csavar?

— *Húsz éve ezt csinálom — válaszolt —, a gyakorlat teszi. Ezt is, mint mást, megtanulja az ember...*

— Ha holnap máshová állítanának, azt is vállalnám — mert tudnám, hogy akkor az a fontos a vasútnak... Nem jó, ha egy embert, csak egyféle munkán lehet alkalmazni.

Ismét megálltunk; teendője akadt. Megfoghatatlan, hogy ez a napégette, deresedő ember milyen röntgenszemmel vizsgálja a sineket. Egyetlen apró hiba sem kerüli el a figyelmét. Emberek élete, milliós értékek fölött őrködik, amikor reggelenként magára ölti a sárga mellényt és útra kel.

KILENC KILOMÉTERT GYALOGOL NAPONTA. Sétaképpen nem is lenne sok. De ott, ahol lépésenként szinte a „vonal" minden milliméterét meg kell vizsgálni — bizony nem könnyű az út. S közben szüntelen arra is figyelni, hogy mikor „robban" a közelünkbe egy vonat. Sok ez a jóból kilenc kilométeren át. A hozzá nem szokott ember bokája, talpa már a harmadik kilométer után menekülni kíván az éles következtől. Tűző napsütésben, zuhogó esőben, vagy méteres hóban évről évre mindennap bejárja a pályát. *Nem véletlen hát, hogy húsz év alatt kétszer kapott kiváló dolgozó jelvényt Pécsi Barnabás.*

— Napközben a felelősségtől úgy megtelítődik feszültséggel az ember — magyarázta —, hogy még éjszaka álmában sem szabadul tőle. *Amelyik vonalgondozó ezt nem érzi, az nem ide való... Vigyázzon, vonat jön!* — intett, aztán folytatta —, *juj, hát ne a vágány közé ugráljon, látja, azon jön a vonat, ide jöjjön a bal partra...*

Pécsi Barnabás megszokta, szereti ezt a munkát.

— Ha itt a vágányok között egyszer netán megjelenne a mesebeli tündér, vajon mi lenne a 45 éves *Pécsi Barnabás* három kívánsága?

— Villany, villany, villany — válaszolt. — Tata közelében, egy őrházban lakunk, s este petróleumlámpa pislákoló fénye mellett tanul a hét gyerek... Nagy a család, jó lenne egy mosógép is... Ezért háromszor is csak villanyt kérnék attól a tündértől...

AZ ALMÁSFÜZITŐI ÁLLOMÁS KÖZELÉBEN, ott, ahol közút keresztezi a síneket a sárga mellényes férfi megállt és így szólt:

— Ez a határ, vége az útnak...

Kubik Emil

Vasúti történetek

„Talált tárgy"

Egy kétségbeesett ember állít be az ügyeletes tiszti irodába, s remegő hangon mondja:

— A kislányomat elvitte a vonat. Tessék intézkedni, hogy valahol vegyék le a gyereket...

A család csak a legutolsó percben érkezett az állomásra, s az apa elsőnek az ötéves Anikót tette fel a már mozgásban levő vonatra. A Diesel-mozdony azonban könnyen, gyorsan húz, s az anya a karonülő másik gyermekkel és az apa a csomagokkal lemaradtak.

Közben telefonálnak Ceglédre, hogy a vonatról vegyék le a gyereket, akiért majd később a gyorsvonattal odaérkező apa fog jelentkezni.

Az ember megnyugszik, csak akkor ül ki újabb nyugtalanság az arcára, amikor megtudja, hogy a követő gyorsvonat csak egy percet tartózkodik Cegléden. Ez utóbbi nyugtalanság okát, valamint az egész ügyetlenséget csak akkor értik meg a vasutasok, amikor a férfi bicegve indul kifelé az irodából.

Élettelenül kopog a műlába...

Újabb telefonálás következik.

Cegléden rendben levették a kisírt szemű gyereket. Megbabusgatták, vigasztalták. Cukorka is előkerült, majd az iroda sarkában jó, puha helyet csináltak számára.

El is szundikált...

A forgalmi szolgálattevő a kis szőkefürtű „talált tárgyat" az ölébe vitte ki a gyorsvonathoz és adta át a hálálkodó szülőknek.

Utánfutó

Nem ritka eset, hogy a Nyugati pályaudvaron az induló vonatok „utánfutóval" közlekednek. Az utánfutó ez esetben nem valamiféle rendkívüli vonatot követő, biztosító gépmenetet jelent, hanem a szó szoros értelmében utánfutót, azaz a vonat után futó optimista embert.

Valami különös bizakodás tölti el az utánfutót. A vonat már messze húz, de ő fut előreszegezett tekintettel, mintegy szugerálva a vonat végét.

Egy ilyen „utánfutóval" történt, hogy félig kiivott sörösüveggel a kezében szaladt a kihaladó vonat után. A kópé kocsivizsgálók jól látták, hogy reménytelen az eset, de azért csak biztatták a jámbort: nyomás, nyomás...! a hidon túl megáll — kiabálták. (A pályaudvar felett feszülő Élmunkás hidra gondoltak.)

Az ember rendkívüli optimizmusával hitt a biztatóknak és szaladt.

Persze, hogy nem érte el. Csak akkor hagyta abba a futást, amikor a vonat már tünedezett a futástól vibráló szemei elől.

Amikor egy, a viccet nem értő másik utas megfedte a jókedvű lakatosokat, így feleltek: Nem csaptuk mi be, igazat mondtunk. Cegléd is a hidon túl van és ott megáll — mondták huncutkodva.

Nyugodt utas

Ketten szaladnak a Prága—Berlin-i gyorsvonat után, amikor az lassan, egyenletesen halad ki az állomásból.

Elérik. Felugranak.

A forgalmi szolgálattevő felfigyel az esetre annál is inkább, mert mindkettőjüknek borosüveg áll ki a zsebéből. Meg is szólítaná őket, de nem kerül rá sor, mert az egyik máris lekiabál:

— Ez a vonat megy Szalkára...?

— Dehogy is — szól röviden a forgalmista — ez a Prága—Berlin-i gyorsvonat.

A vonat csak halad...

Az egyik — a komolyabb képű — ijedten bámul és készül leugrani. A másik, olyanféle embernek látszik, aki nem csinál problémát semmiből, visszahúzza.

— Hagyd Lajos, csak nem töröd ki a nyakadat. Egyszer legalább mi is leszünk kilfelden... — mondja és oda se neki, helyet foglalnak a román első osztályú kocsi puha párnáin.

Gergely József

Szép környezetben — elhanyagolt szállás

Gödöllőn a MÁV-állomás területén gesztenyefák övezte szép környezetben áll a női munkásszálló.

A létesítménynek azonban csak a környezete szép. A szállás lakói panaszkodnak körülményeikre. Igaz, egy szobában csak négyen laknak. Ágyaikon azonban kopottak a pokrócok, a padló töredezett, gödrökkel, hepe-hupákkal teli. *A szállás televíziója egy éve romlott el, a mai napig sem javították meg. Évek óta ígérik, hogy egyszer majd kapnak hűtőszekrényt, de bizony ebből sem lett semmi.* Az ott lakók igyekeznek otthonosabbá varázsolni lakrészüket virágokkal, terítőkkel, függönyökkel, de a füstös, rideg falakat nem tudják eltakarni. Telenként a szobákban elhelyezett kályhák bizony sok bosszúságot okoznak.

Jó lenne felfigyelni a 22 vasutas nő panaszára.

Csiba József

MI LETT VELÜK:

Békéscsabáról indult el...

BESZÉLGETÉS SUCH IDÁVAL

Az élsportolót, az európai és világversenyeken szereplő versenyzőt aktív pályafutása alatt nemcsak közvetlen környezete, hanem az egész ország sporttársadalma szereti, megbecsüli. Egy-egy világraszóló versenyeredmény megdobogtatja a szíveket, az emberek kicsit magukénak is érzik a sikert. Államunk gondoskodik a zavartalan sportolási lehetőségekről, biztosítja azokat a feltételeket, amelyek elengedhetetlenül szükségesek a jobb eredmények eléréséhez.

Az aktív szereplés, a sikeres esztendők rohanó forgatagában sportolóink zöme már menet közben gondol arra: mi lesz, ha véget érnek a sikerek. A továbbtanulás, a szakmai képzettség elsajátítása a sikeres években jóval könnyebb, mint a későbbiek folyamán. Sportköreinkben egyre több a tanult ember, nem ritka a doktorált sportoló, a képzett gazdasági vezető, kitűnő munkaerő.

Cikksorozatunkban azoknak a vasutas élsportolóknak életét, pályafutását ismertetjük olvasóinkkal, akik nemrég fejezték be eredményekben gazdag sportpályafutásukat.

Mi lett velük? Hogyan állják meg helyüket az életben? A sorozatban nem törekedtünk érdemi sorrendre.

„Such tanárnőt keresem..."

A Szőnyi úti sporttelepen a BVSC futói edzést tartanak. Lélekszakadva egy 50 év körüli férfi érkezik, s a futópályán egy „kislányhoz" fordul:

— Mondja kislány, a Such tanárnő hol van?

A kérdezett mosolyogva válaszol:

— Én vagyok az, kérem.

A férfi restelkedve mentegetődzik.

— *Középiskolai tanár vagyok, s egy növendékem iránt erdeklődöm, aki itt atlétizál.*

Megzavarjuk a beszélgetést, s elmondjuk jövetelünk célját. A kedves, kislányos edzőt az előbbi kis jelenetre célozva megkérdezzük:

— Nem volt korai a visszavonulás?

— *Az eredményeim alapján meg maradhattam volna az élvonalban — válaszolja —, de a magammal szembeni követelményeknek már nem tudtam volna olyan szinten eleget tenni, amellyel elégedett lehetnék.* Ez a döntésem úgy látszik, helyes volt, nem is bántam meg.

Hogyan is kezdődött? Eseményekben, jó eredményekben gazdag pályafutásáról szívesen beszél. *1952-ben igazolta le a Békéscsabai MÁV atlétikai szakosztálya.* Egész Békés megyében akkoriban itt volt a legfejlettebb az atlétika.

Először válogatott

A Békéscsabai MÁV-ban a gondos edzői munkával állandóan javultak a versenyeredmények. Sikeres versenyek következtek: *országos középiskolás bajnokság három éven keresztül. Majd ugyancsak három évig tartotta vezető helyét az ifjúsági bajnokságban a 100 és 200 méteres síkfutásban.* Az 1957-es év fontos állomása versenyzői pályafutásának. *Ebben az évben (még a Békéscsabai MÁV színeiben) egyszerre lett országos ifjúsági és felnőtt válogatott.* Mint „ifista" a bolgárok ellen szerepelt és mint felnőtt versenyző, a 4x100 méteres váltófutásban a Szovjetunió csapata ellen öltötte először magára a címeres mezt.

Érettségi után a békéscsabai állomásra került. Ekkor azonban már válaszút előtt állt. A válogatottság miatt sűrűn kellett Budapestre utaznia, nem tudott tovább Csabán maradni. *A sokféle ajánlat közül 1959-ben a BVSC-be kérte átigazolását, új munkahelye pedig a Számviteli Főnökség lett.*

Ezután — ha lehet — még gyorsabban pereglek az események. Otthonra talált a BVSC-ben és barátokat, megértő vezetőket ismert meg új munkahelyén is. 10 éven keresztül volt 100 és 200 méteren a magyar bajnokság állandó helyezettje, ugyanennyi éven keresztül vitte sikerre a 4x100 méteres női váltót. *Két Európa-bajnokságon vett részt, sikerrel szerepelt a legnagyobb világversenyen, a tokiói olimpián, majd egy főiskolai világbajnokságon öregbítette a magyar sport hírnevét.* Az Európa-bajnokságon a 4x100 méteren negyedik helyen végeztek, míg az olimpián a döntőbe verekedték magukat. A főiskolai világbajnokság bronzérmet hozott. *Ezek közül természetesen a legnagyobb élményt a tokiói olimpia jelentette számára, de büszke arra is, hogy tagja volt az angolok elleni győztes váltónak.*

1967-től edző

A sikerekben gazdag évek alatt sem feledkezett meg jövőjéről. *Bármennyire is szerette 11 éven át megszokott, megbecsült munkahelyét, a Számviteli Főnökséget, igazi hivatásának a pedagógiai pályát tekinti.* 1963-ban, amikor még javában versenyzett, beiratkozott a Testnevelési Főiskolára, ahol 1969-ben tanári diplomát kapott. Közben sikerrel elvégezte az oktatói tanfolyamot és 1967-ben a BVSC-nél edzői tisztséget vállalt.

1969-ben a Magyar Testnevelési és Sportszövetség Budapesti Tanácsától jó edzői munkájáért kitüntetést kapott. Ugy látszik, az 1969-es év „termése" nem megvetendő: tanári diploma, sportkitüntetés... Az eddigi jó szakvonali munkájáért a vasutasnapon Kiváló dolgozó jelvény a jutalom.

Beszélgetésünk során sablonos kérdések következnének, ám Such Ida nem várja meg ezeket, szinte magának mondja:

— Bármennyire is faj a szívem, 11 éven át megszeretett munkatársaimat, vezetőimet itthagyni, további — és ez már vágyaim maximumát jelenti — *tervem, hogy a XIV. kerületi sportiskolás növendékeket tanithassam a versenyfutás tudományára.* Ezek után sem leszek azonban hűtlen a BVSC szineihez. Továbbra is vezetem az atlétikai szakosztály edzéseit és a sportiskolások közül a legtehetségesebbekkel ezt a szakosztályt kívánom erősíteni.

Gratulálunk eddigi versenyzői eredményeihez, jó szakvonali és nevelői munkájához és kívánjuk, hogy tartalmas célkitűzései valóra váljanak.

Sz. Tóth András

50 éves a Hatvani AC

A MÁV HAC a jövő évi vasutas napon ünnepli fennállásának 50. évfordulóját. *A tervek szerint ez alkalomból kerül megrendezésre Hatvanban az országos vasutas ökölvivó-bajnokság is.* A jubileumra természetesen a többi szakosztályok is készülnek.

A természet szerelmesei

RÉGI VASUTAS TERMÉSZETJÁRÓ hagyományt elevenítettek fel a turista szakosztályok. A közelmúltban újra megrendezték az országos vasutas csillagtúrát, melynek útvonala a *Badacsony és a Szentgyörgy-hegy érintésével a Balaton-felvidéken húzódott.* A csillagtúra annyit jelent, hogy egy célpont felé haladva több irányból érkeznek a túrázók a találkozó helyére. Ebben az esetben a lenyűgöző, festői körkilátást nyújtó Szigligetivár volt a csillag közepe, itt találkoztak az ország minden tájáról egybegyült régi barátok és ismerősök, mintegy százan.

Nem tul gyakran kerül sor az ilyen széles körű találkozásokra, ezért ünnepélyes mozzanata is volt az eseménynek. *A vasutas-szakszervezet sportosztálya mellett működő természetbarát társadalmi bizottság nevében Trencsényi Zsigmond köszöntötte a megjelenteket. Majd kellemes pihenő és szakbontás után felkerekedtek és a szigligeti öbölbe vonultak, ahonnan külön hajóval Keszthelyre utaztak, hogy megtekintsék a Balaton fővárosának nevezetességeit.*

★

A VASÚTI FŐOSZTÁLY sportegyesülete természetbarát szakosztályának több tagja az olasz dolomitokban töltötte szabadságát. *Mások az Országos Vízi Nagy Kör egy részét járták be csónakjaikkal, felkeresve a Balatont és a Zala folyót.* Az idei nyár és a hosszú ősz nagyon kedvezett az evezősöknek. A Római-parti Lidó csónakházban tárolt 18 csónak nagyon „keveset hevert a szárazon".

Most már a téli tervek foglalkoztatják a szakosztály tagjait. *Az év végén a Mátrában, a Vörösmarty-turistaházban sitábort rendeznek.* Szilveszterkor a szakosztálynak legalább hatvan tagja csatlakozik hozzájuk és vidám vacsora után különösen kedvenc sportjuknak e szép hajlékában köszöntik az új esztendőt.

★

AZ ŐSZI ÉVADBAN JELENTŐS vasutas természetjáró sportsiker született a Vasúti Főosztály természetbarát szakosztálya tagjainak igyekezete és tudása nyomán is. Újra elnyerték, illetve megőrizték a „Művész"-kupát. *Ezt a vándordíjat a Művészeti Dolgozók Szakszervezetének Sportegyesülete alapította.* Évente a Normafa-ünnepség alkalmával versenyeznek érte a turisták. Az idén 30 csapat indult, közöttük szerezték meg az első, második és a hetedik helyet a Vasúti Főosztály turistái. (Sajnálattal jegyezzük meg, hogy a VI. kerületben öt vasutas szakosztály működik, de ezek közül többen nem vállalkoztak az érdekes, sok hasznos ismeretet nyújtó városismereti versenyben való részvételre.)

Forgó János, a Vasúti Főosztály SC természetjáró szakosztályának vezetője egyébként örömmel újságolta, hogy 1970. június 20. és 29. között ők rendezik a *Vasutas Természetbarátok Országos Találkozóját Mecsekaljan*, a festői Abaligeten.

Szeretettel várnak minden érdeklődő vasutas természetjárót!

—zi—

Tisztít vagy piszkít?

Az utazóközönség mostanában gyakran panaszkodik amiatt, hogy piszkosak a vasúti kocsik, nincsenek rendbentartva az állomások várakozó- és mellékhelyiségei.

Sokszor igazuk van, s az ilyesmi árt a vasút, s a vasutasok jó hírnevének. Sajnos néhány vasutastársam nem érez kellő felelősséget ezért. A budapesti három nagyállomás műszaki főnökségeinek kocsitisztító munkásai például pihenés és melegedés céljából rendszerint befekszenek a reggel induló gyors- és távolsági vonatok párnás kocsijaiba és piszkos cipőjük alá még újságpapírt sem tesznek. *Szerdán (X. 22-én) a Keletiből induló 2'a sz. hegyeshalmi gyorsvonat 19—40—015 sz. kocsijában is ez történt.*

Hogyan lehetne kultúrált az utazás, ha a kocsitisztítók piszkítanak?

Foki István
Budapest

Aranylakodalom

— Felujitják-e az ötven évvel ezelőtt megkötött házasságukat? Kérem egyértelmű „igen"-nel, vagy „nem"-mel válaszoljanak.

Lajos bácsi Mária nénire néz. A 75 esztendő bizony erősen megviselte a hallását. Csak figyel könnytől harmatos tekintetével.

— Mondd azt, hogy „igen!" — biztatja szelíd-kedvesen a felesége.

— Jól van! A hajmáskéri kultúrotthonban legalább százan köszöntik az idős házaspárt — Fehér Lajost és Palya Máriát —, akik ötven esztendővel ezelőtt mondották ki a boldogító igent. Megmozdult erre az ünnepre a falu egész társadalma és a szervezők, előkészítők sorában — legelöl — ott találjuk Bücs Gábor állomásfőnököt, felügyelőt, aki a Hazafias Népfront községi elnöke, községi tanácstag már a harmadik ciklusban, és elhozta az aranyesküvőre a 37 hajmáskéri vasutas szíveskedves üdvözletét is.

Beszédet is mondott.

Pár mondatot, amiben a falu nèpének köszöntését tolmácsolta és átnyújtotta a vörös rózsákat. „Ha még két szót kell szolnom, bizony kihull a könnyem is." Aztán koccintanak. Száz ember két, munkaban összetöpörödött, de mosolygós öreg egészségére koccint a teremben. Bücs Gábor is odalép:

— Jó egészséget Mária néni és még sok-sok boldog esztendőt!

— Magának is, főnök elvtárs! Mert Bücs Gábor lehet népfrontelnök és községi tanácstag, azért még az aranylakodalmon is csak „állomásfőnök" marad.

— gáldonyi —

HÍREK

— BÉKÉSCSABÁN ÉS SZEGEDEN IS MEGRENDEZTÉK az öregek napját. Szegeden a Petőfi Sándor vasutas művelődési otthonban találkoztak a nyugdíjas vasutasok. Békéscsabán pedig a MÁV kulturotthon helyiségében gyült össze a 150 idős vasutas, akik között sok volt a 80 éven felüli, s a legidősebb pedig 96 éves volt.

— Befejezte éves tervét november 7-én, nevéhez méltóan Hatvan állomás November 7. szocialista brigádja. Teljesítette az újításokkal, társadalmi munkaóra vállalással és a szakvizsgák elvégzésével kapcsolatos vállalását is.

— ÉLÜZEMSZINTEN TELJESÍTETTÉK vállalásaikat a Békéscsabai MÁV Szertárnökség szocialista brigádjai. A szertár 60 dolgozója ezen kivül szivesen végez társadalmi munkát is, s ez meglátszik a munkahely külső és belső díszitésén.

— Minden vasutas szocialista brigádban dolgozik Gyöngyös állomáson. A kiváló főnökség kitüntetésben részesült állomás vasutasai eddig 180 kiváló dolgozó oklevelet és öt kormánykitüntetést kaptak munkájuk elismeréseként.

A szerkesztőség üzeni

Rendes Péter, Búzás Gyula Pécs, Czeglédi Sándor, Kecskés Gábor, Volosinovszki János, Marosan Pál Debrecen; Maróti István Szombathely; Németh Pál Szerencs; Pintér Lajos Vácrátót; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Dövényi Károly, Foki István, Bánkuti László Budapest; Szűcs Ferenc Hatvan; Pacz József Curtici; Antal József Miskolc; Markos József Zalaegerszeg; Behán Rózsa Miskolc, Gömöri pu.; Csiba József Gödöllő; Kisvárdai János, Kozma Zoltán Miskolc, Tiszai pu.; Szilágyi Sándor Szeged: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Markos József Zalaegerszeg: **Levelét illetékes helyre továbbítottuk.**

A HIVATALOS LAPBÓL

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

44. számból: 117 300 1969. 11. C. Közületi szervek gépjárművelről szóló rendeletek végrehajtása a MÁV területén.

45. számból: 121 156 1969. 2. B. A munkaügyi döntőbizottságok szervezetében előállott változások.

120 868 1969. 4. C. A MÁV 1970. év végi részesedéséből a szervezeti egységek változó keret részére jogosító feltételek meghatározása.

Idegen nyelvtudás igazolására rendszeresített vizsgák időpontja.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 11.
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: 15.915.001—46
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

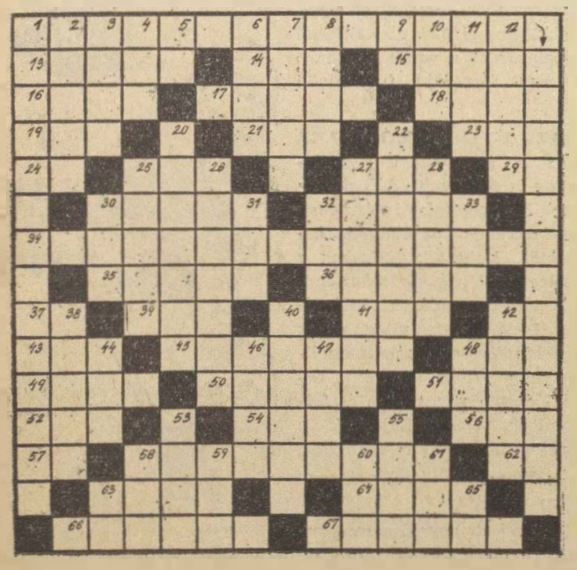
Vízszintes: 1. Népszerű szakszervezeti oktatási forma. 13. Ország ikerszava. 14. Nem tegnapi. 15. Lakható hely a sivatagban. 16. Kifejezés a sakk-játékban. 17. ..charta, angol szabadságlevél. 18. Papírra vetsz. 19. Vézna a vén. 21. Direkttermő szőlőfajta. 23. Vajon ez? 24. Kiváló minőség jelője lehet. 25. A Tisza mellékfolyója. 27. Éva. 29. Német személyes névmás. 30. Afrika arabokkal vegyült régi lakói. 32. Valamikor két krajcárt ért. 34. Egy **másik oktatási forma gyűjtőneve.** 35. Teljes, kissé röviden. 36. A per szereplői. 37. Fed. 39. Nem moll. 41. Keret. 42. Doktor. 43. Helyhatározó. 45. Kudarcok ellentéte. 48. Takar. 49. A tea hatóanyaga. 50. Áldozati magaslat. 51. Francia pap. 52. Előtt, németül. 54. ...itológia. 56. Találat a vívóversenyen. 57. Dátumrag. 58. Személyes névmás. 63. A gyulladás a testen. 64. Svájci város. 66. Haza, latinul. 67. A skandináv mitológiában a sors istennői.

Függőleges: 1. Egy folyó kanyarulatából keletkezett álóvizek. 2. Vörös-tengeri kikötő. 3. Jugoszláv folyó. 4. Lapos, egyenletes. 5. Az ezüst vegyjele. 6. ...Johann, osztrák udvari építész (1765—1834). 7. Nigéria fővárosa. 8. Ógörög pénzegység, a talentum hatvanadrésze. 9. Biztatószó. 10. Francia rakpart. 11. Zamatra. 12. Ékesség. 20. Ügyvédjelölt (latin). 22. A gleccserek által hordott sziklatörmelék. 25. Bányászközség a Dunántúlon. 26. Argentin város. 27. Holttest latinul. 28. Svájci francia regényíró. 30. Hangtalan menet. 31. Kalória rövidítése. 32. Mesterséges töltés (ék. hlány). 33. Mint 4. függőleges. 38. A görögöknél köralakú épület zenei előadások tartására. 40. Gyógyszer. 42. Első fellépés (francia). 44. Tekintély közhasználatú idegen szóval. 46. Mérgező gáz. 47. Redő. 48. F. B. T. 53. ...Péter (1673—1752) főkirálybíró. 55. A víz teszi 100 foknál. 58. A Duna mellékfolyója. 59. Békaporonty. 60. Néger törzs Nigériában. 61. Keserv. 63. Egymást követő betűk. 65. Libahang.

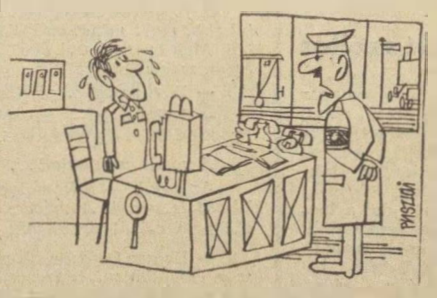
Beküldendő: vízszintes 1. és vízszintes 34. Beküldési határidő: 1969. december 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Szakszervezeti Világkongresszus.

Egy-egy könyvet nyertek az 1969. évi 20. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Sebes János Bp. XXI., Rákosi E. u. 59. Tárkányi Júlia Bakonyszentkirály, Jókai út 20. „Gagarin" szocialista brigád. Rákos állomás. Barzó Ilona Nyíregyháza, Petőfi út 12. Fáblán Andor Debrecen, Mata J. u. 7. fsz. 1.

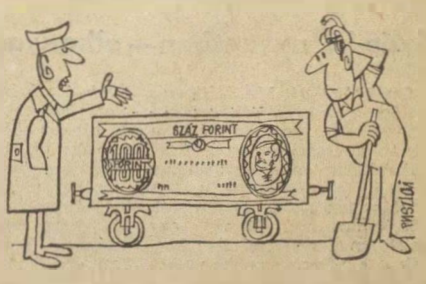


ELSŐ SZOLGÁLAT



— Fogadja ellsmerésemet. Minden a feje tetején áll az állomáson, de ezt legalább önállóan csinálta.

RAKODÓN



— Ezt a pénzt a szállítófelektől kapta a vasút a ki nem rakott kocsik helyett. Tessék ebbe rakodni!

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

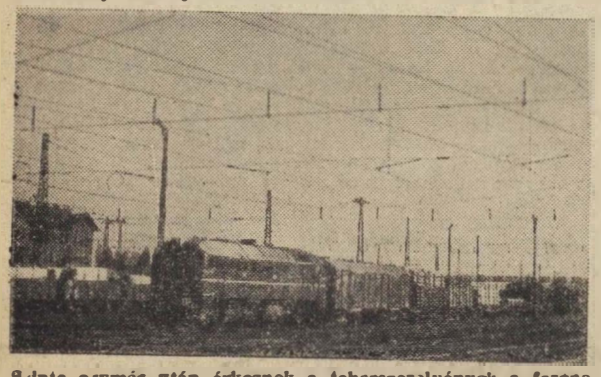
XIII. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM Ára 40 fillér 1969. DECEMBER 3.

Legfontosabb: a kocsiforduló idő rövidítése

Mit mond a csúcsforgalomról a szakosztályvezető

Az idén az őszi forgalom a korábbiaknál nagyobb megterhelést jelent a vasutas dolgozók számára. A nagy mennyiségű mezőgazdasági termék szállításával egyidejűleg biztosítani kell az export-importáru, az építő-, a tüzelő- és az egyéb anyagok olyan volumenű fuvarozását, amely megfelel népgazdaságunk gyorsabb ütemű fejlődésének.

Hogyan teljesíti a vasút az őszi forgalom feladatait? Mit kell tennie ahhoz, hogy az év utolsó hónapjában tovább javuljanak a szállítási teljesítmények és eleget tehessünk a legfontosabb fuvarozási követelményeknek? — Kérdéseinkkel a Vasúti Főosztályon Tóth János igazgatót, a forgalmi szakosztály vezetőjét kerestük fel.



Szinte egymás után érkeznek a teherszerelvények a ferencvárosi pályaudvarra.
(Lantos Géza felvétele)

— Munkánkban sok nehézséggel küzdünk és a vasúttal szemben támasztott igény jóval meghaladja kapacitásunkat, mégis javuló eredményekről számolhatunk be — mondotta a szakosztályvezető. — *A november 1-től 21-ig terjedő időszakban operatív kocsiigényes szállítási előirányzatunkat 98,6 százalékra teljesítettük. Az eredmény nem lebecsülendő, hiszen a bázishoz képest 101,3 százalékot jelent.* Az említett időszak utolsó hetében pedig a bázishoz viszonyítva 107,5 százalékos szállítási eredményt értünk el hálózati szinten, és több mint 120 ezer tonnával több árut raktunk be, mint az elmúlt év azonos időszakában. Kirakási teljesítményünk azonban továbbra is kedvezőtlen. Változatlanul fennáll, hogy a leadási állomásokra beérkező kocsik nagy tömegét csak másnap rakják ki.

Tervszerűbbé vált az üzemi munka. November első két dekádjában a vonatok menetrendszerűsége mindkét vonatnemnél a bázis értékénél kedvezőbb.

A statikus kocsikihasználás a tervezetet 5 százalékkal, a bázisértéket 6,2 százalékkal haladja meg.

— A vasutas dolgozók jól tudják — folytatta a szakosztályvezető —, hogy a jelen időszakban a legfontosabb szállítási feladatokra kell koncentrálnunk az erőnket.

Ennek megfelelően tovább növekedett az elsődlegesen sorolt áruk berakása és az elmúlt héten elérte a hálózati összberakás 54,5 százalékát.

Javult a rakott elegy mozgatása, részben a jobb gépellátottság, részben a rendezőpályaudvarok. *elsősorban Ferencváros, Rákosrendező, Miskolc és Dombóvár megnövekedett fogadókészsége következtében.*

Kedvezően éreztetik hatásukat az őszi forgalmi rendkívüli intézkedések, melyek annak nyomán váltak lehetővé, hogy kormányunk soron kívül 35 millió forintot bocsátott rendelkezésre a nagyobb feladatokat teljesítő vasutas dolgozók anyagi elismerésére. Ez tette lehetővé a rendezőpályaudvarok részére a már korábban kiadott céljutalmak összegének növelését is. A dolgozók átcsoportosítására hozott intézkedések általában kedvező visszhangra találtak.

Jól halad az intézkedések végrehajtása a pécsi, a szombathelyi, a szegedi és a miskolci igazgatóságnál, míg a dolgozók és a vasút számára egyaránt kedvező, a létszámhiány enyhítésére hivatott lehetőséggel a budapesti és a debreceni igazgatóságok területén vontatottan élnek.

— Ezúton is szeretném felhívni a figyelmet néhány hiányosságra, melyek megszüntetése kedvező hatással lenne munkánkra — *folytatta Tóth János.* — Problémák tapasztalhatók a kisebb elágazó helyek és a középállomások elegytovábbításában. A tolóvonatok nagy késéssel közlekednek, mennyiségük nem változik az elegy növekedése szerint. E vonatokat gyakran már kiterhelten küldik el az indító állomásról, nem gondoskodnak a közbeeső szolgálati helyek elegyének továbbításáról. Nehézséget jelent az is, hogy hálózati szinten naponta több száz kocsi késve érkezik meg rendeltetési helyére. A szakaszirányítóknak és az igazgatóságok elegytovábbítóinak, a forgalom ellenőrségi csoportok vonalbiztosainak több figyelmet kell fordítaniuk erre.

Alapvető feladat a kocsiforduló idő rövidítése. Ez vezet a nagyobb szállítási teljesítményhez, a magasabb bevételhez, a több nyereséghez. A vasutasok, a vasút és a népgazdaság érdekei egyaránt ezt kívánják. Az ez irányú intézkedések hatékonysága az elérhető kocsióra megtakarításban jelentkezik. — Ebből eredően elvárható, hogy mindent megtegyünk az állomási kocsitartózkodási idő csökkentésére. *Ehelyett többször tapasztalható, hogy lemondanak menetirányítói tartalékot, vagy állomási tolatógépet, ami szükségszerűen maga után vonja a kezelési műveletek meghosszabbodását.*

Ezért szükséges felhívni a figyelmet arra, hogy

a hálózat egészét illetően nem mindig gazdaságtalan, ha egyedileg, egy-egy állomáson emelkedik a járulékos teljesítmény.

Az a helyes, ha az árukezelési helyek kiszolgálásának gyakorisága a szükségletekhez igazodik. Úgy kell a kocsikat éjszaka a rakodóhelyekre beállítani, hogy a felek reggel 6 órakor megkezdhessék a rakodást.

Szorosan kapcsolódik ehhez a kocsiintézés javítása. Nem tartható az a gyakorlat, hogy az állomások 10—11 óra körül kapják meg a felhasználási engedélyeket. Szükséges tehát, hogy az eddiginél sokkal gyorsabban és rugalmasabban intézkedjenek a kiegyenlítésre vonatkozóan.

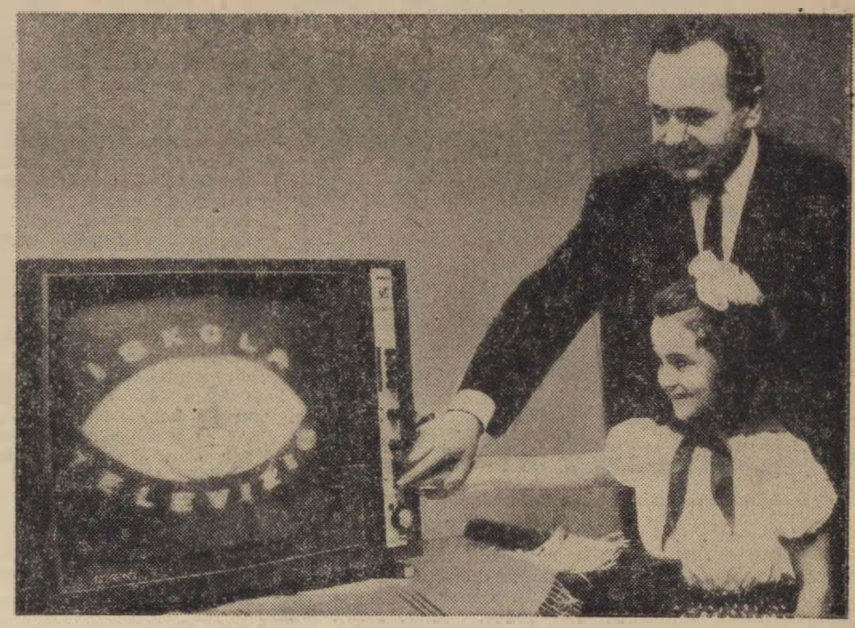
— A népgazdaság elvárja tőlünk, hogy eleget tegyünk feladatainknak. A munkában számítunk a párt- és a társadalmi szervek fokozott támogatására, a szocialista brigádokra, melyek már oly sokszor adták tanújelét segítőkészségüknek, mutattak példát — mondotta befejezésül Tóth János elvtárs.

Lőrincz János

„TELEVÍZIÓT MINDEN ISKOLÁNAK!"

Méltóan a mozgalomhoz

Szabó Antal főtitkár átadta a vasutasszakszervezet ajándékait



Szabó Antal főtitkár és a rábaszentmihályi iskola kisdobosa közösen kapcsolják be a televíziót.
(Tudósítás a 2. oldalon.)
(Nagy Éva felvétele)

A munkaidő-csökkentés kérdései az elnökség előtt

A szakszervezet elnöksége november 14-én négy napirendi pontot tárgyalt. *Az első a munkaidő csökkentésével kapcsolatos kormányhatározatok végrehajtásáról és az iparon kívüli munkaterületeken foglalkoztatottak munkaidejének csökkentésére vonatkozó tervekről szóló jelentés volt, Rödönyi Károly miniszterhelyettes, MÁV-vezérigazgató előterjesztésében.*

Mint a jelentésből kitűnik a vasutasok létszáma 1967-hez viszonyítva több mint 5500 fővel csökkent. Ennek ellenére a munkaidő csökkentési kormányhatározatok rendelkezései nagyobb részben megvalósultak. Az ipari és építőipari jelleggel foglalkoztatott munkások és a közvetlen felügyeletet gyakorló alkalmazottak — 66 142 fő — 44 órás munkahéttel dolgoznak. *A 12/24-es forduló szolgálatot teljesítők mintegy felénél bevezették a havi egy, kettő vagy három közbeváltást.* Éves szinten valamelyest — korántsem megfelelő mértékben — csökkent az utazó személyzet szolgálati óráinak száma.

A kormányrendelet szerint a munkaidő-csökkentést önerőből, a termelés és a kereset csökkentése nélkül lehetett bevezetni. 1968-ban ezeket a kritériumokat teljesítették. Nem ilyen megnyugtató azonban a helyzet 1969. I. félévét tekintve.

A termelékenységi mutatók általában nem érik el a kívánt szintet. Nőtt a túlóra felhasználás. Csökkent az egy főre eső havi átlagos munkaóra az iparban és az építőiparban.

A jelentés egyik fejezete a végrehajtó forgalmi szolgálatnál és az iparon kívüli munkaterületeken foglalkoztatottak *munkaidő, illetve a túlmunkavonatkozó terveket taglalta. A munkaidő, illetve a túlmunka csökkentés legnagyobb nehézsége a havi 210 óránál többet teljesítő dolgozóknál, valamint az utazószemélyzetnél mutatkozik.* A határozat szerint az ilyen munkakörökben foglalkoztatottak munkaidejét 1970-ben heti 48 (havi 210) órára, vagy azt megközelítő szintre kell csökkenteni. A munkaidő, illetve a túlmunka csökkentését köztudomású, hogy a munkaerő-tartalékok kimerülése következtében új munkaerő beállításával nem lehet ellátni. A kérdés megfelelő megoldásának útja szervezési, technológia változtatási intézkedésekben rejlik. Az ilyen jellegű intézkedések bevezetése folyamatosan történik.

Előreláthatólag 1970 végéig még ilyen módon sem lehet minden helyen és mindenkinél elérni a havi 210 órás foglalkoztatást. Számolni kell bizonyos összegű túlórával is.

Az elnökség úgy határozott, hogy a jelentést az észrevételek alapján átdolgozva a központi vezetőség elé terjeszti. Ennek megtörténte után az újságban részletesen beszámolunk a teendő intézkedésekről, s azok várható hatásáról.

A következő napirend a központi vezetőség 1968. december 13-i — az agitáció, a propaganda és a kulturális nevelés fejlesztésére vonatkozó — intézkedési tervének végrehajtásáról adott jelentés tárgyalása volt.

Az elnökség úgy döntött, hogy a jelentést tájékoztatóként szintén a központi vezetőség elé terjeszti. Ezt követően részletesen ismertetjük az értékelést.

Fentieken kívül megtárgyalta az elnökség a szakszervezet függetlenített funkcionáriusaira vonatkozó négyéves káderfejlesztési tervet, valamint a bentlakásos és esti tanfolyamok színvonalának javításával kapcsolatos tennivalókat.

Külföldi szakszervezeti vezetők látogatása

1969. november 12 és 19 között első ízben tartózkodott hazánkban kétfős román vasutas tanulmányi delegáció. A delegáció tagjai, ALEXANDRU DIMA és ALEXANDRU BUNA megbeszélést folytattak szakszervezetünk központjában. Megtekintették az Északi Járműjavító Üzemet, a szolnoki MÁV Kórházat és a székesfehérvári vasúti csomópontot. Annak a reményüknek adtak kifejezést, hogy kapcsolatunk a jövőben még jobban megerősödnek és igazi munkakapcsolatokká válnak.

Látogatást tett még szakszervezetünk központjában Mr. E. J STANISTREET az Ausztrál Vasutas Szakszervezet titára, és Antoine ZOFFOUIX, a Dahomey Vasutas Szakszervezet titkára

A képen Szabó Antal főtitkár a román delegáció tagjaival beszélget.
(Hemző Károly felvétele)

Befejeződtek a KISZ-alapszervezeti választások a Dunakeszi Járműjavítóban

A KISZ-alapszervezeti vezetőségválasztó taggyűléseken az üzem KISZ-fiatalainak mintegy 90 százaléka vett részt. *a 11 alapszervezetben 59 vezetőségi tagot s az Üzem KISZ-bizottsági választására 70 küldöttet választottak. A választások során a KISZ-vezetőségen tagok 50 százaléka cserélődött ki.*

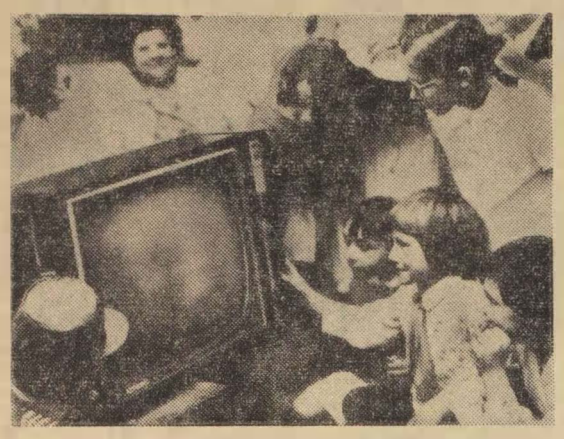
A taggyűléseken elhangzott beszámolók ismertették a KISZ VII kongresszusa óta végzett munkát és tárgyilagos képet adtak az üzemi alapszervezetek életéről.

Szőnyi Lajos

„TELEVÍZIÓT MINDEN ISKOLÁNAK!"

Méltóan a mozgalomhoz

Szabó Antal főtitkár átadta a vasutasszakszervezet ajándékait



Nagyon örülnek a televíziónak a péterházapusztai iskolások is. *(Nagy Éva felvétele)*

A MOZGALOM IMMÁR ORSZÁGOS MÉRETŰ. Üzemek, gyárak, intézmények önzetlenül tették magukévá a jelszót: *„Televíziót minden iskolának!"* A mozgalom nyomán kitárul a világ a legeldugottabb környezetben élő gyermekek előtt is.

Győr-Sopron megyében is naponta hallani a hírt: melyik üzem, gyár, intézmény hova vitte el az ajándékát. Győr-Sopron megye iskoláinak a vasutas-szakszervezet adta a legtöbb televíziót, összesen tíz darabot. Érdemes ezt megjegyezni, hiszen kevés vállalat, intézmény dicsekedhet ezzel. *Péterháza, Cakóháza, Bezi, Rábcakapi, Zsebeháza, Sopronnémeti, Maglóca, Rábasebes, Rábaszentmiklós és tizedikként Rábaszentmihály község iskolájának tanulói kapták a szakszervezet ajándékát.*

Rábaszentmihályon a vendégeket: *Szabó Antal főtitkárt, Peczár Istvánt, a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottságának titkárhelyettesét, Glázer Gézát, a Győr-Sopron megyei Szakszervezeti Tanács titkárát és a megyei pedagógus-szakszervezet képviselőit kéknyakkendős kisdobosok fogadták.*

A kis falu, Rábaszentmihály iskolája négyosztályos. A felső tagozatosok a szomszédos rábacsécsényi iskolába járnak. Az alsósokat Rábaszentmihályon *Kiss Ernőné iskolavezető és férje tanítja.* A 37 gyermek mind ott volt a televízió ünnepélyes átadásán.

Szabó Antal főtitkár éppen az Iskolatelevízió műsorának kezdetén nyomta meg a „gombot". Amikor megkérdezte, hogy hány gyerek nézi odahaza a televízió adását, sok kéz emelkedett a magasba, jelezvén, hogy nem ismeretlen a televízió Rábaszentmihályon. De mégis ... S ezt akkor értettem meg, mikor a képernyőre figyelő tekinteteket láttam és vizsgáltam. Így közösen, együtt, mint a játékban, jobb és többet mondó a televízió adása.

A műsor után Szabó Antal elvtárs beszélt a kultúra felvirágoztatásáról a kis falvakban és tanyákon. Szólt arról, hogy ezt a munkát segíti az országos méretű mozgalom, a *„Televíziót minden iskolának!"*. Beszélt arról az áldozatos munkáról, amelyet a kis települések pedagógusai, nevelői vállalnak a gyermekek nevelésében, oktatásában.

Pék Imre

Módszeresebb segítséget a bizalmimunk ához!

Hozzászólás „A szakszervezeti munka alappillére" című cikkhez

Az elmúlt években az Északi Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottságának ülésein gyakran elemeztük a bizalmi hálózat tevékenységét, kerestük azokat a módszereket, melyekkel munkájuk színvonalát emelhetjük. A nálunk bevált módszer közül szeretnénk néhányat ismertetni.

A bizalmiak, de a szakszervezeti tagok is többször kérték, hogy a műhelybizottság és a szakszervezeti bizottság tegye színvonalasabbá a tájékoztatást, mert a szóbeli információ a munkahelyi adottságok miatt nehézkes és hiányos. Különösen érezhető volt ez a területileg szétszórt munkahelyen és a több műszakban dolgozó bizalmiaknál.

Felmérve a helyi lehetőségeket úgy döntöttünk, hogy a havi szakszervezeti bizottsági ülések után a bizalmiak részére *aktíva tájékoztatót bocsátunk ki, melyben ismertetjük az ülésen kialakított állásfoglalásokat, határozatokat, továbbá olyan közérdeklődésre számot tartó híreket, melyeknek a tagság minden rétegéhez el kell jutni.*

Bizalminaplót rendszeresítettek

Egy év tapasztalatai azt bizonyítják, hogy érdemes volt ezt a módszert — a műhelybizottságok szóbeli tájékoztatója mellett — bevezetni. Az egységes információval egyidejűleg, megoldottuk azoknak a bizalmiaknak is a problémáját, akiknek csoportjában a hónap folyamán „nem történt semmi", de a szakszervezetek alapszabályában előírt tájékoztatási, beszámolási kötelezettségüknek eleget kívántak tenni.

A bizalmiak egyéni munkájának világos és áttekinthető rögzítésére, a bizalmi értekezleteken elhangzottak feljegyzésére, a csoporton belül segélyben, üdülésben, kitüntetésben stb. részesültek nyilvántartására, a csoport életében történt események megörökítésére valamennyi bizalmit Bizalmi Naplóval láttunk el. Mi tette indokolttá ennek bevezetését? *A legutóbbi választásokon tapasztaltunk olyan jelenséget is, hogy a bizalmi kétéves munkájáról — feljegyzés hiányában — ötperces beszámoló összeállítására is képtelen volt.* A kezdeti tartózkodás után a bizalmiak felismerték a napló jelentőségét, s ma már nem vitatják célszerűségét.

A jogokat gyakorolni kell

A bizalmiak közt járva — nem általánosan — találkoztunk olyan gondokkal is, hogy nem tudták, milyen formában bonyolítsanak le például egy csoportértekezletet? Erre nem is lehet általános receptet adni! *Sok függ a bizalmi lelkiismeretességétől, a munkahelyi adottságoktól, a gazdasági vezetéssel kialakított kapcsolattól stb.* Nem az lényeg, hogy a bizalmi a munkakezdés előtt öltözőben, vagy az ebédszünetben hívja össze csoportját, hanem az, hogy a szakszervezeti csoport tagjai tudatában legyenek: most egy új munkatársuk szakszervezetbe való felvétele ügyében döntenek, vagy egy másik munkatársuk kitüntetési javaslata felett hoznak határozatot, vagy éppen közvetlen munkahelyük gazdasági vezetőjének tevékenységét véleményezik, tehát jogaikat gyakorolják. *Gyakran a merev formalitások eredménytelen keresése riasztotta el a bizalmit attól, hogy csoportjánál biztosítsa a szakszervezeti demokrácia feltételeit.*

A szakszervezet elnöksége határozatában utalt arra, hogy gondoskodni kell a bizalmiak tevékenységének *„rendszeres értékeléséről, anyagi- és erkölcsi megbecsülésükről."*

Szakszervezeti bizottságunk hatásköri irányelvei ezt a kérdést a műhelybizottságok feladatává tette. Műhelybizottságaink többsége érvényesíti is ezt a jogát, a legkülönbözőbb alkalmakkor szép számmal találunk a jutalmazottak, kitüntetettek között szakszervezeti bizalmit. *A szakszervezeti bizottság javaslatára az elmúlt évben az üzem gazdasági vezetése 32 bizalmit részesített két-két nap jutalomszabadságban* munkájuk és tízéves mozgalmi tevékenységük elismeréseként.

Képzett bizalmikra van szükség

A vitaindító cikkhez hozzászólók egyike felvetette a „bizalmi tekintély" problémáját és véleményem szerint helyesen állapította meg ennek kritériumát. Gyakorlati oldalát tekintve szeretném még kiegészíteni azzal, hogy a bizalmi tekintélyének helyi feltételeit elsősorban a műhelybizottságoknak, illetve a szakszervezeti bizottságnak kell — ha szükséges adminisztratív eszközökkel is — biztosítani. *A felsőbb szakszervezeti szervek által létrehozott helyi feltételekre építve, a bizalmiak személyes példamutatásán, erkölcsi, emberi magatartásán és politikai felkészültségén keresztül egyénileg kell kivívnia munkatársai, társadalmi- és gazdasági vezetői előtt tekintélyét. Ennek további követelménye: a bizalmiak önképzése, felkészítésük jogaik gyakorlására, a törvények ismeretére* stb.

Mit tettünk ennek érdekében? Valamennyi bizalmi rendelkezésére bocsátottuk a Bizalmiak kézikönyvét, majd meghatározott idő eltelte után a műhelybizottságok titkárai alkalmanként két-három bizalmival konzultatív formában megvitatták a kézikönyv egyes részeit. *Elértük azt, hogy a bizalmiak szükség esetén szakszerű választ tudnak adni, vagy megfelelő intézkedést foganatosítanak.*

Több év tapasztalatai azt bizonyítják, hogy csak azok a bizalmiak képesek hatékonyan ellátni csoportjuk képviseletét, akik a szakszervezeti munka meghatározott területein, így elsősorban az egyéni érdekvédelemre vonatkozó kérdésekben, konkrét ismeretekkel, megfelelő tárgyi tudással rendelkeznek. Ez a tagság igénye is! Napjainkban már nem lehet szakszervezeti munkát „általánosan" végezni. *A bizalmi munkája nem merülhet ki a tagsági díjak összeszedésében, mert feladatának ez csak egy részét képezi.* Elsődleges feladata: csoportjának képviseletét ellátva, a tagok igényeinek, követeléseinek — tárgyilagos véleményével kiegészített — továbbítása a felsőbb szervekhez, a tagok ügyes-bajos dolgainak lelkiismeretes intézése, a tagság nevelése és a közvélemény formálása.

Az október 18-i Magyar Vasutasban megjelent hozzászólás egyik megállapításával viszont vitába kívánok szállni!

A központi vezetőség megállapítását, mely szerint: *„a felső- és középszervek figyelmét, tevékenységét az alapszervezeti munka megjavítására, segítésére kell összpontosítani"*, a cikk írója úgy értelmezi alapszervezeti szintre, hogy *„a döntési jogot a bizalmiak számára is biztosítani kell."*

Javult a bizalmi munka

Ha ezt valóban így fognánk fel, akkor ellentmondásba kerülnénk a szakszervezeti demokrácia alapelveivel és a szakszervezetek alapszabályában a szakszervezeti csoport részére biztosított döntési jogkörüket csorbítanánk.

Helyszűke miatt nincs lehetőség arra, hogy a bizalmi munka megjavításával összefüggő valamennyi kezdeményezésünket, kísérletünket ismertessük. Számos gonddal, problémával küzdünk még jelenleg is, keressük az újabb és újabb formákat. *A bizalmiakkal való rendszeres foglalkozás előbb-utóbb meghozza gyümölcsét és ennek elsősorban szakszervezeti tagságunk élvezi hasznát.* Jó példa erre üzemünknél az a tény, hogy a szakszervezet lapját, a Magyar Vasutast 1700 dolgozónk fizeti elő és olvassa. Ebből többek között azt a következtetést vonhatjuk le, hogy üzemünk szakszervezeti vezető szerveinek következetes munkája nyomán javult bizalmi hálózatunk közvélemény-formáló ereje, mert sikerült felkeltenie tagságunk érdeklődését és információ-igényét a szakszervezet mindennapi munkája iránt.

Befejezésül még annyit kívánok megjegyezni, hogy az elnökség tárgyilagosan állapította meg az alapszervezetek felelősségét a bizalmi munka fejlesztésében. *Lényeges javulást azonban csak úgy érhetünk el, ha felsőbb szakszervezeti szerveink — más helyeken már bevált — módszerbeli útmutatást adnak és gyorsan reagálnak minden olyan kérdésre, amely a dolgozókat foglalkoztatja.*

Baranyai Zoltán
szb-titkár

Az aktívák is megrendelhetik a „Brigádélet" és a „Válaszolunk a dolgozók kérdéseire" sorozatokat

A központi terjesztés mechanizmusa eddig nem tette lehetővé, hogy e két sorozat füzetei megfelelő példányszámban és folyamatosan eljussanak mindazokhoz, akik számára készült, s akik — mint a tapasztalatok bizonyítják — igénylik is. *Ezért vált szükségessé, hogy a Brigádélet és a Válaszolunk a dolgozók kérdéseire sorozatoknak személyes előfizetés lehetőségét biztosítsa a Táncsics Szakszervezeti Könyvkiadó Vállalat.*

Az 1970. évben új tartalommal és új formában megjelenő sorozatok segítséget adnak a szocialista brigádok, szakszervezeti bizalmiak, aktívák munkájának megkönnyítéséhez.

A Brigádélet füzeteiben több téma is feldolgozásra kerül cikk formájában. *Helyet kapnak termelési, kulturális, elméleti és munkamódszerbeli témák, politikai tájékoztatók, riportok, színes írások és a brigádok fóruma című tapasztalatcsere sorozat.* Minden anyag szorosan kapcsolódik a szocialista brigádmozgalom aktuális kérdéseihez. A sorozat alapvető célja: *segíteni és tájékoztatni a brigádok vezetőit, tagjait.* A Brigádélet-sorozatban 1970-ben 12 füzet jelenik meg, előfizetési ára egy évre 36 forint.

A Válaszolunk a dolgozók kérdéseire sorozat füzetei elsősorban az aktívák, különösképpen pedig a bizalmiak munkájának megkönnyítése érdekében jelennek meg. *Tartalmi változása a témák sokrétűségével kerül megvalósításra. Olyan kérdéseket dolgoznak fel, melyek a bizalmiakon túl a dolgozók legszélesebb rétegeit is foglalkoztatják.* A sorozatban 1970-ben 6 füzet jelenik meg, évi előfizetési ára 7 forint.

Az előfizetési kampány mindenütt beindult. *A Táncsics Szakszervezeti Könyvkiadó* a szakszervezeti bizottságoknak megfelelő számban biztosított megrendelő lapokat.

Előzetes tapasztalatok azt mutatják, hogy megvan az érdeklődés a két igen hasznos kiadvány iránt.

Horváth Ferenc

Nyelvtanfolyamok vasutasoknak

A vasutas dolgozók nyelvtudása egyes munkakörökben beosztásból, hivatásból fakadó követelmény. *A külföldi utasforgalom döntő többsége vasúton történik, s a jegyvizsgáló tehát hivatalból is kapcsolatba kerül a külföldi utassal.* A külföldi, mint hivatalos személyhez kéréseivel és kérdéseivel elsősorban hozzá fordul. *De más beosztásban is gyakran szükség van idegen nyelvtudásra, következésképpen nyelvtanulásra.*

Természetesen nem a tökéletes nyelvtudás szintjére, állami középfokú nyelvvizsga letételére gondolunk, hanem arra, hogy a dolgozók nagy részének elég lenne egy úgynevezett „nyelvi minimum" biztosítása, mely felöleli az udvariassági formákat, a legfontosabb szakmai eligazítást (menetrendi vonatkozások), az utazás során felmerülő kérdéseket és válaszokat. Tanfolyami formában mintegy 50 órát jelent ennek elsajátítása.

A szegedi igazgatóság felismerve a nyelvtudás szükségességét, bejelentette igényét egy ilyen alapfokú tankönyv elkészítésére és tanfolyamok indítására. Az anyag elkészült és már meg is kezdődött az igazgatóság dolgozóinak 6 hónapos tanfolyama, heti két órás foglalkozással.

Reméljük, hogy a szegedi igazgatóság hasznos kezdeményezése egy olyan mozgalmat indít meg a vasutas dolgozók nyelvtudására, mely sok örömet, a „kulturáltabb vasút" számára pedig szellemi hasznot fog biztosítani.

Dr. Szabó Tibor
a szegedi Központi Orosz Nyelviskola igazgatója

Propagandisták munkaértekezlete Tapolcán

A TAPOLCAI BATSÁNYI MŰVELŐDÉSI HÁZBAN kétnapos munkaértekezletet tartottak a kulturális, agitációs, propaganda- és sportbizottságok vezetői. A tanácskozás részvevői értékelték az év eredményeit, s megállapították, hogy a gondok ellenére is az alapszervezetek eredményesen működtek. A vasút eredményeiben érződik a tudatformálás hatása, az a tény, hogy emelkedett az általános és a szakmai műveltség, azaz hatékonyabb a kultúrmunka.

Mindezek az eredmények további tennivalókra is ösztönöznek, s az elkövetkezendő 1970-es évben sok munka vár az agitáció társadalmi munkásaira.

A kétnapos eszmecserén hat területi bizottság vezetője szólt hozzá, mondotta el tapasztalatát, s beszámoltak arról is, hogy az egyes területi bizottságok milyen programokkal készülnek az elkövetkezendő jubileumi évfordulók megünneplésére. *Az elhangzottak sok jó kezdeményezést tartalmaztak, amelyeket más területeken is felhasználhatnak az értekezlet résztvevői.*

A KULTÚRNEVELÉSI ÉS SPORTOSZTÁLY munkaértekezlete eredményesen zárult, s hasznos kezdeményezésnek bizonyult. Ezért a jövőben ismét sor kerül ilyen tapasztalatcserére, s akkor Budapesten találkoznak majd a propagandisták.

Vigh Jánosné

Kilences névadó ünnepség a Vasúti Főosztályon

Ruzsalyi Gyuláné anyakönyvvezető köszönti a megjelenteket. *(Laczkó Ildikó felvétele)*

Szép kivitelű, nyomtatott meghívó tudatta, hogy november 19-én kilences névadó ünnepséget tartanak. Az idén immár a 18. kis állampolgár névadóját a Vasúti Főosztály kultúrtermében. *Az ünnepségen jelen volt Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, a mozgalmi szervek vezetői és a VI. kerületi tanács részéről Ruzsalyi Gyuláné anyakönyvvezető.* A VI. kerületi zenei általános iskola gyermekkórusa nyitotta meg az ünnepséget, majd *Ruzsalyi Gyuláné* anyakönyvvezető köszöntötte az ünnepelteket.

— A legnevesebb és a legemberibb hivatás a szülői hivatás — mondotta, s befejező szavaiban az ünnepélyes fogadalomtételre kérte fel a szülőket. Majd az úttörők pajtásokká avatták a gyermekeket.

Az esemény nem hétköznapi s talán *Kiss Vendelné* kilenchónapos Attila gyermekét karján tartva, szavait ismételhetném:

— *Nem gondoltam volna arra, hogy ilyen szép egy névadó. Most már örülök a gondolatnak, hogy ezt választottuk.*

Majd ismételten az úttörők következtek: kis ajándékcsomagokat adtak át a szülőknek és néhány szál piros szegfűt.

Az ünnepség befejező részeként fehér asztal mellett vendégelték meg a mozgalmi szervek a meghívottakat.

— *Ezek már a mi gyerekeink — mondotta az ünnepség alatt Rödönyi Károly miniszterhelyettes — s ez valóban így van.*

Kívánunk mi is minden jót *Brezai Évának, Joó Szilviának, Kiss Attilának, Kertai Katalinnak, Pap Istvánnak, Szabó Krisztinának, Szőke Emerenciának, Szuda Erzsébetnek és Wathutka Klárának, társadalmunk új állampolgárainak.*

— b —

Emlékezés Hámán Katóra

Az illegalitás komor éveinek Fehér Orgonája, Hámán Kató, december 2-án lenne 85 éves. Emberi nagysága, kommunista hűsége a legnehezebb években sem hagyta el.

1884 december 2-án született Kompolton, s hamar anya nélkül maradt. A kemény vasúti szolgálatban fáradt apa helyett nevelte három kisebb testvérét. Tanítónő szeretett volna lenni, tanítani, nevelni akart. Nemsokára azonban apja is meghalt, s az iskolát a munkahely váltotta fel. A hatvani vasútállomáson tíz évig dolgozott. 1918-ban már Pesten, a Nyugatiban folytatja munkás életét. A forradalmi megmozdulások, a forradalmi munkásmozgalom eleven közelsége életének szerves része lett. Az 1918. június 20-i nagy vasutas sztrájknak, már lelkes szervezője, és részvevője. A forradalmak sikereinek boldog részese.

A KMP első soraiban van a Tanácsköztársaság idején, a IX. kerület Munkás- és Katonatanácsának tagja. Korán megismerte a fehérterrort, amely elete végéig elkísérte. Az internálás hónapjai után a Vegyészeti Munkások Szakszervezetének titkára. A börtön levegőjét megismerve — 1923-ban — az illegális kommunista pártot szervezi. Tagja lesz az MSZMP vezetőségének, és 1925-ben részt vesz a KMP első kongresszusán, Bécsben.

Ezután a magyar munkásmozgalom tragikus évei következnek. 1925. szeptemberében — a nagy lebukások, letartóztatások idején — Hámán Kató is a rendőrség kezei közé kerül. A bíróság előtt bátran viselkedik, s párljához, az eszméhez való hűsége, az érett forradalmár nagyságát példázta. Emberi nagysága túlélte magát a fizikailag megsemmisíthető embert. A megrongált egészség megröviditi ugyan a kiszabott huszonnyolc hónapi börtönt, de a Vörös Segély — a „lebukottakat” segítő mozgalom — munkása lesz. A meggyilkolt Lőwy Sándor temetése idején tüntetést szervez, s a Csillag sötét cellába továbbítja az élet, a mozgalom híreit. Nem lankad kommunista hite, akarata. Letartóztatás, börtönbüntetések sora követi egymást.

1934-ben utoljára kerül kínzói kezébe, utoljára viszik börtönbe. Pontos adatokkal rendelkeznek, fedőnevén szólítják, de a Fehér Orgona hallgat. Hóhérai értették a módját a válogatott kínzásoknak! A hírhedt csendőrkülönítmény válogatott legényei, Baky László — a későbbi nyilas uralom ismert figurája — vezetésével mindent elkövettek, de a már ötvenéves asszony erejét nem tudták megtörni. Kínok és keservek között, összeszorított foggal, de hallgatott — nem lett árulója osztályának. Hámán Katót az embertelen kínzás egészségileg tette tönkre, s 1936-ban meghalt.

Nem lehetett tanítónő, a kevesek tanítónénije, de harcos élete mégis azzá tette, a munkásmozgalom vértanújává, kinek hősi példája tanít és nevel.

Standovár Tibor

ÜNNEPI ELŐZETES

Téli könyvvásár

Egyik legszebb ajándék a könyv, amivel különösen akkor tudunk örömet okozni, ha ismerjük annak ízlését, akit meg akarunk lepni vele. A választék óriási, nem hagyatkozhatunk csak az eladók ajánlásaira. Különösen nem a karácsonyi csúcsforgalom idején. Az elmúlt évek hagyományait folytatva, az idei Téli könyvvásár listáján is minden könyvbarát megtalálja kedvenceit. Ajánlatainkat a 131 művet tartalmazó jegyzékből vesszük, megkönnyítve a válogatás gondját.

Házi könyvtárunknak nemcsak kiállításában díszes nagy élő íróink életműsorozata. *Darvas József* új kötete (A legnagyobb magyar falu, Egy parasztcsalád története. Város az ingoványon) szociográfiai hitelessége, *Illés Endre* (Szakadékok) novelláinak művészi komponáltsága, *Németh László* (Az én katedrám) tanulmányai egy-egy darabja a megkezdett sorozatoknak. Élő irodalmunk nagy egyéniségének — *Illyés Gyulának* sorozatnyitó kötete (Drámák I.—II.) gazdagítja a nagy értékű könyvek sorát.

A magyar és a világirodalom legjobb regényei közül olyan műveket emelünk ki, melyeknek szinte külön olvasótábora van. *Benedek István* (Párizsi szalonok) történelmi regénye a francia felvilágosodás korába kalauzol értő kézzel, *Szűcs Sándor* (Betyárok, pandúrok és egyéb híresség*e*k) régi históriákat idéz fel. *J. Heller* (A 22-es csapdája) az amerikai világháborús irodalmat gazdagítja, míg a neves francia írónő, *S. de Beauvoir* (A második nem) a nőt állítja mondandója középpontjába.

Akik a novellát szeretik, az Égtájak 1969. kötetben a múlt év legszebb külföldi novelláit találják, míg a Mindennap más c. antológia fiatal prózaíróink seregszemléje. A fiatal költőket — a *Kölyök egymás közt* c. kötetében — *nem kisebb egyéniségek mutatják be, mint Benjamin László, Juhász Ferenc, Nagy László, Simon István, Weöres Sándor, hogy csak néhányat említsünk.* Elsőként találkozhatunk a Lengyel költők antológiájában a rangos lengyel költészettel. A közelmúlt nagyjai közül ismét kapható *Áprily Lajos* (Akarsz-e fényt?), és *Radnóti Miklós* (Összes versei és műfordításai).

A karácsonyt legizgatottabban várók — a gyerekek — is válogathatnak, s a hosszú téli vakációra lesz mit olvasni! *A kedvelt kifestőkönyveken, leporellókon túl ismét megtalálható a Micimackó, egy kötetben Verne három regénye, Kipling: A dzsungel könyve, a Lányok és a Fiúk évkönyve — s a többi kedvelt Móra-sorozat egy-egy szép darabja.*

Aki művészeti könyvvel akar kedveskedni, a *Corvina* művészi albumai között válogathat, a lexikont gyűjtőknek újdonság a Világirodalmi Lexikon I. kötete és a Ki kicsoda? nemzetközi életrajzi lexikon.

A téli könyvvásáron nemcsak új könyvekkel találkozunk, de régi barátokkal is, kiket jó viszontlátni. Igyekezzünk új ismeretségeket is kötni!

S. T.

VILÁGESEMÉNYEKRŐL RÖVIDEN

Kié legyen a vietnami háború?

Talán sohasem volt ilyen éles és tömeges arányú a vietnami háború elleni tiltakozás világszerte, mint most, novemberben. *Washingtonban milliók napja lett az M-nap, a moratórium napja. Lejárt a haladék — a moratórium — ezt hirdették azok, akik az amerikai fővárosban a „szennyes háború” befejezését követelték.* A megmozdulásokon nemcsak washingtoni békeharcosok vettek részt. Százezrek utaztak a fővárosba, az Egyesült Államok minden részéből. S ami nem kevésbé figyelemre méltó: *jelentős politikai személyiségek, képviselők, szenátorok, Fulbright és Lindsay, a most újraválasztott New York-i polgármester álltak a tiltakozó mozgalom élén, vagy legalábbis csatlakoztak hozzá.* Az amerikai megmozdulásokkal párhuzamosan több nyugati fővárosban is nagy tüntetések zajlottak le, munkások, diákok vonultak az Egyesült Államok követségei elé.

Éppen ezért óriási várakozás előzte meg *Nixon elnök Vietnammal kapcsolatos beszédét.* Jelképnek hat, hogy a beszéd kettős évfordulón hangzott el: *két évvel ezelőtt, ugyancsak novemberben jelentette be Johnson, akkori elnök a Vietnami Demokratikus Köztársaság bombázásának felfüggesztését.* Egy évre rá, ugyancsak novemberben az amerikai választópolgárok többsége Nixont jelölte elnökké, legfőképpen azért, mert a republikánus párti politikus választási hadjárata során azt ígérte: véget vet a vietnami háborúnak.

Nixon néhány héttel ezelőtt elhangzott beszéde a választási ígéret megszegését bizonyítja. *Nem vitás, hogy az elnök az idén is sokat beszélt a békéről, s arról, hogy ő, személy szerint is óhajtja a békét. Azt is kijelentette, hogy hosszú távon a háborúval kell szakítani.* Beszédének két lényeges mozzanata volt. Az első az, hogy — elődjéhez, Johnsonhoz hasonlóan — feltételekhez kötötte, nem is a háború befejezését, hanem az amerikai részvétel csökkentését is. Megismételte azt a régi propagandafogást, hogy az amerikai részvétel attól függ, mennyire csökkenti a VDK a dél-vietnami szabadságharcosok támogatását. *Ha a segítség fokozódna, mondta Nixon, úgy az Egyesült Államoknak is fokoznia kellene háborús tevékenységét.* Tehát szó sincs békéről, csupán a háború „vietnamizálásáról”, aminek lényegét Bunker saigoni amerikai nagykövet tömören így fogalmazta meg: *„Nekünk azon kell változtatni, hogy a halottak ne fehérek, hanem sárgák legyenek.”*

Vietnami Oradour

A Newsweek november 24-i száma döbbenetes összeállítást közölt. Sőt, mielőtt az amerikai hetilap az utcára került volna, a szerkesztőség a nagy hírügynökségek rendelkezésére bocsátotta az anyagot. Azóta milliók olvadták meg világszerte, hogy 1968-ban, több mint két évtizeddel a második világháború befejezése után, *Dél-Vietnamban megismétlődött a franciaországi Oradour és a cseh Lidice tragédiája: My Lai falucskában amerikai katonák, lehettek vagy ötvenen, összeterelték a lakosokat, férfiakat, nőket, gyermekeket és valamennyiüket legéppuskázták. A félezer lakosból alig néhány ember élte túl a borzalmas mészárlást. Azok, akiket, a Newsweek szavai szerint, „a rájuk zúduló holttestek megmentettek”.* Az „akcióban” részt vevő amerikai katonai egység másik része közben felgyújtotta a falut. Egy amerikai fiatalember, aki Vietnamban teljesített katonai szolgálatot, már akkor tudomást szerzett a történtekről, de csak hónapokkal később, leszerelése után merte jelenteni a bűntettet. Most az amerikai hatóságok kénytelenek vizsgálatot indítani egy főhadnagy ellen, aki feltehetőleg az akció parancsnoka volt. A megdöbbenés és a tiltakozás hulláma elemi erővel söpört végig a világon. *Az emberek millói My Lai falujában újabb tragikus jelképet látnak:* nem borzalmas kivételt, hanem az agresszív, népirtó imperialista háborúk kötelező velejáróját.

Nemcsak a két felet érinti

November második felében Helsinkiben olyan értekezlet kezdődött, amelynek sztükségességéről a világ békeszerető közvéleménye már régóta meg van győződve: a Szovjetunió és az Egyesült Államok magas szintű küldöttségei megkezdték előzetes megbeszéléseiket a stratégiai fegyverek gyártásának korlátozásáról, vagy a fegyverkezési verseny csökkentéséről. *A két fél csaknem hároméví előkészület után ült a tárgyalóasztalhoz, s a mostani, helsinki megbeszélések is még csupán előzetes jellegűek. Jelenleg arról folyik a tanácskozás, hogy a későbbiekben — a megbeszélések minden bizonnyal hosszú hónapokat vesznek igénybe — milyen témákról, milyen fegyverzetekről tárgyaljanak.*

Megfigyelők úgy vélik, hogy a több robbanófejjel ellátott, több célpont felé is irányítható támadó- és az elhárító rakétákról, illetve rakétarendszerekről folynak majd a többi között érdemi tárgyalások. A nemzetközi közvélemény tisztában van azzal, hogy az a milliárdok és milliárdokat felemésztő fegyverkezési verseny, amely a nagyhatalmak között, de mindenekelőtt a két „szuper” nagyhatalom között folyik, nem csupán az illető ország békés fejlődését, gazdagodását fékezi, de kihat más országokra, egész földrészek életére.

Szécsi Éva

ÉPÍTŐMUNKÁSOK KÖZÖTT

Szabó Antal főtitkár látogatása a kelenföldi munkásszálláson

Közel 200 pálya- és magasépítő munkás hétközi otthona a kelenföldi munkásszállás. *Ide látogatott november 19-én Szabó Antal elvtárs, szakszervezetünk főtitkára, s tájékoztatta az itt lakókat a vasút helyzetéről, gondjairól és válaszolt a dolgozókat érdeklő kérdésekre.*

Bevezetőben a technikai és műszaki forradalom vasúti hatásáról, a vasút átalakulásáról szólt. A gazdasági mechanizmus kedvező népgazdasági eredményeiről szólva hangsúlyozta, hogy a fokozódó minőségi követelmények mellett a szállítási idők csökkentésével, a sebesség növelésével, rugalmasabban, a szállító vállalatok szocialista versenyével összhangban kell fokozni eszközeink jobb kihasználását.

Az ötnapos munkahét változást hozott a vasút munkájába is

— A vállalatok ötnapos munkahétre való átállása strukturálisan is átalakítja, befolyásolja a korábbi szállítási munkarendünket — mondotta. — *Az áruszállítási munka zöme öt napra zsúfolódik és jelentősen növekszik a hétvégi személyforgalom. Ilyen körülmények között a szállító vállalatokkal, gyárakkal és üzemekkel való kapcsolat, jó együttműködés különös jelentőségű.*

Megnövekedtek az építő és fenntartó munkával kapcsolatos igények. A növekvő sebesség mellett a műszaki-szervezési intézkedéseknek, a technológia korszerűsítésének különös jelentősége van. Részletesen szólt arról, hogy nemcsak pályát és berendezéseket kell korszerűsíteni, hanem szükséges a dolgozók munka- és szociális körülményeit jelentősen javítani.

Cél: a szállás-centrumok kialakítása

A szociális ellátás ma több tekintetben nincs összhangban a vasút korszerűsödésével, sem a munkások mai szociális igényével. Az 1970—75 közötti időben éppen ezért a szakszervezet központi vezetőségének közbenjárására a terv intenzívebb szociális fejlesztést irányoz majd elő. Ennek során kiterjesztett figyelmet kell biztosítani a kulturális feltételek biztosításának és vele együtt a művelődési igények sokoldalú kiegészítésének. A szociális és különösen a kulturális ellátottság javításában nagyobb hatáskörre van szükség, kellő öntevékenység mellett is a szolgálati főnökségeknek. Egyszerűbb ügyvitellel, beszerzési és javítási eljárással kell biztosítani a szállások rádiókkal, televíziókkal való ellátását és üzemeltetését.

A jelenlegi szétszórt, színvonal alatti szálláshelyek helyett a következő időszakban a szálláscentrumok kialakítása kell törekedni. *Az eddiginél több figyelmet kell fordítani a szálláshelyi közélet alakítására, a művelődés tudatos irányítására, hatékonyabb szervezésére is.*

A hét végi zsúfolt munkásvonatokon való utazással kapcsolatos panaszokra válaszolva a főtitkár hangsúlyozta, hogy lehetséges a zsúfoltságenyhítés, méghozzá úgy, hogy a munkáltató főnökségek az egyes távoli célállomások és vonalak szerint meghatározott vonatokon a vonatindító állomásoknál gondoskodjanak helybiztosításról.

A nyugdíjkorhatár csökkentésével kapcsolatos kérdésekre válaszolva kijelentette, hogy e híresztelések nem egyebek, mint célzatos kísérletek, a munkahelyi hangulat rontására. Belátható időn belül a jelenlegi nyugdíjkorhatár mérséklése nem várható. *Emlékeztetett arra, hogy fejlett tőkés országokban, ahol a gazdaság magasabb fokú, a nyugdíjkorhatár 65—67 évnél nyitja meg a nyugdíj jogosultságot, így hazánk e téren példásan élenjár.* Nálunk az alacsony nyugdíjak rendezése a soron levő feladatok között a számontartott.

A lakáshiány megoldásával kapcsolatos kérdésre válaszolva hangsúlyozta, hogy 1970-ben is folytatódik a kislakás építés és társasház építő akció vállalati szintű támogatása. *Ugyanakkor fokozni kell gépek és egyéb eszközök rendelkezésre bocsátását, az üzemi munka zavarása nélkül. Elsősorban kell részesíteni a társasház építőket.*

Más érdeklődő kérdésre válaszolva hangsúlyozta, hogy a törzsgárda megbecsülésének az ipari vállalatoknál alkalmazott módszere a nagy létszám miatt a vasútnál sokkal bonyolultabb. *A vezetőszervek a megoldás lehetőségét keresik, de a központi intézkedések előtt a szolgálati helyeken a korábbinál nagyobb figyelmet lehet és kell fordítani e témára.* Az anyagi lehetőségek mellett az erkölcsi, közösségi megbecsülésnek lényegesen nagyobb szerepet kell biztosítani.

A szocialista brigádok anyagi, erkölcsi elismerési rendszerének továbbfejlesztésével felsőbb szakszervezeti és kormányzati szervek foglalkoznak — mondotta —, szabályozás e kérdésben 1970-re várható.

Mi a helyzet a fizetésrendezés körül

A termelés növekedésével kapcsolatos... A tervmódosítások gyakoriságával kapcsolatos kérdésekre és bírálatokra válaszolva e módosítások nemegyszer jelentkező káros hatásáról szólt. Azokról a hatásokról, amelyek a műszaki, szervezési, technológiai folyamatokat keresztezik, kapkodást, zavart, társadalmi munkafecsérlést eredményeznek nemegyszer. *Éppen ezért hangsúlyozta, a beruházók, a tervezők és a szakszervezeti szervek olyan együttműködésének jelentőségét, amely e káros gyakorlatot, a tervmódosításokat megelőzi.* Fokozni kell e téren a szakszervezet ellenőrző szerepének érvényesítését. S ezzel együtt indokolatlan tervmódosítások, későn kiadott tervekért a felelősségrevonását.

Végül a bérintézkedést érintő kérdésre válaszolva hangsúlyozta, hogy a szakszervezet központi vezetőszerve tud arról a sok zavartkeltő híresztelésről, amely dátumhoz és meghatározott pénzösszegekhez köti a fizetésrendezést. E hamis jólértesültségek zavartkeltők. *A szakszervezet központi vezetőszerve és vezetősége kellő felelősséggel kezeli a mai bérellentéteket, a jelentős bérügyi panaszokat és ellentmondásokat.* Az idei gazdasági év sikereitől, a pénzügyi realizálás lehetőségeitől függ a javítás mértéke és időpontja is. Erről a szakszervezeti testületek kellő időben kapnak tájékoztatást.

Befejezésül arra kérte a szakszervezet vezető szerve nevében a hallgatóságot a szakszervezet főtitkára, hogy a vasút jelenlegi gondjai megoldására, az őszi forgalom sikeres lebonyolítására, a fegyelmezett helytállásra fordítsák figyelmüket, energiájukat a vasutasok. Ez növeli a szociális, munkaügyi és bérügyi kérdések rendezésének lehetőségeit is.

Kovács János

NE CSAK HELYJEGGYEL...

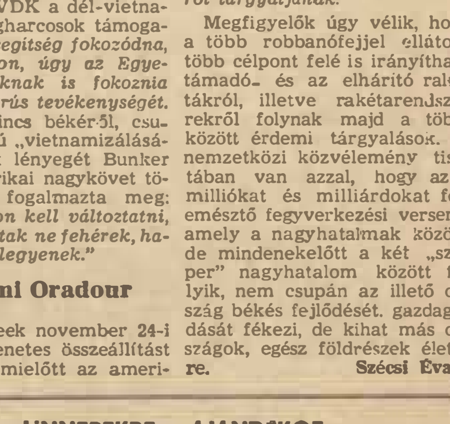
Az utazóközönség egyre több panaszkodik a helyjegyek miatt. Gyakran előfordul, hogy ugyanarra a helyre több jegyet is kiadnak. *Megtörtént olyan eset is, hogy egy család különböző fülkébe kapta a helyjegyét. A kocsi egyik szakaszában csak egyetlen utas utazott, de a jegyvizsgáló nem engedte, hogy a helyeket elcseréljék.*

Nem is az ellen szólok, hogy ne legyen helybiztosítás, hanem inkább azt javasolnám: legyenek olyan kocsik is, amelyekre nem kötelező a helyjegy, ugyanis nem mindenki tudja napokkal előbb, hogy utaznia kell. *Jelenleg, akinek nincs helyjegye, nem utazhat, ugyanakor a vonat üres helyekkel közlekedik.* Nem beszélve arról, hogy akinek igazán sürgős dolga van, állva is vállalná az utazást. Hiszen gyorsvonaton például Miskolcra két óra alatt el lehet érni.

Úgy vélem, a helyjegyeladásból eredő zavarokat a fakultatív helybiztosítással meg lehetne szüntetni.

Jablonkay Géza
Bakonyszentlászló

ÜNNEPEKRE — AJÁNDÉKOT



AZ
UTASELLÁTÓ
PAVILONJÁBÓL

Okuljunk a balesetekből

Tanulságos ankét és figyelemre méltó kezdeményezés Szentlőrinc állomáson

A mohai szerencsétlenség híre, a négy vasutas tragédiája, már bejárta az országot. Talán nincs is olyan szolgálati hely, ahol ne ismernék az október 14-i esemény legapróbb mozzanatát is. A megtörtént dolgokat azonban meg nem történtté tenni nem lehet. A mohai eset megrendítő és szomorú. Az eseményből okulnunk, tanulnunk kell, hogy elejét vegyük egy újabb tragédiának.

A Baranya megyei Szentlőrinc állomás dolgozói ankéton vitatták meg a *Magyar Vasutas november 3-i számában megjelent „Négy vasutas meghalt” című cikket. Az állomás gazdasági és mozgalmi vezetői, Tőke János állomásfőnök, Tankó József, a szakszervezeti bizottság titkára és Kalauz János, a pártszervezet titkára kezdeményezték a mohai szerencsétlenség okainak elemzését, a cikk megvitatását.* Az ankéton részt vett *Kisbódis János*, a pécsi területi bizottság munkavédelmi felügyelője, *Bánfai Domonkos*, a pécsi igazgatóság III. osztályának munkavédelmi előadója és jelen volt a Magyar Vasutas szerkesztőségének képviselője, a cikk írója is.

A meghívásnak annál is inkább örömmel tettünk eleget, mert úgy éreztük, hogy ez az ankét nemcsak azokhoz szólt, akik ott megjelentek, hanem az ország valamennyi vasutasához.

A vasút egész embert kíván

A szentlőrinciek őszintén, kertelés nélkül beszéltek azokról a kérdésekről, amelyek foglalkoztatják őket, s amelyek ma még sok esetben nehezítik a munkát. Lakatos Gyula, Szabó Sándor, Németh János, Ekker Péter és a többiek mind-mind egyetértettek azzal, hogy ketté kell választani az otthoni és a vasúti munkát. Ha szolgálatba megy valaki, akkor csak a munkájára gondoljon, a gondokat, a családi ügyeket próbálja odahaza hagyni. De gond nélküli ember nincs. S a vasutasok nem is tartoznak a jól megfizetett állampolgárok közé, hát ha valaki eljegyezte magát a vasúttal — mondották —, akkor szolgálja azt becsülettel. A vasút egész embert kíván s egy pillanatnyi kihagyás tragédiához vezethet.

Az ankét résztvevői elmondották azt is, hogy valamennyiüknek van „háztájija”, s eddig még sikerült odahaza hagyniuk a gondokat. Szó esett a nagyobb megbecsülésről, az utánpótlásról, hiszen a létszámhiány ma már szinte minden állomáson gondot, nehézséget jelent.

A mohai szerencsétlenséget a résztvevők nem akarták ugyan a létszámhiánnyal magyarázni, de többek véleménye volt az, hogy egy állandó váltókezelő — *aki nem mint helyettes dolgozik, s nem messziről, kilométerekről jár munkahelyére — mint Szili József — talán pontosabb és kötelességtudóbb munkát végzett volna.* Sok olyan momentum játszhatott közre *Szili Józsefnél*, ami elvonta figyelmét a munkától. Azonkívül alkati és idegrendszeri kérdés is, hogy egy adott munkahelyen milyen eredményesen dolgozik valaki.

Nagyobb megbecsülést

Mindegyik hozzászólásból kitűnt, hogy vasutasaink nagyobb megbecsülést várnak, s ez alatt elsősorban nem az anyagi megbecsülést értették, hanem több olyan kérdés rendezését, ami szorosan összefügg munkájukkal, a vasút munkájával.

Beszéltek arról is — ez sem csak a szentlőrinci vasutasok ügye —, hogy a szolgálatból „lelépő” vasutasoknak sokszor órákat kell várni a vonatra, míg az AKÖV autóbusszal sok esetben azonnal haza utazhatnának. Miért nem lehet legalább állomásonként autóbusz szolgálati jegyeket rendszeresíteni, hogy azt az vegye igénybe, akinek a munkája, vagy beosztása úgy kívánja? *Sokszor apróbb sérelmek, rossz vezénylés, vagy meg nem engedhető hang rosszkedvűvé, sértetté teszi az embereket.* S az ilyen ember kedvét veszti, nem látja munkája értelmét. Úgy érzi, nem becsülik meg, s innét csak egy lépés választja el attól, hogy más munkahelyet keressen, vagy hanyagul, felületesen végezze munkáját. Ez utóbbinál pedig már fennáll a balesetveszély.

Balesetmentesen dolgoznak

A szentlőrinci vasutasoknak igazat kell adni. Több megbecsülést, nagyobb figyelmet érdemelnek vasutasaink, hiszen az ő munkájuk még a legmodernebb technika közepette sem nélkülözhető.

A mohai szerencsétlenség tanulságát minden esetben abban látják — s egyszerű, keresetlen szavakkal ezt is nagyon sokan elmondták —, hogy mindig és mindenkor az utasítások szerint kell dolgozni. A vasútnál nincs kevésbé fontos és fontos beosztás, itt minden munkakör nagyon fontos és minden munkakör kipihent, nyugodt idegzetű, egész embert kíván.

A szentlőrinciek azt is kezdeményezték — s örömmel adunk helyt írásunkban ennek is —, *hogy a vasút valamennyi szolgálati helyén vitassák meg ankét formájában az elmúlt idők vasúti szerencsétlenségeit, különös tekintettel a mohai balesetre és ki-ki a maga területén vonja le a következtetést, egyszóval okuljanak belőle.*

Szentlőrinc álolmáson egyébként tíz év óta nem volt baleset, pedig a forgalmukat tekintve a középállomások között a pécsi igazgatóság területén az első helyen állnak. Naponta 20—25 tehervonatot rendeznek, s az elmúlt évben nagyobb forgalmuk volt, mint Kaposvárnak. Segítenek rendezni Dombóvárnak, Barcsnak és Pécsnek, azonkívül itt állítják össze a Sellye felé induló összes tehervonatot. Egyszóval a nagy munka közepette nemcsak szavakkal, hanem tettekkel is bizonyítják, hogy pontos és lelkiismertes munkát végeznek.

Szerényi József

Ezúttal még sikerült!

Az élettel játszani nem szabad

Veszélyforrás, veszélyzóna, közvetlen veszély stb. Így rangsorolja az életet és testi épséget fenyegető ártalmakat, az *Általános Balesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabály*, közismert nevén, az ÁBEÓ.

Már a felsorolás önmaga is balesetet láttat, vagy sejtet, különösen azokban, akik munkájuk során gyakran kerülnek ilyen környezetbe, vagy valamilyen formában tanúi voltak balesetnek. Pedig a fogalmak behatárolásával, és leírásával az ÁBEÓ nem csupán az érzelmekre kíván hatni, bár ez is célja. Ami ennél is fontosabb, *az ÁBEÓ egyértelmű követelményeket tartalmaz, többek között a munkafolyamatoknak e veszélyességi kategóriák szerint történő besorolására, illetve egyúttal ennek megfelelő védelem kialakítására.*

Mások testi épségére is vigyázzunk

Aligha kell részletesen taglalni, hogy a vasút területén, egyik legjellemzőbb veszélyforrást a járművek, illetve azok közlekedése képezi. Ezek hatóköre, veszélyzónája a teljes pályaűrszelvény. A közvetlen veszély pedig annálfogva áll fenn, hogy e veszélyforrások bármely pillanatban kifejthetik káros hatásukat. Különösen igaz ez személyekre nézve. *Elsősorban azért, mert főként a forgalmi, vontatási és pályafenntartási dolgozók többsége munkája természeténél fogva űrszelvényen belül is végzi munkáját. Ilyen körülmények között személyi biztonságuk elsősorban magatartásuktól függ.*

Ilyen környezetből adódóan, nagy jelentősége van a személyi és szervezési követelményeknek. Köztudott, hogy e követelmények mind szakképzettségi, gyakorlottsági, szellemi, fizikai alkalmassági, mind technológiai szabályozási tekintetben igen szigorúak.

A legszigorúbb előírások is csak maradéktalan végrehajtás útján érik el azonban a kívánt célt: az élet és testi épség védelmét. *Az űrszelvényen belül végzett munka során nagyfokú egymásra utaltság jellemzi a szakszolgálatok, de vezetők és beosztottak együttműködését is. Kölcsönösen figyelmesnek, óvatosnak és fegyelmezettnek kell tehát lenni mindazoknak, akiknek mulasztásából önmaguk, vagy mások testi épségére káros következmények származhatnak.*

Lapunk legutóbbi száma egy teljes oldalt szentelt a vasút baleseti helyzetének elemzésére, a szükséges tanulságokra utalva. A következőkben leírt esemény — akkor hely hiányában nem került a lapba — levonható tanulsága azonban, ennek is van.

A vágány tengelyébe zuhantak

Néhány mondatot idézünk az eseményről felvett jegyzőkönyvekből. *„Akkor eszméltem magamhoz, amikor lábzsibbadást éreztem, de ekkor már láttam a kocsikat a fejem felett. Pillanatok alatt ráeszméltem, hogy a vágányok között fekszem és rettenetes érzések között vártam a fejleményeket. Alig pár pillanat múlva vettem észre, hogy Lázár kocsivizsgáló társam is a sínek között fekszik.”* Aligha kell többet idézni *Veres Sándornak*, a füzesabonyi vontatási főnökség kocsivizsgálójának október 14-én történt balesete jegyzőkönyvéből ahhoz, hogy egy borzalmas helyzet képe elevenedjék meg előttünk.

Hogyan történt? Füzesabony állomás forgalmi szolgálattevője október 15-én 21,30 óra körül hangosbemondó útján tájékoztatta az állomás személyzetét több vonat egyidejű behaladásáról. A VIII. vágányra a 449/A, az I. vágányra, az 5558 sz. vonatok jártak be, a III. vágányon vonat haladt át. A bejelentés tudomásul vétele után a raktári vágány mellett lévő kocsivizsgáló helyiségből a kocsivizsgálók elindultak, hogy megkezdjék az érkező vonatok fogadását és vizsgálatát.

Elsőként Várkonyi Ambrus hagyta el a helyiséget, hogy a VIII. sz. vágányra érkező vonatot fogadja. *Őt követte Veres Sándor, aki emlékezete szerint körültekintés után a helyiség előtt húzódó raktári vágányon akart keresztül haladni*, mivel látta az I. vágányon közeledő 5558-ast, ő és társa ezt a vonatot szándékozott megvizsgálni. Ekkor ért mellé *Lázár János kocsivizsgáló*. Alig váltottak egymással néhány szót, a raktári vágányon az állomási tartalékkal tolt szerelvény előbb *Lázár Jánost*, majd *Veres Sándort* is ellökte. Mind a ketten a vágány tengelyébe zuhantak, a tolt kocsisor pedig tovább haladt felettük.

Űrszelvényben álltak

A tartalékkal tolt menetet végülis a kocsisor második kocsijának lépcsőjén tartózkodó kocsirendező állította meg úgy, hogy az elütöttek fölött a harmadiknak besorozott kocsi állt meg. Ezekre a szörnyű pillanatokra utal *Veres Sándor* jegyzőkönyvi vallomásából vett idézet.

Hogyan történhetet, hogy két régi vasutas ilyen veszélyes helyzetbe került? Hogyan történhetett, hogy a tolt szerelvény menetét akadályozó veszélyhelyzetre a mozgó szerelvény személyzete nem reagált időben? A baleset „szerencsés” kimenetele folytán maguk adhatnak erre választ, de amiből rajtuk kívül másoknak is le kell vonni a tanulságokat.

Veres Sándor emlékezik, hogy a raktári vágányon tőle 80—100 méterre kocsik voltak. De mint mondja, nem észlelte azok mozgását. Lázár arra sem emlékszik, hogy egyáltalán körülnézett-e. *Csupán ezekből is megállapítható, hogy jelentős mértékben a saját biztonságra vonatkozó szabályok — F 2. 159 és 204 pontjában előírtak — figyelmen kívül hagyása idézte elő a balesetet.* Az elütés ténye egyértelműen arra mutat, hogy a két kocsivizsgáló a raktári vágány tengelyében tartózkodva fogadta az I. vágányra bejáró vonatot. Nem tartották önmagukra veszélyesnek, hogy egy forgalom alatt álló vágány űrszelvényében vannak, pedig a mozdulatlannak vélt kocsik képében a veszély egyre közeledett feléjük. *Forgalmi szolgálattevők, vonatvezetők estek már áldozatául annak, hogy több vonat egyideiű mozgása közül csak az általuk irányitottra figyeltek, más forgalom alatt álló vágányközből. Ez történt a kocsivizsgálók esetében is.*

A tolt szerelvényt kísérő kocsirendező a kocsisor közepe táján szabadnak látta a raktári vágányt, vonatja megállításáról már csak az elütés után intézkedett. Pedig a raktári vágány nem volt szabad. Veres és Lázár erősfényű kocsivizsgálói lámpával kezükben a vágány tengelyében voltak. A balesetet az F 2. utasítás 455. pontjában leírtak szerint végzett tolatás esetén egyetlen figyelmeztető szóval megakadályozhatták volna.

A vasúton mindig vigyázni kell

Ezúttal még sikerült. Veres Sándor és Lázár János kocsirendezők „viszonylag” könnyebb sérülést szenvedtek. Az esetek többségében azonban az ilyen események sokkal szomorúbban végződnek.

A veszélyzónán — űrszelvényen — belül végzett tevékenység nem tűr lazaságot, figyelmetlenséget. A veszéllyel szemben nem lehet rutinosságra, megérzésre építeni. A vasút területén minden járművet álandóan mozgóképesnek és minden vágányt mindenkor forgalom alatt állónak kell tekinteni.

B. K.

Létszámhiány Veszprémvarsányban

Veszprémvarsányban sohasem látott gondokat okoz a létszámhiány. Az elmúlt években sok sérelmet okozott átszervezések és a gyakran sérelmezett személyzeti politika miatt elvándoroltak a vasutasok Veszprémvarsány térségéből. A közlekedési koncepció vonal és állomás megszüntetéséről szóló része is nyugtalanságot keltett. *Ma tudják a vasutasok is, hogy az legfeljebb áthelyezéssel jár, mégis aggódtak a jövőjükért, ugyanis aki már egy helyen családi házat épített, vagy ahhoz fogott, nem szívesen megy máshová dolgozni.* Így aztán sok vasutas inkább előbb keresett állást, minthogy később áthelyezzék.

Harmincegyen mentek el az utóbbi néhány évben és vonalrészükön 13 fő vasutas hiányzik. *Igaz, 18 állást megszüntettek, de a helyzet így is súlyos.* Közben a környékbeli városok ipari üzemei csábítják dolgozóinkat, akik inkább vállalják a bejárást, a jobb munkakörülmények érdekében.

Jablonkay Géza
Bakonyszentlászló

Tragikusan is végződhetett volna...

Október 17-én 11,06 órakor Sümegi bazaltbánya és Sümeg között a 273+20 sz. szelvényben lévő sorompó nélküli útátjárón a 7522 számú személyvonat elütötte a Dunántúli Kőolaj- és Földgáztermelő Vállalat FD 96—63 frsz kővel rakott „Tátra” típusú tehergépkocsiját.

A baleset következtében a személyvonat mozdonya, szerkocsija és DNU 65339 psz. szolgálati kocsija minden tengelyével siklott és oldalára dőlt. A Ba 5718 psz. személykocsi két tengellyel siklott. A pálya 90—100 méter hosszban súlyosan megrongálódott és egy távbeszélő oszlop kitört.

A pályát a tapolcai segélymenet és a pályafenntartási szakszolgálat dolgozói 16 órára felszabadították. *A rendőrséggel közös vizsgálat szerint a balesetért Horváth Ferenc bázakerettyei lakos, a tehergépkocsi vezetője a felelős, aki az idevonatkozó KRESZ-szabályt nem tartotta be, miszerint a vasúti átjárón csak akkor szabad áthaladni, ha a jármű vezetője kellőképpen meggyőződött az áthaladás veszélytelenségéről.* (56. §. KRESZ-szabály 1.)

A mozdonyvezető az útátjáró előtt az előírt figyeli jelzést alkalmazta, így a balesetért vasúti dolgozót felelősség nem terhel.

A gépkocsivezető a gépkocsi és a mozdony alá kerülve az ülés roncsai közé szorulva irányította a kiszabadítására azonnal megindult mentési munkálatokat. *A mentés egészen rövid idő alatt sikerrel járt,* — hála a mentési munkálatokban részt vevők gyors és szakszerű munkájának — *és Horváth Ferenc*, a baleset előidézője jelentéktelen karcolással került ki a roncsok alól.

Kovács Imre

160 férőhelyes óvoda — bölcsőde Záhonyban

November 19-én egy új, modern szociális létesítménnyel gazdagodott a záhonyi csomópont. *Átadták rendeltetésének a 160 férőhelyes napközi otthont és bölcsődét. Az átadásnál jelen voltak a járási és helyi párt- és tömegszervezetek, tanácsok, a debreceni igazgatóság, Záhony állomás képviselői, Gulyás János, a szakszervezet titkára, dr. Rimóczi László, a Vasúti Főosztály 3. szakosztályának vezetője.*

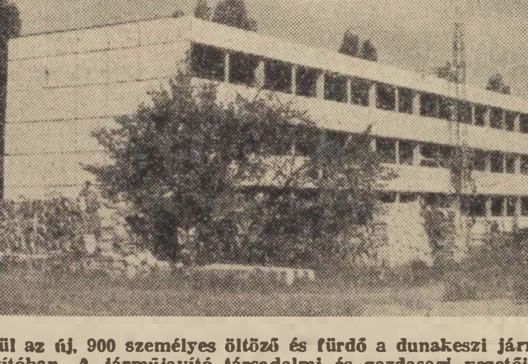
Az avató ünnepségen *Lovász Imrének*, a debreceni területi bizottság titkárának megnyitója után *Szegedi Nándor*, az igazgatóság vezetője méltatta az intézmény jelentőségét.

„A mai napon a záhonyi dolgozók régi vágya teljesült. Megoldódott gyermekeink elhelyezése. Nyugodtabban dolgozhatnak, hiszen tudják, hogy legféltettebb kincsük, gyermekük jó környezetben, szakavatott kezekben, kifogástalan gondoskodásban és ellátásban nevelkedik, fejlődik. A korszerű intézményben, jól képzett óvónők, gondozónők felügyelete alatt megvan a biztosíték arra, hogy az itt nevelt és gondozott gyermekek egykor majd ügyünk és munkánk folytatói lesznek.” — mondotta többek között Szegedi elvtárs.

A 7,5 millió forintos költséggel épült és minden igényt kielégítően felszerelt intézményhez hasonló eddig még nem épült a vasúton. A 80 óvodás- és 80 bölcsődés korú gyermek neveléséről 35 főnyi személyzet gondoskodik *Elek Zoltánné* vezetésével.

A saját konyhával, mosodával, orvosi rendelővel ellátott intézmény környezete, udvara, játszótere új színfoltja Záhony községnek. Közvetlen közelében épül, s jövőre átadásra kerül az új orvosi rendelő.

Ami külön is említésre méltó, hogy a megnyitáskor szinte a teljes felszerelés, az ágyaktól a játékokig rendelkezésre állt. Sőt, néhány emberpalánta — úgy látszik, nem akartak elkésni — már birtokába is vette a nem mindennapi élménnyel kecsegtető napközi otthont.



Épül az új, 900 személyes öltöző és fürdő a dunakeszi járműjavítóban. A járműjavító társadalmi és gazdasagi vezetőinek kezdeményezésére a kivitelező és kilenc alvállalkozó szocialista szerződést kötöttek, s az építők vállalták, hogy hazánk felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére határidő előtt, április 4-re átadják a létesítményt.
(Fotó és szöveg: Szőnyi Lajos.)

A rongálásról

A Zalaegerszegről induló 7412-es személyvonat első osztályú kocsijának egyik fülkéjében az elmúlt héten a hamutartók leszakítva hevertek a csomagtartóban. *Amikor pedig visszafelé utaztam, a 7427-es első osztályú kocsijának külső ajtaján a kilincset találtam letörve.* Meg is kérdeztem a kalauzt, mióta van ilyen állapotban az ajtó? Nem tudta. Ő is úgy vette át — mondotta.

Az igaz, hogy a kocsirongálók ellen fel kell lépni. De az is igaz, hogy a rossz kocsikat meg kell javítani.

Markos József

Dombóvárról jelentjük:

A vontatás kitesz magáért

Biztató eredmények a csomóponti versenyben

Immár hagyomány Dombóvárott, hogy a főnökségi műszaki konferenciákat megelőzi minden negyedévben a csomóponti műszaki konferencia. Így történt október második felében is, amikor már az éves verseny háromnegyed részében elért eredményekről, s az év végéig várható teljesítésekről tájékoztathatták egymást a különböző szolgálati ágak vezetői.

Az összkép biztató. *A pályafenntartások és a szertúr dolgozói teljesítik a vállalt feladatokat, s az állomáson is szép eredményeket ígér a jubileumi verseny. Monori István állomásfőnök többek között arról adhatott tájékoztatást csomóponti partnereinek — akikkel együtt „sír vagy nevet" az állomási kollektíva —, hogy a tehervonatok átlagos terhelése 10 tonnával meghaladja a tavalyi eredményt és eléri az 1082 tonnát.* Kocsikihasználási tervüket *103,68* százalékra teljesítették, kocsitartózkodási eredményük pedig *1,87* százalékkal jobb az előírt normánál. Hasznos segítségnek bizonyult a csomóponti KISZ-bizottság kezdeményezése, hogy szükség szerint ifjúsági rakodóbrigádokkal segítik a kocsik gyorsabb kiürítését.

Bevált a sorozatra vezénylés

Problémái is vannak még az állomásnak. Az értékelésre kerülő teljesítménymutatók közül javítaniuk kell a vonatközlekedés tervszerűségében és a tehervonati menetrendszerűségben eddig elért eredményt.

A legjobb — rekordnak is beillő — munkasikerekről *Busch Károly vontatási főnök* számolhatott be.

Tehette, mert a tények bizonyítják, hogy a vontatási dolgozók a legmerészebb elképzeléseket is túlteljesítéssel „kontrázzák". *Így a gazdaságos mozdonyfelhasználásban 107,6 százalékos eredményt mondhatnak a magukénak. Termelékenységük 105,45 százalékos.* Mozdonyaik ésszerű kihasználásában sokat jelent a vontatási főnökségnél a múlt év februárja óta bevezetett és kitűnően bevált sorozatra vezénylés.

Ellentétben a korábbi aggodalmakkal és „jóslatokkal", mozdonyaik állapota nagyon sokat javult. Tükröződik ez abban, hogy amíg a tavalyi harmadik negyedévben hat szolgálatképtelenség fordult elő, az idén egy sem volt a gőzmozdonyoknál — sőt vontatási késett perc nélkül továbbították a vonatokat. *A helyes munkaszervezéssel azt is sikerült elérniük, hogy erős forgalmú napokon a 140—150 percet nem haladja túl a tehervonati gőzmozdonyok fűtőházi tartózkodása.* Nagy szó ez a korábbi, átlag 250 perces naponkénti fűtőházi tartózkodáshoz viszonyítva! A Diesel-mozdonyoknál átlag 70 perc a telephelyi tartózkodási idő.

Ez az év eredményesebb

Kimagasló eredmény, hogy az idei harmadik negyedévben *609 ezer százelegy-tonnakilométerrel többet teljesítettek, mint a múlt év azonos időszakában.* Ez nem kis részben annak az intézkedésnek az eredménye volt, amellyel a mozdonykibocsátást a forgalom igényeihez igazították. *Július elejétől október végéig vasárnaponként is dolgozott a mozdonyjavító műhely Dombóvárott.* Vasárnaponként ugyanis nyolc-tíz vonattal kevesebbet kellett továbbítaniuk. Jutott idő a gépek alaposabb átvizsgálására. Keddtől péntekig — amikor a legnagyobb az igény — több mozdonyt adhattak a forgalomnak.

Valóban példás a vontatási dolgozók munkalendülete. A párt- és szakszervezeti aktivisták sikerrel mozgósítják a dolgozókat a feladatok igényesebb megoldására, s így még az erős létszámhiányt is sikerült ezideig áthidalniuk. *A személyvonati mozdonyvezetők Fodács Imre által vezetett szocialista brigádja vállalta, hogy az őszi forgalom idején egy-egy tehervonati szolgálatot is vállalnak.* Az igyekezetnek az egyén szempontjából is megvan az értelme.

A vontatási főnökség utazó személyzetének körében igen nagy várakozás előzi meg az őszi forgalmi céljutalom kifizetését. *Ez érthető, hiszen 1000 forint jutalmat kap, aki októberben 210 produktiv óránál többet teljesített.* Dombóvárott az utazók közel 80 százaléka jogot szerzett munkájával az ezer forintos céljutalomra, aminek kifizetésére november 14-én már sor is került. Ebben a tekintetben is igaz a szólás, vallják a vontatásiaknál: „Kétszer ad, aki gyorsan ad"...

Cél: a széntakarékosság

Persze ahhoz, hogy többet kaphassanak a dolgozók, többet is kell adniuk! — Mondják a főnökségen, hogy különösen fontos az üzemeltetési költségek további csökkentése. Igaz, hogy a költségek dolgában hat százalékot javultak az év eleje óta, de ez még kevés. Az év hátralevő részében a szénfogyasztást szeretnék lényegesen csökkenteni. *Ezért az igazgatóság engedélyével beállítottak egy utazó oktató fűtőt. Fábián Józsefnek hívják, 18 éve tüzel, s mint gőzös és dieseles segédkezelő köztiszteletben álló, szakmailag elismert dolgozó.* A helyesebb tüzelés tanításán túlmenően célszerűnek látnák Dombóvárott az egyéni szénjutalék rendszerához való visszatérést. Ez jobban ösztönözne a széntakarékosságra. Kidolgozták már a széntakarékosság egyéni értékelésének igen egyszerű módját is. Így a kollektív teljesítmények mérése, ami összefügg a sorozatra vezényléssel, lényegében alig szenvedne csorbát.

Z. S.

A jó munka jutalma...

Nem hivalkodó külsőségei miatt gondolok vissza jó érzéssel a Keleti Műszaki kultúrtermében eltöltött késő délutáni órákra, hanem az emberek miatt, akik alig befejezve munkájukat zsúfolásig megtöltötték a termet.

Korán érkeztem a Verseny utcába, mivel nem reméltem, hogy a Keletit körül vevő „csatatéren" könnyen átjutok, de a vártnál jobban sikerült a felfedező út. *Valóban felfedező út volt, mivel új embereket megismerni, gondjaikban osztozni mindig felfedezés. Osztertág István a szakszervezeti bizottság titkára kissé megilletődötten fogadott, de a felhangzó telefon sem gátolta abban a készülődésben, amivel az énekeseket várta, s ahogy a zenekar vezetőjét fogadta. Ajándékműsort adtak a szocialista brigádoknak.*

A teremben alig lehetett üres széket találni. Nők és férfiak, fiatalok és idősebbek várták a műsor vezetőjének — Sümeg Miklósnak — nyitó szavait, majd felzendült a zene. A Bagdadi kalifa nyitánya után egymást követték a jól ismert, fülbemászó operettdalok. *Régi hagyomány itt, hogy a jól dolgozó munkások, brigádok közül is kiemelve a legjobbakat nekik küldik az egyes számokat.* Lehár, Kálmán Imre, Kacsóh és Jakobi zenéje viharos tapsot váltott ki, de ebben azok ünneplése is benne volt, akiknek a zene szólt.

A 380 tagot számláló 33 szocialista brigád közül csak néhányat lehetett kiemelni, de azok összekacsintottak, mikor nekik címezték a felhangzó számokat. *Kemenár János az eszterga-pad mellől, Nagy Mária kiszistál a kocsitisztítástól, Köncöl János a vontatástól, Nagy VIII. József, Reinhardt László a villamos részlegtől, Horváth Józsefné és Várdai Ferencné pedig a mosodából hozta el brigádjának tagjait.*

Nehéz lenne elhatárolni, hogy melyek azok a jelenségek, amelyek az egyszerű munkahelyet többé teszik a mindennapok puszta ismétlődéseinél. Nehéz lenne azt is megmondani a jubileumi év nagy vállalkozásainak idején az egyes brigádok, a bennük élő, dolgozó emberek miért érzik még jobban az összetartozás szükségességét. *A nagy idők forradalmi hagyományai, a nagy vasutas megmozdulások örökösei nemcsak a Keletiben, de mindenütt az országban érzik munkájuk nagy felelősségét.*

A Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség kellemes órát szerzett dolgozóinak. További terveik is azt célozzák, hogy a munka mellett jusson arra is idő és mód, hogy a sínek mellett és között dolgozók megtalálják a szórakozás és a művelődés lehetőségeit is.

S. T.

A szocialista brigádok jól dolgoznak

A napokban tartotta harmadik negyedéves műszaki konferenciáját — pályamesterek, műhelybizottsági és szakszervezeti titkárok, bizalmiak részvételével — a hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség.

A konferencia szünetében B. Nagy Károly — a főnökség vezetője — tájékoztatott bennünket eddigi munkájukról, eredményeikről:

Tervszerű, szervezett munkával

— Főnökségünkhöz 650 dolgozó tartozik — mondotta — s az utóbbi időben szélesedett, sokoldalúbbá vált a szocialista brigádok tevékenysége. A harmadik negyedév mérlege kielégítő. *Az egy évre előirányzott beruházási értékből eddig — kitérők cseréjére — egymillió 600 ezer forintot használtunk fel.* Az év végéig hárommillió 830 ezer forintra nő majd ez az összeg.

— Jelenleg milyen munkálatok folynak a szakaszokon?

— Vámosgyörkön és Ludason ragasztott sínek beépítésén dolgozunk. Hatvan—Hort—Csány között a vágányzat „kilélegeztetési" munkái folynak. *Nagy gondot fordítunk ezenkívül a téli felkészülésre is. A téli munkálatok megszervezése, tervszerű előkészítése fontos feladat, hiszen a közelgő tél nagy próba elé állítja a vasutat és ezen be-*

Sebestyén István csoportvezető a termithegesztés minőségét vizsgálja.
(Kaszala Sándor felvételei)

lül valamennyi pályafenntartási dolgozót. Csak tervszerű, szervezett munkával érhetünk el igazán jó eredményeket, mert a csúcsforgalmi időszakok figyelmen kívül hagyása, a kedvezőtlen időpontban elrendelt vágányzár nagy nehézségeket okozhat a vasútnak, a népgazdaságnak.

A hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség gépesített mozgó szakasza gyakran végez speciális kísérleti munkálatokat is. Az ilyen jellegű feladatokat elsősorban a hatvan—miskolci vonalszakasz korszerűsége indokolja. *Ez az ország egyik legfrekventáltabb vonala, ahol a 120 kilométeres utazósebességre alkalmas pálya a követelmény; sőt Vámosgyörk és Ludas között — ahol a korszerű villamosmozdonyok próbafutását végzik — a 140 kilométeres sebesség feltételeit is biztositani kell.* Ezért egy-egy új ragasztási, vagy hegesztési technológiával készített sínkötést először ezen a szakaszon építik be és próbálják ki, hogy megfelel-e a legkorszerűbb követelményeknek.

Miért sok a vágányzár?

Az ilyen munka nem mindennapi feladatokat ró a pályafenntartási főnökség szakembereire. *Hogy menynyire válik be egy-egy új technológiai eljárás, azt a nagy igénybevételnek kitett pálya és a gyakori ultrahangos sínvizsgálatok megmutatják.* Sajnos nem minden kísérleti jellegű újítás váltja be a hozzá fűzött reményeket.

Az utóbbi évben — a hatvan—füzesabonyi vonalszakaszon — pályafenntartási munkálatok miatt gyakori lett a vágányzár. E körülmény okairól beszélgettünk *Budai József vezető mérnökkel:*

— Valóban gyakori volt a vágányzár ezen a vonalszakaszon. Az ultrahangos sínvizsgálatok több helyen varratszakadást állapítottak meg. Az okot nem volt nehéz megtalálni. 1958-ban, amikor a korszerű hézag nélküli vágányok beépítése folyt, az akkori hegesztési technológia még nem volt kiforrott, tökéletes. Minősége — amit az eltelt tíz esztendő is bizonyított — nem volt megfelelő és így, különösen téli időszakban a hegesztési varratokat folyamatosan ki kellett vágni és azokat a jelenlegi, sokkal tökéletesebb hegesztési technológiával korrigálni. *Ezeket a munkálatokat vágányzár nélkül végrehajtani természetesen nem lehetett, de úgy igyekeztünk betervezni a munkálatokat egy-egy szakaszon, hogy nagyforgalmú időszakban lehetőleg ne okozzon sok problémát, bosszúságot a forgalmi szolgálatnak sem.*

Mi is reméljük, hogy a hibák kijavításával — amely jó ütemben folyik — a minden szempontból korszerű hézag nélküli pálya nem okoz bosszúságot és főleg nem igényel újabb nagyösszegű anyagi befektetést.

Kaszala Sándor

Vámosgyörkön Fekete István szakaszmérnök irányításával a ragasztott, szigetelt sínek beépítését végzik a füzesabonyi pályafenntartási főnökség dolgozói.

Gépesítés, automatizálás, munkaszervezés

A járműjavítás feladatairól és jövőjéről tanácskoztak Miskolcon

MISKOLCON A TECHNIKA HÁZÁBAN 150 hazai és külföldi — *lengyel, csehszlovák, NDK-beli és szovjet* — szakember részvételével háromnapos nemzetközi járműjavító konferenciát tartottak.

Harmati Sándor MÁV vezérigazgató-helyettes megnyitó beszédében a járműjavítók feladataival, munkájával foglalkozott. Az új közlekedéspolitikai koncepcióról szólva elmondotta, milyen nagy feladat hárul járműjavításunkra, s ezt érzékeltette azzal, hogy a MÁV-nál mintegy 50 milliárd forint lesz az állóeszközök értéke a közlekedéspolitikai koncepció megvalósulása után, s ez érthetően megköveteli, hogy korszerű színvonalra emeljük a javítás műszaki-technikai technológiai viszonyait, szervezettségét.

Tájékoztatta a konferencia hallgatóságát a korszerű javítási módszerek kialakításának lehetőségeiről, a javítási tevékenység gépesítéséről, automatizálásáról, az információs rendszer kialakításáról, amely a közlekedéspolitikai koncepció nyomán az átalakulás folyamatában van. Kiemelte, hogy a magyar vasút távlati fejlesztési tervében milyen tényezők gyakorolnak hatást a járműjavító szakszolgálatra.

A SZEMÉLY- ÉS ÁRUSZÁLLÍTÁS gyorsabb és biztonságosabbá tétele érdekében sor kerül a törzshálózat fejlesztésére, pályakorszerűsítésre, vonali és állomási rendezőpályaudvari berendezések automatizálására, vonatbefolyásoló berendezések alkalmazására.

A körzeti pályaudvari rendszer kialakulásával jelentősen javul a rakodásgépesítés és hatványozottan több lesz a géppel rakott áru. Ennek megfelelően egyre bonyolultabb járművek szükségesek és jelennek meg a forgalomban. A járműpark összetételének változása elsősorban a vontató járműveknél várható. Ez azonban együtt jár a személy- és teherkocsik nagyobb sebességgel történő továbbításával. *Mindez új és az eddiginél nagyobb feladatok elé állítja a járműjavító szakszolgálatot.* E követelmények kielégítésére kell alkalmassá tenni járműjavításunkat és fel kell készülni az igények maradéktalan teljesítésére. E koncepciónak megfelelően a távlati fejlesztési tervben már megfogalmazták, hogy fokozatosan megszűnik a gőzmozdonyjavítás, a jelenleginek mintegy felére csökken a kéttengelyű személykocsik javítása, s a továbbiakban már csak vasvázas személykocsikat tart a MÁV üzemben.

MINDEZZEL SZEMBEN A VILLAMOSMOZDONY javítás a jelenleginek kétszeresére, a Diesel-mozdonyok és motoros járművek javítási igénye háromszorosára növekszik. Ehhez hasonló lesz a négytengelyű személykocsik javítási igénye is.

A járműjavító kapacitás fejlesztését azonban nem csupán a megváltozó javítási igények teszik szükségessé, hanem az üzemek avultsága, technikai színvonalának elmaradottsága, a rossz munkakörülmények is. Ezért az elkövetkezendő tíz évben 2 milliárd forintot fordítanak a járműjavítás üzemeinek fejlesztésére. Ennek eredményeként várható, hogy ezekben az üzemekben is megvalósul a magasfokú gépesítés, sőt néhány helyen az automatizálás is. Jelenleg ugyanis a járműjavítókban a munkák 73 százalékát végzik kézzel, 26 százalékát kézi-gépi úton, mindössze 1 százalékát automatizálás útján.

EZEKNEK AZ ARÁNYOKNAK alaposabb változtatására lesz szükség. S hogy minél hamarabb megvalósulhasson ez, s ehhez nyújtott hathatós segítséget a miskolci nemzetközi konferencia is.

A külföldi szakemberek ezután beszámoltak a hazájukban alkalmazott legkorszerűbb munkamódszerekről, távlati fejlesztési elképzeléseikről. *Az előadások után a részvevők két szekcióban folytatták a tanácskozást. Az egyikben a javítások szervezésének és az ehhez szükséges információk összegyűjtésének módszereit, a másikban a javítás technológiai problémáit és az automatizálás lehetőségeit vitatták.*

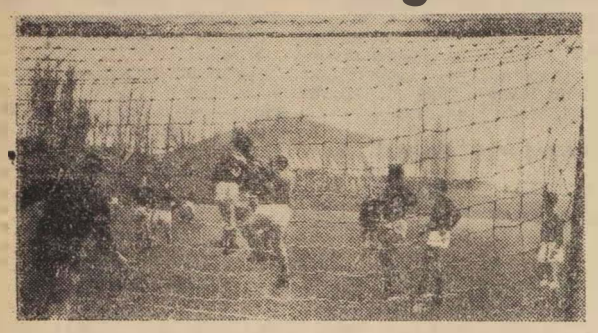
Új nagyteljesítményű számítógép

A közelmúltban érkezett haza külföldről *Kemény Ferenc, a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség műszaki csoportvezető mérnöke, aki két munkatársával, Galló Ödönnel és Pohlinger Lászlóval több, mint féléves tanulmányúton Angliában és a Német Szövetségi Köztársaságban járt.* S hogy mi indokolta ezt a hosszú külföldi tartózkodást?

— A MÁV Vezérigazgatósága főnökségünk részére beszerzett egy Honeywell 2200 típusú „második generációs" elektronikus számítógépet — informált bennünket *Kemény Ferenc.* — Utazásunk célja, tulajdonképpen az volt, hogy szinte az első csavartól az utolsóig megismerkedjünk a computer felépítésével — tanulmányozzuk működését. Ha valami hiba adódik, akkor ne szoruljunk a külföldi szakemberekre, hanem mi javítsuk ki. Az úgynevezett második generáció egyébként azt jelenti, hogy a gép teljesen tranzisztorizált — tehát a legmodernebbek közé tartozik. „Első generációs" — elektroncsöves gépeink ugyanis lassan „kiöregednek". *A computerekkel szembeni igények olymértékben megnőttek, hogy az „első generáció" függetlenül korától — már nem tud eleget tenni a követelményeknek* — Lényegében az igények növekedése — törvényszerűen — kívánja a műszaki fejlesztést. A nagy teljesítményű elektronikus számítógépeket már Budapestre szállították, s hamarosan ez a gép is segíti a vasút munkáját.

Zsoldos János

Vasutas „mesterhármas" a labdarúgó NB II-ben!



A november 16-án lejátszott BVSC—Volán mérkőzésen vált bizonyossá a BVSC bajnoksága. A vasutas-védelem ezen a mérkőzésen önmagát múlta felül, így született meg a bajnoki címet jelentő 0:0-ás végeredmény. Képünkön is a BVSC-védők harcolnak — egy szögletrúgás után — a Volán-támadókkal.

(Vedres József felvétele)

A november 23-án véget ért labdarúgó NB II. küzdelmei a vasutas sport barátai számára örvendetes eredménnyel fejeződtek be. *Mindhárom NB II-es csoportban vasutas csapat: a Debreceni VSC, a Budapesti VSC és a Győri MÁV DAC végzett az első helyen. A csoportgyőzelmek azt jelentik, hogy mindhárom vasutas labdarúgócsapat 1970-ben egy osztállyal feljebb, az NB I/B-ben játszhat.*

Mindhárom csapatunk bajnokságát dicséri, hogy igen erős mezőnyben, roppant kiélezett harcban szerezte meg az első helyet. Komoly játékerőt képviselő, nagy múltú egyesületekkel — *Jászberény, Szolnoki MÁV, KISTEXT, Pénzügyőrök, Budafoki MTE* — kellett a debrecenieknek a végső győzelemért megküzdeni, míg *a BVSC és a MÁV DAC, a Volán SC, illetve Savaria Cipőgyárral* szemben harcolta ki a bajnokságot.

Mindhárom bajnokcsapat győzelme mögött nagyon alapos, szakszerű munka áll, amelyet ebben az évben megfelelően támogattak a társadalmi szervek is. *Nem is lehetett volna másként sikert elérni ebben a kiélezett harcban, minta társadalmi és szakmai erők — nem utolsósorban a vasutas szurkolótábor — közös összefogásával.* A három csoportban ugyanis így alakult ki a bajnoki táblázat élcsoportja:

Keleti csoport:						
1. DVSC	**30**	**16**	**10**	**4**	**42:17**	**42**
2. Jászberény	**30**	**17**	**6**	**7**	**47:35**	**40**
3. Budafok	**30**	**16**	**7**	**7**	**59:29**	**39**
Nyugati csoport:						
1. MÁV DAC	**30**	**17**	**8**	**5**	**49:21**	**42**
2. Savaria	**30**	**18**	**5**	**7**	**54:26**	**41**
3. Dorog	**30**	**13**	**10**	**7**	**50:31**	**36**
Északi csoport:						
1. BVSC	**30**	**16**	**9**	**5**	**61:26**	**41**
2. Volán	**30**	**17**	**5**	**8**	**58:29**	**39**
3. Kossuth	**30**	**16**	**6**	**8**	**52:37**	**38**

A bajnoki táblázat jól érzékelhetően bizonyítja, hogy csapatainknak nagyon meg kellett küzdeni a sikerért, amely mind a budapestiek, mind a debreceniek, mind pedig a győriek visszajutását jelenti az NB I B osztályába. Igen, visszajutását, hiszen, mindhárom csapat már szerepelt a magasabb osztályban, sőt a debreceniek és a budapestiek már NB I-esek is voltak. *Az NB II. 1969. évi bajnokságában elért eredményük tehát elsősorban azt jelenti, hogy jelentős lépést tettek — felfelé a lejtőn.*

Az egész vasutas társadalom büszke erre a „mesterhármasra". Kívánjuk, hogy a folytatás se legyen rosszabb. Reméljük, hogy sikerül a csapatokat is megerősíteni, s akkor minden bizonnyal eredményesen szerepelnek az NB I/B-ben is az NB II-es bajnokok.

Három sportágban befejeződtek a Jubileumi Kupa küzdelmei

A Tanácsköztársaság megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére a budapesti bizottság öt sportágból álló jubileumi kupaküzdelmeket rendezett. *Szamosi Nándor, a szakszervezeti tömegsport bizottság vezetője így tájékoztatta szerkesztőségünket az eredményekről:*

— Három sportágban: labdarúgásban, tekében és röplabdában már befejeződtek a küzdelmek. A labdarúgók 32 csapata négy csoportban küzdött a csoportbajnoki címért, majd a csoportok első helyezettjei — ugyancsak körmérkőzéses formában — a kupáért. *A négy csoport győztese a MÁV Kórház, a MÁV Autófuvar, a Ferencvárosi Vontatási Főnökség és az Északi járműjavító lett.* Ugyanez a végső sorrend alakult ki közöttük a döntőben is. A kórháziak és a fuvarozók egyaránt 4—4 pontot szereztek a döntőben, a MÁV Kórház javára a jobb gólarány döntött.

A tekebajnokságban öt csapat vett részt. *Itt is nagy küzdelmek alakultak ki, amelyből a Szak- és Szerelőipari Főnökség került ki győztesen. A röplabdázók mezőnyében hat csapat harcolt a kupáért, amelyet végül a MÁV Gépjavító Üzemnek sikerült megszereznie.* Az asztaliteniszezők és sakkozók csoportmérkőzései még folynak. Az előbbiben négy csoportban 28. utóbbiban három csoportban 22 csapat küzd a kupáért. A csoportgyőztesek ebben a két sportágban is körmérkőzéssel döntik el, hogy melyikük érdemli ki a trófeát.

Ismét a labdarúgó NB-ben a „Töri"

Még nem fejeződött be Budapest 1969. évi labdarúgóbajnoksága, de már négy fordulóval a befejezés előtt nyilvánvalóvá vált: a Törekvés csapata — a Budapest-bajnokság I. osztályában kiharcolt bajnoki címével — felkerült, illetve visszajutott a labdarúgó Nemzeti Bajnokság mezőnyébe. *Jövőre — a fennállásának 70. éves jubileumán — a nagy múltú vasutas labdarúgó-együttes az NB III-ban játszik.*

— Csapatunk hét évvel ezelőtt, 1962-ben volt kénytelen búcsút mondani az NB-nek — emlékezik vissza *B. Nagy László* edző, a DVSC, majd a BVSC egykori kitűnő játékosa. — Azóta voltak egészen mély pontok és voltak évek, amikor azt reméltük: sikerül a visszajutás az NB-be. Mindpárt- és szakszervezeti bizottságát, sok segítséget kapott a szakosztály a vasutas szakszervezettől is.

Érthetően nagy az öröm tehát az Északi Járműjavítóban és a Bihari úti sporttelep táján, ahol nagyon sok lelkes hive van az egykor nagy napokat látott Törekvésnek. De a legnagyobb öröm talán a „régi gárda" tagjaira jellemző. Ennek nagyon emberi. megható a története. Minden ötödik évben egyszer összejönnek a régi Törekvés labdarúgók egy kis baráti találkozóra, eszmecserére. *Ilyenkor jönnek Zuglóból, Budafokról, Debrecenből, Mátészalkáról, Nyékládházáról — de Svédországból, Ausztriából és az öreg kontinensen kívüli országokból is. Kit hová vetett a sorsa...*

Itt a bajnokságot nyert, az NB-be visszajutást elért mai Törekvés. A kép balszélén a két civil, Zsembery József intéző és Horváth Lajos játékos, aki sérülése miatt maradt ki a mérkőzés napján a Csepeli Papir elleni csapatból. A kép jobboldalán álló civilek: Romvári László szakosztályvezető és B. Nagy László edző. A bajnokságot az alábbi, a képen is szereplő játékosok harcolták ki: Szentgróti László és Forgács György (kapusok); Pálfalvi László, Nagy Andor és Zentai György (hátvédek); Füzessy Géza és Cseh Joachim (fedezetek); Kara Sándor, Pusztai László, Bolváry Tibor, Varga István és Pusztai István (csatárok). Sérülése miatt nem játszott, nem is szerepel a képen Bessenyei László csapatkapitány és Göbel Károly, aki ugyancsak részese volt a „Töri" idei sikereinek.

ez azonban csak most sikerült, de — ha szabad így mondanom — éppen „jókor" jött. *A Törekvés SE 1970-ben ünnepli fennállásának 70. évét és bizony a legnépszerűbb sportág, a labdarúgó-szakosztály szereplése egyáltalán nem közömbös a régi és a mai „Töri" szurkolók, az egész Északi Főműhely dolgozói számára sem. Nagyon boldog vagyok, hogy sikerült.*

B. Nagy László elmondotta még, hogy a „nagy fordulat" akkor következett be, amikor *Görbitz Sándor lett az Északi Járműjavító új igazgatója.* A sportszerető igazgató mindenben támogatta a járműjavító

A „régi gárda' vezetője, elmaradhatatlan részvevője a 78 esztendős *Kautzky József*, a Törekvés hajdani négyszeres válogatott játékosa. *Déri „Poldi", Regős II, Kiss Miska. Dóri, Dankó, Kristóf, Baráth, a Keszei-fivérek* és a többi — egykori márkás nevű Törekvés labdarúgó — fő beszédtémája a mai Törekvés. A „Töri", amelyhez megsokasodott évekkel. de a régi. fiatalos lelkesedéssel és példás klubhűséggel ragaszkodnak.

Már csak értük is érdemes volt a mai Törekvésnek Budapest-bajnokságot nyerni és visszakerülni a Nemzeti Bajnokság mezőnyébe...

Vedres József

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Murányi Tibor. Bánréve; Volosinovszki János, Marosán Pál, Debrecen; Maróti István, Szombathely; Szücs Ferenc, Hatvan; Kisvárdai János, Miskolc. Tiszai pu.; dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bognár Károly, Tapolca; Csősz Imre. Kecel; Fenyvesi Sándor, Rákosszentmihály; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Bakó János, Miskolc; Szabó Mihályné, Újszász: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

HÍREK

— *HATVAN CSOMÓPONTON mind többen rendelik meg a Vasút című műszaki fotóriratot. A dolgozókat egyre jobban érdekli a külföldi és hazai vasúti fejlesztés, amelyről jól tájékoztat a képekkel szinesitett folyóirat.*

— **Felszabadulási ünnepséget tartottak** november 16-án Kompolton. A Hámán Kató szülőházán felállított emléktábla előtt úttörők, KISZ-fiatalok és vasutasok álltak díszőrséget. A miskolci MÁV igazgatóság a vasutas dolgozók nevében megkoszorúzta Hámán Kató szülőházának emléktábláját.

— **A szombathelyi járműjavitóban** már hagyomány, hogy minden évben megrendezik az újítási hónapot. Idén októberben került erre sor, s az újítási kedv hasonló az elmúlt évihez. Novemberig 98 újítási javaslat érkezett be, s a napokban várható azok elbírálása.

— *BÉKÉSCSABA GAZDASÁGI VASÚT fűtőházánál nyolc brigád nyerte el a szocialista címet. Vállalásaikat élüzem szinten teljesítették. Különösen kiemelkedő teljesítményt nyújtott a vontatási I. brigád Bugár Győző, és az esztergályos brigád Péli Ferenc vezetésével.*

— **Debrecenben a nagyerdei szociális otthonban** november 7. alkalmából a vasutas-szakszervezet debreceni nyugdíjas tagozata ünnepséget rendezett 11 nyugdíjas vasutas részére. A baráti összejövetelen a mozgalmi múlt régi emlékeiről beszélgettek, majd átnyújtották a szakszervezet ajándékait.

— **Hatvanban lezajlottak a KISZ-alapszervezeti** vezetőségválasztó taggyűlések. Az alapszervezet tagjai négy új tagot választottak a vezetőségbe, s bíznak abban, hogy az utóbbi időben gyengélkedő szervezet megerősödik.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném szombathelyi 3 és félszobás, összkomfortos, félemeleti, tanácsi rendelkezésű lakásomat budapesti hasonlóra vagy kisebbre, esetleg szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet: Kovács Gézánénál, tel.: 276—000. este 6 óra után, vagy Kovács Ottokárnál, Szombathely, 07 hívószámon 11—39.**

DUBLIN—LONDON—MÜNCHEN

Veretlenül tértek haza külföldi versenyükről a BVSC vívói

A BVSC VÍVÓSZAKOSZTÁLYA október 22-én indult el kéthetes nyugat-európai turnéjára. Három napig tartott az út az ír fővárosig, Dublinig.

Az ír szövetség két napra tervezte a versenyprogramot. *Szombaton a női tőrözők és párbajtőrözők léptek pástra, vasárnap a tőrözők és a kardozók. Mind a négy számban az ír válogatott volt a BVSC ellenfele, s minden összecsapásból a magyar csapat került ki győztesen.* Női tőrben 10:6, párbajtőrben 10:6, férfi tőrben 9:7, kardban 11:5 volt a győzelmi arány.

Október 28-án reggel a korai órákban érkeztünk Londonba. ahol a következő eredmények születtek:

A Boston Club ellen férfi tőrben 12:4, kardban 11:5, női tőrben 9:7, párbajtőrben 11:5 arányban diadalmaskodtak a BVSC vívói.

A Simmonds Club ellen férfi tőrben 12:4, női tőrben 11:5, párbajtőrben 8:8 (48:60 találatarány). kardban 8:8 (14:25 találatarányu) a BVSC javára.

OKTÓBER 31-ÉN AZ ANGOL VÁLOGATOTT javát magába foglaló London Fencing Club volt az ellenfél. Nívós, szép összecsapások közepette a csapat itt is megőrizte veretlenségét. *Férfi tőr BVSC—Fencing 10:6. kard 9:7, női tőr 9:7, párbajtőr 11:5.*

November 2-án érkeztünk a bajor fővárosba. Münchenbe. ahol a vívószövetség vezetői fogadtak bennünket. Este a bajor vívóválogatott volt az ellenfél. Eredmények: *női tőr 9:7, férfi tőr 9:5, párbajtőr 9:5, kard 9:5 a BVSC javára.* Münchenben megtekintettük az 1972. évi olimpiai játékok építkezését. Az olimpiai faluban 8000 férfi és 2000 női sportolónak építenek egy- és kétágyas lakosztályokat.

A BVSC vívószakosztálya három városban. összesen 20 fegyvernemű csapatgyőzelmet szerzett és végig veretlen maradt.

Magyar György

A HIVATALOS LAPBÓL

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

46. számból: 121 429/1969. 4. D. Viselési idővel terhelt, személyi használatú egyen-, munka- és védőruhák értékének elszámolása a dolgozók könyvelési egységek közötti áthelyezése esetében.

119 892/1969 2. B Gazdasági vezetők továbbképzésének egyes szervezési, munkaügyi és pénzügyi kérdései.

47. számból: Felhívás a felsőfokú általános igazgatási és munkaügyi szakvizsgára történő jelentkezésre.

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

Cselekszámiszám: 75.915.001—46
Szikra Lapnyomda

Emlékedett az árukárok miatt kifizetett összeg

A belföldi és nemzetközi forgalomban keletkezett árukárok összege az elmúlt évhez viszonyítva jelentősen emelkedett. *Az év háromnegyedében a múlt évihez viszonyítva minden 1000 forint bevételre vonatkoztatva 2 filler a növekedés.* Fillérekről szólva az összeg kevésnek tűnik, de az emelkedés több százezer forintos volumenű.

Nézzük részletesebben a káreseteket. Belföldi forgalomban a törésből eredő károsszeg a bázishoz viszonyítva 288 950,

az elfolyásból 45 817, szakadásból 39 265, minőségi romlásból 136 203, beázásból 112 619, tűzkárból származóan 128 482, lopásdézsmálásból 64 004, egyéb esetekből kifolyólag 421 129 forinttal emelkedett.

Javult a helyzet a súlyhiányból eredő károknál, ahol a csökkenés 447 022 forint, de az ilyen címen érvényesített követelés még így is 1 317 141 forintot tett ki. *A forgalmi balesetekből adódó árukárok összege 748 265, az elveszés miatti kártérítés 26 943 forinttal csökkent, de még így is igen magas, 762 349 forint.*

Még rosszabb képet mutat a nemzetközi forgalomban kifizetett károsszegek statisztikája. Amíg belföldi viszonylatban a súlyhiány miatti kifizetés csökkenéséről beszélhetünk. itt csak az emelkedés 729 593 forint volt az 1968 évi 130 078 forinttal szemben *Számottevő az elhullásból eredő 33 195, a beázásból származó 70 239, a forgalmi baleset okozta 27 924, az elveszés miatt kifizetett 36 004 forint emelkedés.*

Nemzetközi forgalomban javulást mutat

az elfolyásnál 78 121, a szakadásnál 147 499 és az egyéb árukároknál mutatkozó 165 601 forint csökkenés.

Ezek a számok egyetlen vasutas számára sem lehetnek közömbösek. hiszen a kártérítés címén kifizetett összegek 1969 kilenc hónapjában *elérik a 11 millió forintot.* E' kiesik a vasút bevételéből, tehát közvetve érint minden dolgozót. Amikor minden igyekezet arra kell irányuljon hogy a feladott árut minél gyorsabban, gazdaságosabban rende'tetési helyére szállíthassuk, nem lehet szó nélkül elmenni a fentiek mellett. *A gazdaságosabb szállítás nemcsak az önköltségcsökkenésnek az anyag és munkaer. ráfordítási részét képezi hanem a fent jelzett, kárt okozó körülmények és esetek megelőzését is.*

MUNKAERŐHIÁNY

— Ha már erre járok, szivesen beállok vonatkisérőnek.

SZOLGÁLATI FEGYELEM

— Engedélyt kér az idei tél: felkészültünk-e a fogadására?

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIII. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM. Ára 40 fillér 1969. DECEMBER 17.

A baleseti kártalanítás, a lakásépítők támogatása és a nyugdíjasok helyzete az elnökség előtt

A szakszervezet elnöksége december 5-i ülésének napirendjén az alábbi témák szerepeltek:

1. Jelentés a dolgozók egészsége, illetve testi épsége sérelméből eredő károk megtérítésére vonatkozó rendeletek végrehajtásáról.

2. A lakásépítési alap képzésének és felhasználásának tapasztalatai.

3. A vasutas nyugdíjasok helyzete és életkörülményeik.

4. A szakszervezet 1970. évi programja és a vezetőszervek féléves munkaterve.

Az 1964-ben megjelent *2/1964. (VI. 3.) Mü. M. számú* visszamenőleges hatályú rendelet kötelezi a munkaadót, hogy a dolgozó életének és testi épségének munkaviszony keretében történt megsértése, balesete esetén a sérelmet szenvedettnek teljes vagyoni kárát, elmaradt jövedelmét, költségeit és kiadásait térítse meg. A vállalat felelőssége vétkességre való tekintet nélkül fennáll.

A munkáltató csak azokban az esetekben mentesül a kártérítés alól, ha bizonyítja, hogy:

— a sérelem működési körén kívül eső elháríthatatlan okból,

— kizárólag a károsult elháríthatatlan magatartása következtében történt,

— mentesül a kár azon része alól, amelyet a dolgozó vétkessége idézett elő,

— a sérelem bekövetkezése működési körén belül is elháríthatatlan volt.

Az elnökség megállapítása szerint a balesetet szenvedett dolgozók tekintélyes része nem él a rendeletben biztosított jogával. Például 1969-ben október 31-ig balesetet szenvedett 3076 dolgozóból csak 1505 élt kárigényével.

Az igénybejelentés elmaradásának többféle oka van. A sérelmet szenvedettek egy része nem ismeri megfelelően a rendeletet. Az okok között megtaláljuk a szerénység, a másnak ártani nem akarás mellett a burkolt fenyegetést is.

Az indítékok között talán első helyre tehető a balesetvizsgálat nem megfelelő volta. Az elbíráló szervek még mindig kielégítő felülvizsgálat nélkül fogadják el a nem minden esetben kifogástalan balesetvizsgálati anyagokat tárgyalási alapul. Ha egyszer — valamilyen közrehatással is — *a dolgozóval elismertették, hogy a baleseteért egyedül ő a „felelős", többé nem is gondol kártérítési igényre.*

Olyan is előfordul, hogy a balesetvizsgáló bizottságok a vonatkozó jogszabályokkal ellentétesen kiszázalékolják a felelősséget. *Ilyen esetben a kártérítés elbírálásánál annyi százalékot vonnak le a sérültől, mint amennyit a jogi kérdésekben járatlan balesetvizsgálók a sérültre hárítottak felelősségként, függetlenül attól, hogy a vállalat nem tudta magát a kártérítési kötelezettség alól kimenteni.* Az elnökség álláspontja szerint a rendelet maradéktalan érvényre juttatásával a sérelmet szenvedettek túlnyomó többsége kártérítésben részesíthető.

A kártérítési kötelezettség alóli mentesülés a vasúti baleseteknél alig érvényesülhet, mert az előfordult sérelmek kivétel nélkül:

— a vasút működési körébe tartozó munkánál fordultak elő,

— kellő felügyelettel és ellenőrzéssel a balesetveszélyes magatartás teljesen kizárható, a munkáltatóra háruló ÁBEO és egyéb kötelezettségek maradéktalan biztosításával.

A rendelet nem kellő ismeretére vall az is, hogy a kárigényeket általában a konkrét károsszeg feltüntetése nélkül terjesztik elő. Ennélfogva az elbíráló szervek csak a táppénz és a kereset közötti különbözetre vonatkozóan döntenek.

A tapasztalat azt igazolja, hogy kevés kivételtől eltekintve a szakszervezeti bizottságok sem fordítanak kellő gondot a rendelet maradéktalan érvényre juttatására.

A rendelet nem kellő ismeretének tudható be, hogy 10 hónap alatt a szakszervezeti bizottságok csupán 24 esetben éltek kártérítést illetően kezdeményezési jogukkal.

Az elnökség szükségét látja a rendelet széles körű ismertetésének. A szakszervezeti bizottságok a felvilágosítás mellett maguk is kezdeményezzék a kárigények bejelentését. *Adjanak konkrét segítséget a dolgozóknak kárigényük bejelentésének elkészítéséhez, felterjesztéséhez.* Kísérjék figyelemmel a kárigények elbírálását. *Ellenőrizzék, hogy a gazdasági vezetők maradéktalanul eleget tesznek-e jogszabályi kötelezettségeiknek.* Fentieken kívül elengedhetetlen javítani a balesetvizsgálatok minőségét, amely megfelelő alapot biztosíthat a kárigények elbírálásához.

A vasút a harmadik ötéves tervben több mint 200 millió forintot fordított lakásépítésre. 1966-tól vállalati beruházásban 298 lakás épült fel. Az úgynevezett építési keret átadásával két év alatt 800 lakást sikerült biztosítani. Mindez csak enyhítette, de nem oldotta meg a vasutasok lakásgondjait.

Az új gazdaságirányítási rendszer új elvek alapján kívánja a lakásépítési programot gyorsítani. *Mint ismeretes, a MÁV területén a lakásépítések új rendszerét a kollektív szerződés melléklete szabályozza.* E célra felhasználható a vállalati eredmény alapján képzett fejlesztési alap 40 százaléka és a lakóépületek utáni amortizáció 50 százaléka.

Az így képzett alapot 1969-ben még terhelte a korábbi években megkezdett lakásberuházások befejezéséhez szükséges és a szerződések szerinti keretátadási összeg.

Ezek levonása után mintegy 16,6 millió forint volt az az összeg, amely az idén a lakóház-építések támogatására rendelkezésre áll.

A keretet az igazgatóságok között felosztották. A felhasználásra vonatkozó döntést az igazgatóság vezetője a területi bizottsággal egyetértésben hozza meg. A pénz egy részét a társas- vagy kész lakásokat vásárolni kívánó dolgozók anyagi megsegítésére fordítják, másik részét családi lakóházak építésének támogatására használják fel. Ilyen módon 233 lakás építésének támogatásához tudtak segítséget adni.

Az elnökség az első év tapasztalatait vitatta meg, s vonta le a következtetéseket. A rövid idő is elég volt arra, hogy láthassuk: a lakásépítési kölcsönt kérelmezők túlnyomó többsége szerényebb fizetésű, családos dolgozó. *Említésre méltó számban nyújtanak be kérelmet fiatal műszakiak.*

Sajnos, a vasút segítő szándékát igen sokan, elsősorban az alacsony keresetűek, nagycsaládosak nem tudják igénybe venni, mert az OTP által előtakarékosságként megkövetelt összeggel nem rendelkeznek. *Gátolja az összeg jobb felhasználását az is, hogy a legolcsóbb építkezési forma szerinti szövetkezeti lakásokból említésre méltó mennyiséget nem biztosítanak.*

Az elnökség leszögezte, hogy a lakásépítés vállalati támogatásával nem rendezhető minden vállalati és egyéni lakásprobléma. Szükséges, hogy a vasút üzemi érdekekből szolgálati lakásokat építsen. Bérlőkijelölési jog biztosítása ellenében építési kereteket adjon át tanácsi szerveknek.

Gondolni kell elsősorban az alacsony fizetésű és nagycsaládos dolgozókra, akiknél a lakásépítéssel járó terhek viselése anyagi erejüket meghaladja.

Figyelembe kell venni azt is, hogy a fiatal dolgozók még nincsenek abban a helyzetben, hogy vállalhassák a lakásépítés költségeit. Ez annál nagyobb probléma, mert sokukat sújtja a magas albérleti díj.

Az előterjesztés megvitatása után az elnökség az alábbi intézkedéseket tartja szükségesnek:

1. Megfelelő tájékoztatás és felvilágosítás adása azokon a helyeken, ahol a dolgozók nagyobb számban kívánnak részt venni a lakásépítési akcióban.

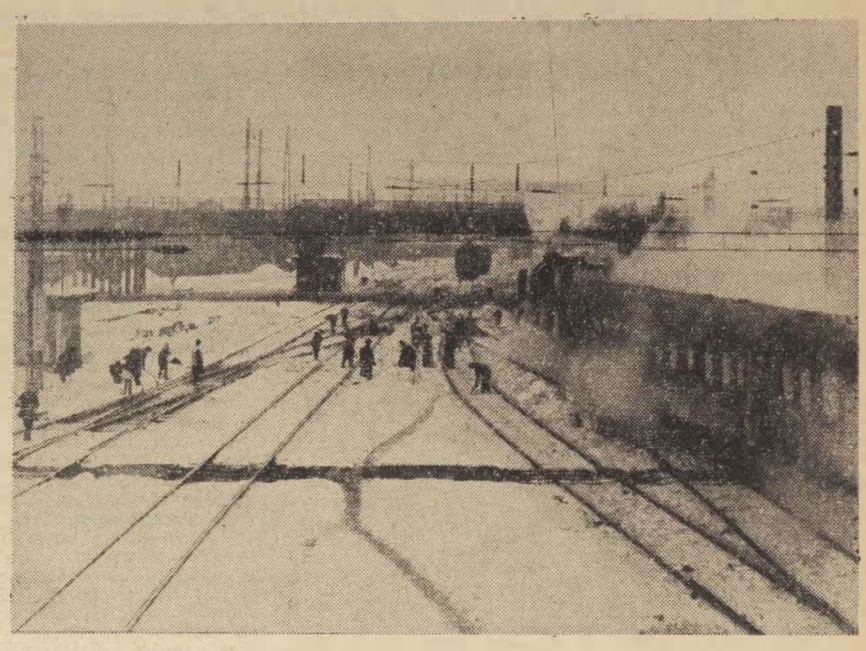
2. A törzsgárda kialakítása és letelepítése mellett a vasúti üzemérdek gondos mérlegelése, a keretek felhasználásánál, a kérelmek elbírálásánál.

3. Megállapodások az illetékes tanácsi szervekkel a vasutas dolgozók foko-

(Folytatás a 2. oldalon)

Küzdelem a hóval

A hirtelen beköszöntött tél sok vasútvonal forgalmát bénította meg



Hóeltakarítás a Nyugati pályaudvaron.

(Lantos Géza felvétele)

A hideg, a hó, a zord tél nehezíti a közlekedést. A vasúton is komoly gondot jelentett az elmúlt idők havazása. A gőzüzemet csak nagy nehézséggel lehetett fenntartani. A Diesel- és villanyüzem is akadozott. A vasutas törzsgárda már sok nehéz telet élt át. De az elmúlt napok havazása alaposan próbára tette a vasút teherbírását, a vasutasság erejét.

A debreceni, miskolci és szegedi igazgatóság területe kevés havat „látott", míg a pécsi, a szombathelyi és a budapesti igazgatóság vasútvonalain sok helyütt akadályt jelentett a hó.

Köztudomású, hogy a szombathelyiek és pécsiek évről évre sokat szenvednek a téltől, a hótól. Az idei „start" is rossz volt! Egyes vonalakon, így:

Szombathely—Sopron—Ágfalva; Szabadbattyán—Balatonkenese; Pápa—Csorna; Szombathely—Kőszeg; Zalabér—Sárvár; Sopron—Répcevis; Pápa—Csorna—Hegyeshalom; Ukk—Zalaszentiván; Veszprém-külső—Zirc között napokon keresztül szünetelt a forgalom.

A vasutasok és a honvédség alakulatai testet, lelket ölő erőlködést fejtettek ki, mégis a tél bizonyult erősebbnek.

A 8411. sz. vonat utasai Csorna—Magyarkeresztúr állomások között 22.15-től másnap reggel 8.55-ig, az 1431/a járatán utazók Nagycenk—Magyarfalva között 21.05-től ugyancsak más nap 9.00 óráig vártak arra, hogy előttük a vonalat felszabadítsák. Szemtanúk elmondása szerint a fiatalabb, erősebb utasok is részt vettek az elhárító munkában.

A pécsiek is kivették részüket a tél premierjéből. December 6-án, azon a bizonyos havas napon a „Mecsek" expressz hófúvás miatt 120 perc késéssel indult el Pécsről. Útközben a hó és a szél tovább kellemetlenkedett és a késés további 100 perccel szaporodott. *Szentlőrinc—Szigetvár között a 2445. sz vonat elakadt a hóban, annak ellenére, hogy előtte egy gép már bejárta a vonalat.* Kétségbeejtő volt a helyzet! Sem előre, sem hátra nem tudtak mozdulni. Végül két gép szabadította ki a vonatot. *A pécs—bátaszéki vonalon 36 órán át nem volt semmi mozgás.* Itt is nagyszerű munkát végeztek a mentő és elhárító egységek.

A budapestiek nemcsak személyszállítást illetően érezték a tél bemutatkozását, hanem teherszállítást illetően is. Szolnok, Rákos, Székesfehérvár és Komárom állomások alapos leckét kaptak.

Talán a legnagyobb erővel Szolnokot támadta a „fehér ellenség". Megállt a gurítás. A környékben, a szomszédos állomásokon — irányonként — 30 vonat maradt kint, feloszlatva.

A harminc vonat 2000 kocsinak felel meg. Igy könnyen kiszámítható a tél kártevése. Komárom Székesfehérvár és Rákos már kevesebbel, egyenként 5—5 vonat feloszlatásával megúszta a hó, a szél támadásait.

A személyszállítást is megtépázta az első hó. A budapesti pályaudvarokról több órás késéssel indultak a vonatok. A szüntelen hóesés 42 vonat késését jelentette a Nyugati pályaudvaron. A Hámán Kató fűtőháznál sem volt rózsás a helyzet. Kihatott a fűtőház munkájára, hogy az érkező vonatok is késtek.

Bemutatkoztak a hőlégsugaras motorok is, az egyik Budapest-Ferencvárosban, a másik pedig Rákosrendezőn. A belőlük kiszökő meleg levegő, mint gyermekszáj a szappanbuborékot, fújja el a sűrű, vastag hóréteget. Jó dolog a hőlégsugaras „pályamunkás". Több kellene belőle!

Az ünnepi forgalom fokozott figyelmet igényel

AZ ELMÚLT NAPOKBAN az országon végigsöpörő hóvihar nyomán csaknem 20 dunántúli vonalon keletkezett hóakadályokat a vasutasok hősi erőfeszítéssel két nap alatt felszámolták. Segítettek a nagy munkában néphadseregünk és az ideiglenesen hazánkban tartózkodó szovjet hadsereg katonái is.

Ilyen előzmények után fokozott gonddal készülnek a vasutasok második nagy téli erőpróbájukra, az ünnepi forgalom lebonyolítására. *A háromnapos ünnep alkalmából várható nagy utasforgalomra tekintettel a Hivatalos Menetrendben feltüntetett rendkívüli vonatokon kívül Budpest és a nagy vidéki városok között a csúcsforgalmi napokon: december 23, 24, 25 és 27, 28 és 29-én mindkét irányban szükség szerint mentesítő vonatokat közlekedtetnek.* Nem közlekedik dec. 27-én a Nyíregyháza állomásról 8 óra 01 perckor induló és Bp. Nyugati pályaudvarra érkező 1715/a számú, valamint december 27-ről 28-ra virradó éjjel Nagykanizsa állomásról 21 óra 25 perckor induló és Bp. Déli pályaudvarra közlekedő 1219/b számú személyvonat.

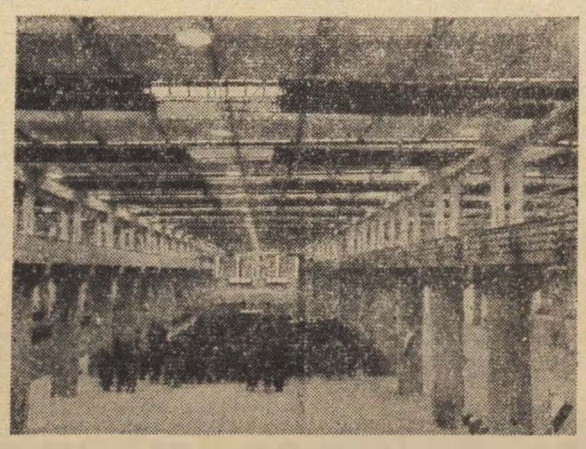
A MÁV közleményt adott ki, mely szerint a mentesítő vonatok közlekedésére nézve a pályaudvarok adnak felvilágosítást. A hétvégi távolsági munkásvonatok, amelyeket a hivatalos menetrendben nem hirdettek meg, Budapestről december 23-án, vissza 28-án. illetve 29-re virradó éjjel közlekednek.

A MÁV lehetővé tette, hogy már december 19-e óta a budapesti és nagyobb vasútállomások személypénztárainál és a menetjegyirodákban az utazóközönség a torlódás és hosszas sorbanállás elkerülése érdekében menetjegyét elővételben váltsa meg.

AZ ÜNNEPI FORGALOM lebonyolítása adadó figyelmet, nagyarányú fegyelmezettséget követel vasutasainktól. *Elsősorban a vonatforgalom biztonsága a cél, a balesetmentes közlekedés.* Kétségtelen, hogy a hideg, ködös időjárás igénybe veszi a dolgozók fizikai és szellemi erejét, de ennek ellenére is azon kell dolgoznunk, hogy az ünnepi forgalomban fennakadás ne legyen. Az igazgatóságok vezessenek be fokozott ellenőrzést, koordinálják eredményesen valamennyi szolgálati ág együttműködését. Ezt várja tőlünk az utazóközönség, a társadalom.

B. L.

Új szerelőcsarnokot adtak át



Miskolc felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére a miskolci járműjavító 100 millió forintos költséggel épült új csarnokát dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter adta át. A képen az új szerelőcsarnok.

(MTI Foto — Kun Kovács László felv.)

LAPZÁRTAKOR ÉRKEZETT:

Rödönyi Károly, az UCI elnöke

A 26. európai, 19 Európán kívüli vasút és 25 egyéb vasúti szervezetet magába foglaló nemzetközi vasútegylet (UIC) legutóbbi Párizsban megtartott közgyűlésén két éves időtartamra *Rödönyi Károly miniszterhelyettest, a MÁV vezérigazgatóját egyhangúlag elnökévé választotta.*

Soron levő feladat a szakszervezeti aktivisták oktatása

A szakszervezetek fontos társadalmi feladata, hogy a tudatos társadalomépítő tevékenység fejlesztése érdekében elősegítsék a munkások, a bérből és fizetésből élő dolgozók eszmei, politikai fejlődését, erkölcsi felelősségének növelését, gondoskodjanak a szakszervezeti aktivisták, tisztségviselők elméleti felkészítéséről. *Az évek során kialakult már a szakszervezeti aktivák és tisztségviselők oktatásának, továbbképzésének egységes rendszere, s ez a képzés eredményekkel jár.*

Havonta legalább egy alkalommal legyen oktatás

A szakszervezeti aktivisták és funkcionáriusok alap- és továbbképzését *az 1969/70. évben a SZOT Elnöksége 1967. április 22-i határozata alapján kell megszervezni.* A tanfolyamokat közép- és nagyüzemekben, nagyobb létszámú intézményeknél a szakszervezeti bizottságok szervezzék havonta legalább egy alkalommal. *Olyan üzemekben, intézményeknél, ahol az aktivisták kis létszáma miatt helyileg nem célszerű tanfolyamok szervezése, ott több szolgálati hely közösen szervezze meg az oktatást.*

Az esti tanfolyamok keretében a területi bizottságoknak és szakszervezeti bizottságoknak biztosítani kell alapfokú szinten azoknak a bizalmiaknak, munkabizottsági vezetőknek, tagoknak az oktatását, akik még nem részesültek funkciójuknak megfelelő oktatásban.

Az esti tanfolyamok szervezése, a hallgatók és propagandisták kiválasztása a területi bizottságok irányításával a szakszervezeti bizottságok feladata. *A tanfolyamok előadóit tapasztalt tisztségviselők közül jelöljék ki. Ezek módszertani felkészítése és továbbképzése a szakszervezeti bizottságok és területi bizottságok közös feladata.* A területi bizottságok a tanfolyamok szervezésénél fordítsanak gondot a vasút sajátosságából adódóan a vonalakon szétszórtan, valamint a kis szakszervezeti bizottságokban dolgozó funkcionáriusok képzésére. Ezek képzését területi szinten, illetve csomópontokon a területi bizottságok szervezésében oldják meg. *A tanfolyamok ütemezését gondosan kell előkészíteni, a párt- és egyéb mozgalmi szervekkel időben egyeztetni kell.* Az esti tanfolyamok technikai feltételeinek biztosításáért a szakszervezeti bizottságok, a végrehajtásért a szakszervezeti bizottságok és területi bizottságok együttesen felelősek.

Az elmúlt évben 9749 aktíva tanult

Az esti reszort- és bizalmitanfolyamokat a SZOT által központilag kiadott útmutató és anyagok alapján kell megtartani. Az előadásokhoz a sajátos vasutaskiegészítőt a területi bizottságoknak, az előadásokba a helyi példák bedolgozását a szakszervezeti bizottságoknak kell biztosítani.

Az 1970-es oktatási évben a bizalmiak oktatását a következő tananyagokból kell megtartani:

— *A szakszervezetek érdekvédelmi feladatai.*

— *A szakszervezeti bizalmi feladata a szocialista munkaverseny és a szocialista brigádmozgalom elősegítésében.*

— *A kollektív szerződés jelentősége.*

— *A bizalmiak feladatai a dolgozók egészségének és testi épségének megóvásában.*

— *Az anyagi és erkölcsi ösztönzés formái és lehetőségei a vállalatoknál.*

— *A nemzetközi szakszervezeti mozgalom harca a munkásosztály, a dolgozók érdekeinek megvédéséért, a béke fenntartásáért.*

A fenti témákon túlmenően szükség szerint a szakszervezeti bizottságok is meghatározhatnak — a helyi sajátosságoknak figyelembevételével — egy-egy témát.

Az elmúlt oktatási év tapasztalatai azt mutatják, hogy az aktívák képzésében értünk el eredményeket, az 1968/69-es oktatási évben 759 tanfolyamon 9749 fő aktivát képeztünk ki, s a tanfolyamok iránt a hallgatók érdeklődtek.

Cél: emelni az oktatás színvonalát

Az 1970. évi esti bizalmi- és reszorttanfolyamok szervezésével és lebonyolításával el kell érni azt, hogy az oktatás színvonala az előző évihez képest emelkedjék. Éppen ezért a szakszervezeti bizottságok mérjék fel, hogy üzemükben mennyi tanfolyamot, milyen létszámmal (reszortonként) akarnak indítani. Készítsék el az oktatási tervüket, s kezdjék el elsősorban a hallgatók és az előadók kiválasztását. A tanfolyamok szervezéséhez és a hallgatók kiválasztásához kérjék a pártszervezetek és a KISZ segítségét. A pártszervezettel és a gazdasági vezetőkkel beszéljék meg az oktatások megtartására a legmegfelelőbb időpontot. Ügyeljenek arra, hogy különböző rendezvények és más irányú oktatások ne zavarják az esti tanfolyamok megtartását.

Az oktatások előkészítését, a szerzett tapasztalatokat menet közben is értékeljék, s állandóan kísérjék figyelemmel az oktatások menetét. *Törekedjenek arra, hogy az esti tanfolyamok 1970. szeptember 15-ig befejeződjenek. A szakszervezeti bizottságok segítsék az aktivákat, hogy az elméletben tanultakat a gyakorlati munkában alkalmazzák, hasznosítsák.* Gondoskodjanak arról, hogy a társadalmi aktivákat a tanfolyamok befejezése után is rendszeresen bízzák meg konkrét szakszervezeti feladatokkal.

Magyar György

Fényképezzen!
Filmezzen!

Használjon
FORTE filmet
FORTE papírt

A szakszervezetek termelési, agitációs és propagandamunkája

A gazdaságirányítási rendszer reformja új módon veti fel a termelési propaganda és agitáció helyét és szerepét. A kiindulási alap, hogy a korábbi rendszerben eluralkodott mennyiségi szemlélettel szemben sokkal inkább előtérbe kerültek a minőségi követelmények.

A szakszervezetek szerepének változása is szükségessé teszi sajátos, újszerű termelési propaganda és agitáció kialakítását. Ehhez nyújt segítséget a SZOT elnökségének 1969. szeptember 1-i irányelve.

Az agitáció politikai funkciói

A szakszervezetek által végzett termelési propaganda és agitáció egyrészt politikai funkció. Feladata a párt gazdaságpolitikája megismertetése, tudatosítása, elfogadtatása, megvalósítása. Másrészt az a célja, hogy fejlessze, erősítse a dolgozókban a tulajdonosi gondolkodást, felkeltse a dolgozók érdeklődését és érdekeltségét az új technika-technológia iránt, ezúton is előmozdítva a műszaki-technológiai színvonal emelését. Az üzemi demokrácia fejlesztője is olyan értelemben, hogy segíti a dolgozóknak megismerni munkahelyük adottságait, perspektiváját, a vezetés elgondolásait. Ily módon jobban lehetővé válik, hogy a dolgozók képességeik és kezdeményező készségük teljesebb kibontakoztatásával járuljanak hozzá gazdasági fejlődésünk meggyorsításához.

A termelési agitáció és propaganda a mindennapos gazdasági és mozgalmi tevékenység szerves alkotórésze. Ebből következik, hogy a szakszervezeti szerveknek együtt kell működniük a gazdasági szervekkel a termelési agitáció és propaganda operatív feladatának kialakításában és a gyakorlati munka megszervezésében is nagyobb szerepet kell vállalniuk.

A munkát végezhetik a gazdasági és szakszervezeti szervek és vezetők önállóan, illetve közösen. Az anyagi alapok biztosításáért az állami — gazdasági szervek a felelősek. Ez magában foglalja különösen a műszaki propagandát elősegítő anyagi fedezet biztosítását minden szinten.

A szakszervezeti szerveknek kezdeményezőbben kell feliépniük, hogy a műszaki fejlesztéssel együtt hatékonyabb, a népgazdasági és vállalati érdekeket jobban figyelembe vevő műszaki propaganda folyjék.

A szakszervezeteknek kezdeményezni kell

A termelési agitáció és propaganda tartalmában, céljában nem különbözik egymástól. De a gyakorlati munka során, a megoldás formáiban és módszereiben megkülönböztethető.

Célja:

— *a gazdaságpolitikai célok széles körű megismertetése,*

— *a helyi feladatok sokoldalú, népszerű magyarázata,*

— *a dolgozók felkészítése a szakmai képzés elsajátítására,*

— *a szocialista erkölcs normáinak terjesztése,*

— *a helyes munkahelyi légkör kialakítása,*

— *a szakmai, technikai, tudományos ismeretek népszerű, közérthető terjesztése.*

Formái és módszerei:

A termelési propaganda és agitáció formáiban és módszereiben ugyan különbözik egymástól, de megválasztásuknál irányadó, hogyan szolgálják legjobban a tartalmi célkitűzéseket.

A termelési propaganda főbb fórumai és módszerei:

— *műszaki konferenciák,*

— *termelési tanácskozások,*

— *a szocialista brigádvezetők, újítók, kiváló dolgozók megbeszélései,*

— *szakmai képzés és továbbképzés,*

— *a tudományos, technikai ismeretek szervezetszerű terjesztése,*

— *az iskolarendszerű oktatás és az iskolán kívüli szervezetszerű művelődés.*

A termelési agitáció főbb módszerei:

A termelési agitáció leghatásosabb és legeredményesebb módszerei változatianul a csoportos és egyéni beszélgetések. Ez lehetővé teszi, hogy nagyobb figyelmet lehessen fordítani a dolgozók különböző rétegeinek egymástól eltérő színvonalára és érdeklődési körére. *A beszélgetések mellett nagy figyelmet kell fordítani a gyűlésekre, az írásos kiadványokra.* Az eddiginél jobban fel kell használni a tömegkommunikációs eszközöket is.

Az önállóság érvényesüljön

A termelési agitáció és propaganda vitelében a szakszervezetek valamennyi szervének megvan a sajátos feladata. A központi vezetőségek a megfelelő állami szervekkel, társadalmi szervekkel, tudományos egyesületekkel együttműködve alakítsák ki a termelési propaganda és agitáció feladatait. *Fordítsanak nagyobb figyelmet az ágazati tennivalók meghatározására. Az elnökséggel együtt irányítsák és ellenőrizzék a közép- és alapszervezetek propaganda- és agitációs tevékenységét.*

A tevékenység eredményessége alapvetően a szakszervezeti bizottságokon múlik. A központi irányítás fenntartása mellett az eddiginél jobban törekedjenek a gazdaságirányítás új rendszerének megfelelő önállóbb munkára a termelési propaganda és agitáció terén is.

A szakszervezeti bizottságoknak az is feladatuk, hogy a gazdasági vezetők is váljanak a termelés, a gazdasági munka agitátoraivá, propagandistáivá. Ugyanakkor tevékenyebben közre kell működniük abban, hogy a termelési, gazdasági célkitűzések rendszeres magyarázatában még operatívabban vegyenek részt.

A termelési agitáció és propaganda irányítása minden szinten a választott vezető testületek feladata. A közvetlen operatív munkát a szakszervezeti bizottság mellett működő különböző munkabizottságoknak kell végezni.

Mérlegen a választás óta végzett munka

Javultak a szociális körülmények, nőtt a bérszínvonal

SZAKSZERVEZETI ÉRTEKEZLETEN összegezték a választás óta eltelt 9 hónap eredményeit, tanulságait, s jelölték meg az új tennivalókat a MÁV Magasépítési Főnökségnél. *Szentesi Sándor, a szakszervezeti bizottság titkára ismertette a 9 hónap munkáját.*

A munkahelyi széttagoltság ellenére is a szakszervezeti bizottság munkája jelentősen javult. Nőtt a szocialista brigádok száma, s február óta több mint 50 dolgozó csatlakozott a mozgalomhoz. *A főnökség dolgozói a háromnegyedévi termelékenységi tervüket 104,4 százalékra teljesítették. A 100 forint termelési értéket 83,40 forint ráfordítással állították elő, s így 5 százalékkal csökkent az önköltségük.*

A főnökség, műszaki intézkedésekkel 1968-ban 9500 órát, ebben az évben pedig 10 ezer munkaórát takarított meg, s ez s ez 1 millió forint pluszjövedelmet jelentett. Javultak a szociális körülmények, a szálláshelyi ellátottság is. *A választás óta 8 új rádiót, 2 porszívót, 92 függönyt, több mint 30 méter szőnyeget, 180 öltözőszekrényt, 150 széket, 20 asztalt, 6 villanyfőzőt vásároltak a laktanyák számára. Öten kaptak kamatmentes kölcsönt lakásépítkezésükhöz.*

NÖVEKEDETT A JÖVEDELEM és bérszínvonal is. A jó termelési eredmények, a minőség javulása eredményeként ez évben több adminisztratív, kisegítő, forgalmi és havidíjas munkásállományban 174 dolgozó kapott havi 23 709 forint bérrápótést, ezzel a bérszínvonal 2,2 százalékkal növekedett.

Az elmúlt 9 hónap alatt 185 dolgozót vettek fel a szakszervezeti tagok sorába. A nagy munkásvándorlás miatt a szervezettség azonban még így is csak 90 százalékos. Jelentős munka vár e téren még a műhelybizottságokra és szakszervezeti csoportokra.

Nagy az összefogás a főnökség vezetői, műszaki apparátusa, a szakszervezeti és társadalmi szervek között az idei terv sikeréért. *Az egész éven át jól szervezett és ütemezett munka ellenére most jelentős erőfeszítést kell tenni, hogy a pestlőrinci 8 lakás és motorszín, a ferencvárosi központi szertár és a biztosítóberendezési főnökség raktárai, a tokodi felvételi épület, a székesfehérvári pályafenntartási főnökség új irodaháza, az almásfüzitői szociális épület, valamint a ferencvárosi vontatási főnökség irodaháza december 31-ig elkészüljön.*

SZORGOS ÉS GONDOS MUNKA folyik annak érdekében, hogy az új gazdasági mechanizmus nyújtotta lehetőségeket 1970-ben jobban hasznosítsák. Ezért az építésvezetőségek közti szocialista munkaverseny feltételeit munkabizottság dolgozza ki. Az új esztendő beköszöntéséig a munkavezetők számára ösztönzőbb premizálást dolgoznak ki, s módosítják bérezésüket, hogy jobban kifejeződjék az általuk végezett munka minősége és mennyisége.

Sokkal többet kell tenni az eddiginél az emberi élet védelméért is — állapította meg a szakszervezeti bizottság — 25 balesetből 24 elkerülhető lett volna, ha a dolgozók nagyobb figyelemmel végezték volna munkájukat.

Sok szó esett a beszámolóban a politikai nevelésről, a műszaki vezetők és dolgozók kapcsolatáról is. Megalapozott mérlegelés alapján mondta ki a szakszervezeti bizottság: *rendszeressé kell tenni a műszaki vezetők és középvezetők találkozóját, beszélgetéseit a szállaslakó dolgozókkal. Járjanak többet a műszaki vezetők — necsak munkaközben, hanem szabad idejükben is — a dolgozók között.*

A NÖVEKVŐ FELADATOK eredményes megoldása, a különböző rétegek közt végzett nevelő munka eredményessége érdekében a műhelybizottságok, a szakszervezeti csoportok munkája felé irányította a szakszervezeti bizottság figyelmét.

K. J.

A dunakeszi járműjavító üzem József Attila művelődési központjában az üzem szocialista brigádklubjának meghívására a VIT-díjjal és kiváló együttes címmel kitüntetett KISZ Központi Művészegyüttes rajkó zenekara ajándékműsort adott a munkaversenyben élenjáró szocialista brigádoknak. A képen a rajkó zenekar.

(Szőnyi Lajos felvétele.)

A baleseti kártalanítás a lakásépítők támogatása és a nyugdíjasok helyzete az elnökség előtt

(Folytatás az 1. oldalról)

zottabb mérvű lakáshoz juttatása, szövetkezeti lakások biztosítása és építési keretek átadása érdekében.

4. Az előtakarékossági összeg biztosítását megkönnyítő intézkedések kidolgozása.

Az elnökség 1969. május 3-án határozatot hozott a nyugdíjasok helyzetének javítására, a szakszervezet adottságait figyelembe véve.

Az eltelt időszak alatt elsősorban a nyugdíjasok szervezeti életét és kulturális lehetőségeit illetően van számottevő javulás.

Fenti időben az elnökség előterjesztette a nyugdíjasok helyzetét javító intézkedésekre vonatkozó javaslatát olyan kérdésekben, amelyre népgazdasági szintű intézkedés szükséges. *Mint ismeretes, a népgazdaság teherbíró képességéhez mérten az intézkedés 1970-re és az azt követő évekre megtörtént.* Van viszont még jó néhány olyan probléma, amelynek megoldása a vasút vezetősége és a szakszervezet erőfeszítése árán lehetséges. Éppen ezért a nyugdíjas szakbizottság előterjesztése alapján szükségesnek tartja az alábbiakat:

1. Felül kell vizsgálni: milyen lehetőség van arra, hogy a nyugdíjas alapszervezetek az eddiginél nagyobb összeget fordíthassanak tagjaik segélyezésére.

2. Keresni kell a lehetőséget egy vasúti szociális otthon létesítésének.

3. A nyugdíjasok vasúti arcképes igazolványának és társadalombiztosítási tagsági könyvének esetenkénti érvényesítését meg kell könnyíteni, esetleg bizonyos korhatáron túl megszüntetni.

4. Az Önkéntes Támogatási Alapból a nyugdíjas özvegyek segélyezését továbbra is fenn kell tartani.

5. Meg kell vizsgálni, hogy a vasút milyen segítséget tud nyújtani a nyugdíjasok életkörülményeinek javításához.

Ezt követően az elnökség megtárgyalta és elfogadta a szakszervezet 1970. évi programját és a vezetőszervek féléves munkatervét.

Eredményesen dolgoznak Fonyódon

Fonyód állomás szakszervezeti bizottsága 1969. november 10-én értékelte az állomás dolgozóinak munkáját. A szakszervezeti bizottság a következőket állapította meg:

Az állomás dolgozói jó felkészültséggel és odaadással végzik munkájukat. Háromnegyedévi kocsiforgalmuk 15 046 kocsival több, mint az 1968-as esztendő hasonló időszakában és mintegy 100 000-rel emelkedett az utaslétszámunk is.

Az állomáson eredményesen dolgozik négy szocialista brigád, melyből egy „bronzkoszorús" jelvényt, kettő vándorzászlót, egy pedig oklevelet kapott.

Görbe Zoltán
szb-titkár.

A KELETIBEN A DÉLIBEN A NYUGATIBAN

visszaverték a tél első rohamát

A korán jött tél sok gonddal jár, a hirtelen lezúdult hó még többel. A közlekedés munkásai most nehéz napokat élnek mindenütt, s különösen nagy felelősség hárul ezúttal is a vasutasokra. *Az ország vérkeringése a legnagyobb hóban sem állhat meg.*

Hóvihar után – „kurta" vonatok

A *Déliben* okozta a legtöbb problémát a hirtelen beköszöntött a tél. A *Dunántúl* hóviharai sok helyütt betemették a pályatesteket és egész vonalak forgalma bénult meg. Hiába dolgoztak *Szombathely* és *Tapolca* térségében a hófúvók, hómarók, a szél pillanatok alatt betemette azokat a helyeket is, ahol még az előbb takarítottak.

— *A havazás miatt száz kocsink még mindig Szombathely és Tapolca térségében vesztegel* — mondta szerdán délután *Borlai Jenő*, a *Déli* pályaudvar állomásfőnök-helyettese.

A szerelvények ezért a héten kurta kocsisorral indultak a *Dunántúlra*, négy-öthat kocsiból állt egy vonat. Az utasoknak azonban ez nem jelentett hátrányt, mert a hideg, a kedvezőtlen időjárás sok embert visszariasztott az utazástól, csak igazán azok ültek vonatra, akiknek fontos dolguk volt.

A havazás azonban nemcsak a nyílt pályán, hanem a Déli pályaudvaron is sok gondot okozott:

— *A váltókat, a vágányokat szombaton teljesen ellepte a hó és a nyolc pályamunkásunk birkózása szinte hiábavalónak bizonyult. Nehezen boldogultak a szélben kavargó hóval.*

— *Legalább húsz emberre lett volna szükség, hogy valamennyire is használható állapotban tartsuk a váltókat. Lapátokkal, seprőkkel nehezen és lassan megy ez a munka. Sajnos hóolvasztóink vegyszereink nincsenek*, ami pedig megoldás lehetne — *a fűtött váltó* —, nos arról eddig még csak hallottunk. Úgy tudom, még csak *Ferencvárosban* üzemel. *Pedig nálunk is elkelne.*

Hogyan sikerült mégis megbirkózni a forgalommal?

— *Szombaton általában két-három órás késéssel érkeztek s indultak a vonatok. Nem vitás, nagyobb késések is adódtak.* A gyékényesi gyors például reggel 10 óra helyett délután 5 órakor érkezett. Az esti járatok pedig jóval éjfél után és hajnalban futottak be a Déli pályaudvarra.

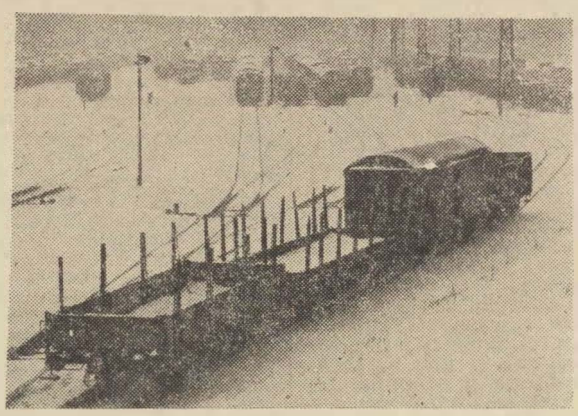
Mennyi késést okozott, hogy a hóval borított váltók miatt nem tudott szerelvényeket fogadni az állomás?

— *Nem is szünetelt.* A legnagyobb hó idején is legfeljebb késtek — de nem hiányoztak a vonatok. Két nappal az ítéletidő után pedig szinte a normális munkarend szerint dolgoztak *Budapest* nagy pályaudvarain.

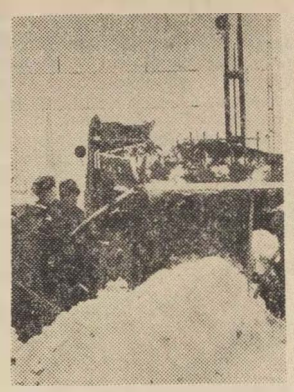
Hogyan értesültek erről az utasok?

— *Hangosbeszélőn tájékoztattuk a pályaudvaron lévőket, tízpercenként arról, hogy milyen lehetőség van a hazautazásukhoz.*

Az utazóközönség megértette a Keleti-pályaudvar vasutasainak gondjait, és a késések, vonatkimaradások ellenére semmiféle reklamálás, vagy incidens nem történt. Különleges késések viszont ezen a pályaudvaron is adódtak. A bukaresti gyors például Rákos-állomásig menetrendszerűen érkezett. Onnan a Keleti-pályaudvarig terjedő szakaszt három óra alatt tette meg. *Rákos-állomáson különösen sok gondot okoz a hó eltakarítása, hiszen a hatalmas területen sok váltóval, kitérővel kell dolgozni a vasutasoknak.* A lapátokkal, seprőkkel hadakozó pályafenntartók a sűrű hóesésben és a szélben sziszifuszi küzdelmet vívtak.



Hangtalanul gurulnak a kocsik
(Hemző Károly felvétele)



A havat el is kell szállítani

Az igazi tél, most kezdődik

Sok volt a hó, s nehéz a munka. Elmondhatjuk: a vasutasok jól állták a havat. Sikeresen verték vissza a tél első rohamát. A körülményekhez mérten jól bonyolították le a forgalmat, s — a kirívó eseteket kivéve — nagy késések nem adódtak, s ami a legfontosabb: *az időjárás viszontagságai ellenére balesetmentesen dolgozott a vasút e három pályaudvara.*

A kezdet tehát jól sikerült. A tél azonban csak most kezdődik igazán, és szükség lesz még a vasutasok fegyelmezettségére, önfeláldozó munkájára. A három állomásfőnök bizakodó.

— Mindig az első havas napok okozzák a legtöbb gondot, a legtöbb zavart, azután a vasutasok is hozzászoknak a téli munkához.

Nos, ha a folytatás még jobb lesz, akkor bármilyen lesz is az idei tél, a tagy fogát kitörik a vasutasok.

Lepies György

Elromlott a telefon

— *Nekünk tíz-tizenöt percbe telt egy-egy vágányút felszabadítása* — mondotta az állomásfőnök. — *Különösen a Márvány utcai híd alatt elhelyezett angol váltók okoztak sok gondot a pályamunkásoknak.* A késések zöme azonban nem bennünket terhel. Sajnos a vidéki időjárási viszonyok miatt akadtak el a vonatok, még a telefon sem működött rendesen, s mi a Déliben nem tudtuk, mi van a szerelvényekkel, mikorra várhatjuk a következő vonatot.

Seprűvel nehéz a váltók tisztítása.
(Lantos Géza felvételei)

A munkásvonatok késése: 60–200 perc

A Nyugatiban *Szeibert István* állomásfőnök is hasonló gondokat sorolt.

— *A hó miatt nálunk is adódtak késések. A pályamunkásoknak két és fél kilométeres szakaszon kellett megtisztítani a pályát, a váltókat. A legmostohább időjárásban is tizenegyen dolgoztak ezen a munkán. De legalább száz emberre lett volna szükség, hogy maradéktalanul elláthassák ezt a feladatot.* A forgalmat azonban, ha nagy nehézségek árán is, de sikerült biztosítani.

Milyen késések voltak?

— *A munkásvonatok szombaton hatvan-kétszáz percet késtek.*

A Nyugatiba befutó szerelvényeknek milyen részét képezik ezek az ingavonatok.

— *A kétharmadát jelentik az állomás forgalmának.*

A Nyugati munkásai hogyan próbálták csökkenteni ezeket a késéseket?

— *Tíz és húsz perc kellett ahhoz, hogy egy-egy vágánysort megtisztítsunk, és befuthasson vagy kifuthasson egy szerelvény.* A jelenlegi felszereltséggel ilyen nagy hóesés esetén jobb helyzetre nem is számíthatunk. Amit eddig csináltak, az is nagyszerű volt, és elégedett vagyok a vasutasok, a pályafenntartók munkájával.

Összevont szerelvények – mentesítő gyorsvonatok

A legtöbb munkásvonat azonban nem a *Nyugatiba*, hanem a *Keletibe* érkezik. És *Vass Lajos* állomásfőnöknek bizony talpon kellett lenni szombaton és vasárnap, mert a forgalom biztosítása igényelte a főnök jelenlétét.

— *Elsősorban a páratlan vonatokkal volt baj. Nem jöttek be időben, és így nem tudtuk elindítani rendesen az ellenvonatokat.* Egy-egy vágányút beállítása nálunk is 15—20 percig tartott. A *Keletiben* azonban a pályamunkásokon túl a forgalmiak, a kereskedelmi szakszolgálat vasutasai is lapátolták a havat, tisztították a váltókat. *Hatvanan dolgoztunk a kétkilométeres szakaszon, ami ismert, tele van váltókkal. Ehhez a területhez száz ember is kevés lett volna ...*

Hogyan sikerült mégis lebonyolítani a forgalmat?

— *Hozzánk százhúsz munkásvonat érkezik naponta, ugyanennyi indul. Mindössze négyet nem tudtunk elindítani közülük. de az utazóközönségnek mégis biztosítottunk lehetőséget, hogy hazaérhessen. Egyrészt, mert összevontunk néhány vonatot, így például közösen közlekedtett a Pécel-gödöllőit, és kiadtuk a rendelkezést a távolsági vonatoknak is, hogy a közbeeső megállókban tekintettel a munkásvonat hiányára, álljanak meg.*

„Kőszeg felől két napja szünetel a forgalom..."

TÉLI RIPORT A KOORDINÁTORI SZOBÁBAN

A HIRTELEN TÁMADT DECEMBERI HÓESÉS hazánk nyugati forgalmát csaknem teljesen megbénította. E kritikus időben kerestük fel a budapesti igazgatóság forgalmi osztálya irányító csoportját, pontosabban, a koordinátori szobát, hogy a pillanatnyi helyzetről érdeklődjünk. Talán forró drótnak is nevezhetjük ezeket a huzalokat, amelyek ebben a szobában végződnek, s amelyek a budapesti igazgatóság egész területével kötnek össze bennünket.

Az irányító asztalnál Kollár László rendkívül izgalmas órákat élt át. A leesett hómennyiség s a párosuló szélvihar, megnehezítette, sőt egyes helyeken teljesen megbénította a forgalmat.

Elsőnek a győri irányító tornyot hívjuk.

— *A délelőtt folyamán hol két napja szünetel a forgalom. Most indítottunk el Tatabányára 50 kocsit, a váltókkal jelenleg nincs gondunk. Az olvadás pocsolyává változtatja az egész vidéket.*

A VONAL EKKOR SZÉTKAPCSOLT — megszűnt a további beszéd lehetősége.

— *Ez ilyen időben gyakran előfordul, mondja Kollár László, majd újabb jelentések futnak be: Fehérvár—Bicske vonala egyáltalán nem járható, s közben Székesfehérvárt hívjuk.*

— *Az idő csendes, olvad. Tapolca felé a közlekedés megindult* — közli a fehérvári irányító. — *Pákozd és Fehérvár között a forgalom szünetel, itt másfél méteres hóakadályok vannak. Ötvenhat teherkocsinak — ezek Celldömölkre mennének —, nincsen mozdonya, a gépét ma reggel felküldtük a Déli pályaudvarra, az egyik szemelyvonathoz. A magyar és szovjet honvédségi alakulatok egyébként sokat segítenek.*

Az irányítóasztalnál Kollár László.
(Márton Emese felvétele.)

— *Dombóvárról érkezik egy hómarógép, tegyenek rá egy kis gépet* — *mondja válaszul Kollár László.*

Amíg az újabb telefonközlések be nem érkeznek, a reggeli jelentések között tallózunk.

Magyaróvárott a helyzet az elmúlt 24 óra alatt semmit nem változott, másfél méteres hó borítja a pályát és tombolt a szél.

A RAJKAI JELENTÉS SZERINT plusz két fok a hőmérséklet és esik az eső, a váltókkal nincs probléma.

A teherforgalom most a vasúton visszaesett, csak a legszükségesebbek kerülnek elszállításra, a tüzelő, a cukorrépa az élelmiszer és az export.

Egy pár percre az ország keleti részét hívjuk. Az első jelentések nem éppen kedvezőek, Miskolc térségében is birkóznak a hóval.

A következő jelentést Hatvan állomásról kaptuk Fehér Ferenctől. — 6473 számú szerelvény szénnel rakottan elindult.

S mi újság Ferencvárosban?

— *A gurító tele van* — *mondja Vig István* — *fennakadás nincs, a hó bár nagyon nehezíti a rendezést, de azért megbirkózunk a munkával.*

Az irányító szobában nem tétlenkednek, s ez így megy percről percre, beszélgetésre nincs is idő.

— Bereznai —

Szombathelyen erősebb rajtra készülnek

Akkor kezdődött a sűrű hóesés, amikor Szombathelyen az állomás és a vontatási főnökség vezetőivel beszélgettünk, és még nem tudhattuk, csak sejthettük, mennyi nehézséget hoznak a következő, hóviharos napok.

— *Ha tartós lesz a havazás, nehéz dolgunk lesz ... — jegyezte meg Simon László mérnök főintéző, forgalmi állomásfőnök-helyettes.* — Kedvező időben is kevés a létszámunk, hát még ha a hótól is takarítanunk kell az állomást. Csak a pályafenntartásiak fokozott segítségében bízhatunk.

— Szeretnénk sikeresen befejezni ezt az évet — tette hozzá *Lesznik Sándor* üzemmérnök, *az szb termelési felelőse* —, hiszen az őszi forgalomban eddig jól megálltuk a helyünket.

Sikeres fuvarszerzői tevékenység

Kétségtelen, hogy az év eleji nehéz kezdés után fokozatosan javult Szombathely állomás munkája. *Az első kilenc hónapban elért eredményeik már a „Kiváló csomópont" célkitűzést illetően is reményekre jogosítják az állomás szorgalmas, fegyelmezett kollektíváját.*

Személyszállító vonataik menetrendszerűségében 99,44 százalékos eredményt értek el, közel egy százalékkal jobbat a célkitűzésnél. Tehervonataik átlagos terhelésében ugyancsak túlteljesítették a 103 százalékos célkitűzést. A kocsitartózkodás 91 százalékos előirányzata helyett 92,03 százalékot teljesítettek. A 99,63 százalékos raksúlykihasználás miatt sem kell szégyenkezniük a szombathelyi vasutasoknak. A fuvarszerzői tevékenységük különösen kedvező volt, és az éves árufeladási tervet december 10-re teljesítették. *Az állomás vonatkiséröi 103,5 százalékos termelékenységgel dolgoztak.* A harmadik negyedév végével csak a tehervonatok menetrendszerű indítását és a vonatközlekedési tervet illetően mutatkoztak lemaradások, de októberben és novemberben különös gondot fordítottak ez irányú eredményeik javítására.

Az őszi csúcsforgalom során a kocsigazdálkodás javítására kiadott központi intézkedések termékeny talajra találtak Szombathely állomásán. Bár az iparvágányokat kiszolgáló két tartalékhoz csökkentett létszámú csapatok álltak rendelkezésükre, a munka menetét gondos szervezéssel mégis jelentősen javították. *Amíg szeptemberben 726 kocsit állítottak be késve az iparvágányokra, októberben már 446, novemberben 331 volt a késetten beállított kocsik száma.* Az iparvágányokról késetten kivontatott kocsik számát is fokozatosan csökkentették. *Szeptemberben még 381 kocsit vontattak ki késetten, októberben már csak 102, novemberben pedig 71 kocsi kivontatása történt késedelmesen.* Érdemes megjegyezni, hogy éppen novemberben érték el a legmagasabb, 132,65 százalékos fuvarszerzői tevékenységet.

— Őszi forgalmi eredményeinkhez sokat adott a november 7 tiszteletére szervezett ünnepi műszak — mondta *Lesznik Sándor* —, amelyben 30 szocialista brigádunk és három szocialista üzemrészünk vett részt.

— Kik nyerték ezt a versenyszakaszt?

— *A forgalmiaknál Hamvas László szocialista brigádja, a kereskedelmi szolgálatnál Simon Jenő vezető raktárnok és szocialista brigádja lett az első.*

Ferencvárosnak is segítettek

A szombathelyi vasutasok helytállása jutott kifejezésre abban is, hogy Bp. Ferencvárosba és Körmendre is küldtek erősítést. A tolatás közben történt öt kocsikisiklás kívül az idén más balesetük nem volt. Az állomáshoz tartozó rakodógép-karbantartó műhely mint szocialista üzemrész jó munkaeredményekkel járult hozzá az állomás összteljesítményéhez.

A vontatási főnökség az állomás megbízható partnerének bizonyult az idén. Együttműködésüket nem véletlenül állították példaként az igazgatóság többi csomópontja elé a legutóbbi osztályvezetői eligazítás alkalmával is ...

— Számunkra az „öszvér"-helyzet okozza a legtöbb problémát — mondták a vontatásiak. — Amit megtakarítunk a gazdaságos Diesel-mozdonyokkal, azt elviszik a gőzmozdonyok, s a kétféle üzem fenntartása rendkívül bonyolulttá teszi a javítási, fenntartási üzemet is.

Ennek következménye, hogy a vontatási főnökség önköltségi tervét az év első kilenc hónapjában csak korrekció segítségével teljesítette 101 százalékra. A 100 etkm előirányzat ugyan már nem tartozik a kiváló csomóponti célkitűzéshez, de az ebben tíz hónap alatt elért 97 százalékos eredményük erősen kihatott az önköltség kedvezőtlen alakulására.

L. J.

A BECSÜLETES MEGTALÁLÓ

Bálint Gábor Gyöngyös állomás vagyonőre a felvételi épület pénztára előtt egy retikült talált. A táskában 15 ezer forint volt. A csarnokban senki sem tartózkodott. Így hát nem tudhatta, kié. *Az iratok alapján azonban értesítette a tulajdonost, aki nem győzött hálálkodni.* A szolgálati kötelezettségét teljesítő vasutast az igazgatóság vezetője dicséretben és pénzjutalomban részesítette.

Kisvárdai János
Miskolc

A nyugellátások kiszámításának néhány kérdéséről

LAPUNK 19. SZÁMÁBAN ISMERTETTÜK az öregségi nyugdíj kiszámításának főbb szabályait. A most következő írásunkban részletesen is kitérünk a nyugdíjmegállapítás módozataira.

Az öregségi teljes nyugdíj megállapításánál a törzsnyugdíj mindig a munkabéréltag 50 százaléka, a betegségen alapuló rokkantsági teljes nyugdíjnál viszont a törzsnyugdíj mértéke a rokkantság foka szerint változik. A III. csoportbeli rokkantnál a törzsnyugdíj a munkabér 50 százaléka, a II. csoportbeli rokkantnál 55 százaléka, az I. csoportbeli rokkantnál pedig 60 százaléka. Az üzemi baleset vagy foglalkozási betegség következtében megrokkantaknál a törzsnyugdíj magasabb, a rokkantsági csoportok szerint a munkabér 60—65, illetve 70 százaléka.

A rokkantsági teljes nyugdíj megállapításának feltétele az előírt legkisebb szolgálati idő megszerzése. Ez — az igénylő életkorától függően — 2 évtől 23 évig terjed. *A korkedvezményes (utazó, kocsirendező) munkakörben — szintén életkor szerint — 2 évtől 18 évig terjedő szolgálat ad alapot rokkantsági teljes nyugdíj megállapítására.*

HA AZ IGÉNYLŐ A TELJES NYUGDÍJHOZ szükséges szolgálati idővel nem rendelkezik, de legalább 10 évi, illetve korkedvezményes munkakörben legalább 8 évi szolgálati ideje van, rokkantsági résznyugdíj állapítható meg. Ez esetben a törzsnyugdíjat úgy állapítják meg, hogy az egyes rokkantsági csoportok szerint a munkabér 50, 55, 60 százalékát a munkabérnek annyiszor 2 százalékával csökkentik, ahány év hiányzik a teljes nyugdíjhoz szükséges szolgálati időből. Ha viszont a megrokkanás üzemi baleset vagy foglalkozási betegség következménye, a szolgálati idő tartamára tekintet nélkül baleseti rokkantsági teljes nyugdíj kerül megállapításra.

További kedvezményes szabály a baleseti nyugellátás megállapításánál, hogy kétféle munkabéréltag (az üzemi balesetet megelőző 12 hónap alatt elért, illetve a nyugdíj megállapítását megelőző 4 év és töredék év során megkeresett átlagbér) közül az igénylőre kedvezőbbet kell számításba venni.

ISMERTES, HOGY AZOK A DOLGOZÓK, akiknek munkaképessége üzemi baleset vagy foglalkozási betegség következtében legalább 16 százalékot elérő mértékben csökkent, de nem rokkantak és tovább dolgoznak, baleseti járadékot igényelhetnek. Ennek megállapításánál a megelőző 12 havi átlagbért kell figyelembe venni. *Ha olyan dolgozó igényel öregségi vagy rokkantsági nyugdíjat, aki baleseti járadékban részesül, a nyugdíj megállapításánál a baleseti járadék összegét munkabérként kell számításba venni.* Így a baleseti járadék szinte „tovább él" a nyugdíj összegében.

Figyelemre méltó lehetőséget ad a munkabéréltag kedvezőbb számítására még az a rendelkezés is, amely szerint az öregségi és a rokkantsági nyugdíj összegét férfiaknál az 55, nőknél az 50. életév betöltése előtti 4 év és töredékév munkabéréltagának alapul vételével kell megállapítani, ha ezt az igénylő kéri. *E kedvezmény alkalmazásának feltétele, hogy igénylő az 55, illetve 50. életév betöltésekor legalább 10 évi szolgálati idővel és az irányadó időszak minden hónapjában forintbérrel rendelkezzék.*

E RÖVID FELSOROLÁSSAL a jelenlegi nyugdíjtörvény néhány fontosabb rendelkezését ismertettük. *Meg kell azonban említeni, hogy a korábbi nyugdíjtörvények sok tekintetben a jelentőktől eltérő szabályozást tartalmaztak.* Ezért minden egyes ellátás vizsgálatánál abból kell kiindulni, hogy melyik jogszabály alapján került az megállapításra.

Dr. Gál György

Még egyszer Veszprém-külsőről

A MAGYAR VASUTAS NOVEMBER 3-I SZÁMÁBAN „Megkezdődött Veszprém-külső pályaudvar átépítése" címmel cikk jelent meg, amely a többi között megállapítja, hogy helyette olajtárolót és lefejtő berendezést kap az állomás. Majd a továbbiakban közli a cikk, hogy megszűnik a régi laktanya is. Uj szociális épület létesül orvosi rendelővel, az állomás közelében pedig 64 új lakás épül fel és még sok más apróbb változásra kerül sor.

A cikk megállapításai nem egészen pontosak és alkalmasak arra, hogy a veszprémi dolgozóink hangulatát kedvezőtlenné tegye, hiszen a cikk alapján veszélyeztetve látják Veszprémben és környékén a foglalkoztatásukat.

A cikkben említett megállapításukkal szemben a valóságos helyzet az, hogy a most jóváhagyás alatt levő, de még jóvá nem hagyott beruházási program szerint Veszprém-külső pályaudvaron valóban megszűnik a vontatási telep, de helyette vontatási kirendeltség létesül. *Az ide kirendelt mozdonyok feladata lesz a helyi vonatok továbbítása, Veszprém-külső és a környék állomásainak, ipartelepeinek kiszolgálása, a tolatási feladatok ellátása.* Ezeknek a mozdonyoknak üzemanyaggal történő ellátására épül az üzemanyagtároló és feladó berendezés, nem pedig a fűtőház helyett, amelyet az üzemanyagtárolás nem pótolhat. A teljes dieselesítésig a kirendeltségnek gőz- és Diesel-mozdonyok kiszolgálását is el kell majd végeznie.

NINCS SZÁNDÉKUNKBAN MEGSZÜNTETNI a régi laktanyát. Az továbbra is üzemel, mint munkásszállás. *A régi laktanyából az új szociális létesítménybe áttepülő üzemi konyha és étterem felszabaduló helyiségeit is munkásszállás céljaira alakítjuk át.*

Veszprémben a közelmúltban épült korszerű orvosi rendelő. Ez természetesen továbbra is betölti eddigi funkcióját. A Veszprém-külső pályaudvaron csupán üzemorvosi rendelő létesítésére kerül sor.

A veszprémi vasutasok lakásgondjainak enyhítésére 84 lakás építését tervezzük. Ezek közül 42 lakás Veszprémben a Dózsa stadion mellett épül, 42 pedig a pályaudvarhoz közel kap helyet.

Szabó Béla
igazgató, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője

Gyilkolt a háborús lövedék

A lövedéket valamikor 1944-ben lőtték ki. *Kátai Ferenc talán akkor született, Börcsök József pedig két évvel később.* 25 év múlva azonban utánuk nyúlt a háború. *Ujszeged állomáson felrobbant a lövedék, s Kátai Ferenc meghalt, Börcsök József pedig nyomorékká vált.*

Szerencsétlenség — sajnálkozhatnánk napirendre térve az eset felett, de ezúttal nemcsak erről van szó. A háborús lövedék ugyanis nem gyilkolt volna negyedszázaddal később, ha az emberi felelőtlenség, a közömbösség nem játszik közre.

Hogyan is történt a baleset?

A két kertészeti segédmunkás Ujszeged állomás felvételi épületétől 100 méternyire, a vasúti töltés aljában gépágyúlövedéket talált. *A fiatalemberek kíváncsisága volt a tragédia első oka, szét akartak szedni a lövedéket.* Ehhez azonban szerszám kellett. Először az állomás anyagosától kértek fűrészt, hogy szétvágják, ő azonban nem adott. Tehát érezte: hiba lenne szerszámot adni egy ilyen „munkához". *Annyira azonban már nem futotta a felelősségérzetéből, hogy a két könnyelmű fiatalember helyett is gondolkodjék, azaz szóljon a rendőrnek, mire készülődnek a töltés oldalában.*

A közeli építők munkahelyén pedig még közömbösebb emberekkel találkoztak. Kátaiék, akik harapófogót és reszelőt adtak a lövedék felnyitásához. Két nő pedig, aki látta, miben mesterkednek, csak addig jutott el, hogy figyelmeztesse őket: *„hagyjátok békében", s amikor Kátai makacskodásában olyan választ adott, „ha az életembe kerül, akkor is megnézem, mi van benne", hagyták őt.*

A robbanás, s az azt követő keserves sikoltás, jajgatás néhány embert nem ért váratlanul az újszegedi állomás környékén. Kátai Ferenc haláláért, Börcsök József két kezének csonkulásáért nemcsak a háborús lövedék, a kíváncsiság a felelős, tettestárs volt a közömbösség is...

Dr. Bánkfalvy Gyula

Gőzmozdonyon is lehet még korszerűsíteni

A vasúti szállítás nagyobb hányadát már korszerű villamos- és Diesel-mozdonyokkal bonyolítják le.

Ennek ellenére sem hanyagolható el a gőzmozdonyok üzeme és üzemeltetésük gazdaságossága. Elterjedt vélemény, hogy a gőzmozdonyokon nem érdemes már változtatásokat eszközölni, hiszen úgy is selejtezésre kerülnek. Nem gazdaságos és nem tartjuk meg az átalakításra befektetett munkaárveknek.

Ezt a véleményt cáfolta meg Pentz István mérnök és Horváth Ferenc felügyelő 1968 november 13-án beadott Brotáncsöves mozdonyok tapasztalásának megváltoztatására irányuló újítási javaslatu.

Köztudomású, hogy a Brotáncsöves mozdonyokat tapasztalásfelújítás miatt 10—15 naponként le kell állítani. A vontatási főnökségek ezért általában 6—7 napos fordulókat készítenek a mozdonyoknak. A tapasztás előtti napokban már igen rossz a hatásfok, ezen kívül a gyakori lehűtés sem használ a kazánoknak.

A tapasztás élettartamának növelésére, valamint a hatásfok javítására az újítók azt javasolták, hogy *a Brotán-csövekre a tapasztás felhordása előtt a külső oldalon 2 mm átmérőjű lágy acél huzalt hegesszenek lazán, hálószerűen. Az egész hálót úgy kell elhelyezi, hogy az a tapasztóanyag terébe kerüljön.* A tapasztóanyaget a háló elkészülte után a szokásos módon több rétegben kell felhordani.

A javaslat benyújtása után kísérleti szerződést kötöttek az újítókkal, miszerint 1969. augusztus 31-ig vizsgálták, hogy

— fővizsga, vagy főjavítás után milyen a tapasztás élettartama.

— vontatási telepen készített átalakítás után hogyan alakul az élettartam,

— milyenek a költségkihatások.

A kísérleti szerződés alapján utasították a szolnoki és a debreceni járműjavítót, hogy fővizsga alkalmával, Pusztaszabolcs és Győr Vontatási Főnökségek pedig részlegvizsgálat során végezzenek átalakítást. *Az átalakított mozdonyokat külön vizsgálat alá vették és megállapították, hogy a háló anyagát képező 2 mm-es huzalnak a Brotán csövekhez, illetve a csőfalhoz való hegesztése szerkezeti gyengítést nem okoz.* A tapasztóanyag mechanikus rögzítése révén az eddiginél hosszabb ideig biztosítja a tűzszekrény tömörségét és a mosástól mosásig való folyamatos üzemet. Így évente minimálisan 8 esetben marad el a mozdony leállítása tapasztás miatt, ami a teljesítményi kiesésen kívül tetemes anyag és bér megtakarítást is jelent. Valamennyi átalakított mozdonynál jelentős szén megtakarítás is jelentkezik. A kevesebb szénfogyasztásnak sok összetevője van, de a fővizsga után, az újítás szerinti javítás eredménye, a tűzszekrény tömörebb volta is növelheti a hatásfokot.

Valamennyi üzemben levő Brotán mozdonykazánon elvégezhető az átalakítás rövid idő alatt, kis költséggel. *A várható évi megtakarítás több milliós nagyságrendű. A gazdasági értékelés és a hasznosítási szerződéskötés folyamatban van, amely a megtakarítás és az újítási díj mértékét meghatározza.*

Minél több ilyen, vagy ennél is gyorsabb ügyintézésről szeretnénk tudósítani.

Sebestyén János

Baleseti krónika helyett

A vasút háromnegyedévi személyi üzemi baleseteiről írt tájékoztatónkban — amelyet lapunk november 3-i számában közöltünk — felhívtuk olvasóink figyelmét a küszöbön álló téli zord időszak várható nehézségeire, a fokozott balesetveszélyre. A sok éves tapasztalatok ugyanis azt bizonyítják, hogy a munkavédelmi szabályoknak a téli forgalom viszonyai között lényegesen nagyobb fontosságot kell tulajdonítani.

A vasútüzem alapvető feladatai télen is ugyanazok, mint a kedvezőbb időjárási viszonyok mellett. *A feladatok elvégzésének körülményei azonban mások, jóval bonyolultabbak és kedvezőtlenebbek. Nem tartjuk fölöslegesnek ismételten utalni néhány tipikusan erre az időszakra jellemző körülményre, melyet egyetlen villanatra sem téveszthetünk szem elől, nem hagyhatunk figyelmen kívül.*

A téli időszakban jelentősen csökken a veszély észlelésének lehetősége és sok tekintetben a cselekvőkészség is. A sűrű hóesés, hófúvás nemcsak, hogy csökkenti a látási viszonyokat, hanem erősen zavarja a figyelést is. A szabadban levő ember ilyen körülmények között önkénytelenül is igyekszik hátat fordítani a szélnek. Aligha kell részletezni ennek várható következményeit.

A hallási és látási viszonyok kedvezőtlen alakulásán túl jelentős baleseti veszélyként kell számításba venni a mozgási lehetőségek korlátozódását is.

A fagyos, síkos talajon fárasztóbb, nehezebb a közlekedés, a munkavégzés, különösen a kocsik össze- és szétkapcsolása. A vasútüzem területére talajviszonyokat illetően még nyáron sem lehet a legkedvezőbben nyilatkozni. A tolatási területeken télen tovább romlik a helyzet. Igen fontos tehát, hogy különösen e munkálatok feltételeinek biztosítására állandóan gondot fordítsunk.

Mindezeken túl még számos téli körülményre kell fokozottabban figyelni. Számolni kell a járművek zajának csökkenésével, gurítódombokon a saruzás változott körülményeire, a kocsikapcsoló berendezések, csapágyak nehezebb működésére, kerekek megcsúszására.

A III. negyedévi baleseti helyzet alapján adott figyelmeztető felhívásunk időszerűségét az azóta bekövetkezett helyzet is sajnálatos módon bizonyította. November elejétől a mai napig 11 halálos baleset történt. A váratlan és kissé szokatlan módon bemutatkozó tél eddigi következményei ismételt figyelmeztetésül szolgálnak. A gondozatlan, csúszós, jeges, havas talajviszonyok miatt már eddig is történtek csonkulásos és halálos balesetek.

Egyéb felügyeleti szabályok megszegése mellett a havas, jeges talajon történt megcsúszás okozta Palkovics István 55 éves pályamunkás halálát is

december 5-én Harkányfürdő állomáson. A pályafenntartási munkáscsapat két összekapcsolt üres vasúti kocsit tolt a raktár irányába. A dolgozók a kocsik bal és jobb oldalán helyezkedtek el. A sínre rakódott hó miatt a kocsik tolása igen nehezen ment. Az már nyilvánvaló, hogy a síkos talajon a láb kapaszkodása sem volt megbízható. A kocsik raktár felőli oldalán haladók a kocsik oldalának dőlve tolták azokat. Elérve a raktári rampát, így folytatták az útjukat a lépcsőn felfelé is. Felfelé haladtában Palkovics István megcsúszott, egyensúlyát vesztve a kocsi és a rampa közé sodródott. Súlyos sérülései következtében kórházba szállítás közben életét vesztette. Útátjáró hótól, jégtől történő tisztítása közben vesztette életét Balatonfüzfő-fürdő állomáson december 10-én Végh József 57 éves vonalbejáró is.

A vágányok között még télen is dolgozóink egy része igen sok munkatevékenységet egyedül végez. Igen lelkiismeretes felügyeleti tevékenységet kíván e dolgozók védelme elsősorban az állomási dolgozóktól és a vontatási dolgozóktól egyaránt.

H. K.

VASUTASMÁRTÍR

Hrabár János 1892-ben született Izsákon, a MÁV-nál mint mozdonyvezető dolgozott. A Tanácsköztársaság alatti tevékenységéről, egy korabeli jelentés tesz említést: *„A déli frontról a szegedi vonalparancsnokság azt jelentette, hogy március 24-én egy 100 tengelyű francia katonavonat Szabadkáról Szegedre érkezett. A szállítmány parancsnoka szerint a vonatot Temesvárra irányították. Váradi Pál forgalmi irányító a francia vonatparancsnokot figyelmeztette, hogy az útirány Békéscsaba át rövidebb. A parancsnok hozzájárult, hogy a vonat Békéscsabán át közlekedjen. Hrabár János a Békéscsabán tartózkodó szegedi mozdonyvezető értesülvén a francia vonat közeledtéről, Békéscsabán összeszedett körülbelül 200 katonát és a vonatot Gerendáson elfogta. A franciák „proletárok vagyunk" jelszóval megadták magukat."*

Hrabár János ezután Kecskemétre került, ahol politikai megbízott lett. A tanácshatalom vérbefolytása után letartóztatták. A kecskeméti törvényszék fogházából november 19-én éjjel a Héjjas-különítmény hurcolta el és a szikrai Dömötör tanyán végezték ki.

A kecskeméti vasútállomás épületében márványtáblán örökítették meg nevét.

Miklós László,
Kiskunfélegyháza állomás

Nyugdíjasok kitüntetése

A vasút szolgálatában több évtizeden át végzett példamutató munkája elismeréséül a Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Maróti István (Kaposvár Pályafenntartási Főn.); Szűcs László (Ajnásfüzitő állomás). A

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetést kapta: Bányász Endre (Budapesti Vasútigazgatóság); Fónai János (Pécsbánya-rendező állomás); Markó László (Bp. Nyugati pu. állomás).

A közlekedés- és postaügyi miniszter

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette: Bartos Lajos (Szombathely Vasútigazgatóság); Borza Dezső (Budapest Vasútigazgatóság); Csajánossy József (Budapest Területvárosi Pályafenntartási Főnökség); Csőri Barnabás (Szerencs Vontatási Főnökség); Dózsa József (Bp. Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség); Gorzó Dénes (Bp. Vasútig.); Ipacs János (MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.); Köteles Sándor (MÁV TBEF); Krasnai Hugó (Pécs Szertárfőn.); Nemes István (MÁV BVKH); Simon Lajos (MÁV Közp. Felépítményvizsg. Főn.); Sziklai József (Pécsi Vasútig.); Uivári Antal (Kiskunhalas Pályafenntartási Főn.).

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Bali József (Landler Vill. Vonalfelügy.); Csiky Gyula (Vasútgépészeti Technikum); Dóra István (Bp. Déli Szertár); Falusi József (Szolnok Pályafenntartási Főn.); Fejér István (Selyp állomás); Gutey István (Bp. Keleti pu. állomás); Hajdu József (Bp. Keleti Műszaki Kocsiszolg. Főn.); Hidas Zoltán (Bp. Angyalföldi Pályafenntartási Főn.); Jósvai Jenő (Bánréve állomás); Kertész Gyula (Bicske állomás); Kripcsky László (MÁV Házkezelő Főn.); Könczöl István (Mecsekalja-Cserkút állomás); Krasznavölgyi Vilmos (Pályafenntartási Építőanyag Osztószertár Főn.); Lavotha János (8. Forgalmi Szakoszt.); Molnár László (Bp. Vasútig.); Neisar Margit (MÁV BVKH); Pataki János (Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Ü.); Polyák József (BBFF); Szegedi József (Tárnok állomás); Szoró András (Bp. Józsefváros állomás); Tunyogi Gyula (Távközlési Fenntartási Főn.); Vass Géza (Hódmezővásárhely állomás); Veres János (Szolnok Pályafenntartási Főn.); Vida Ferenc (MÁV Magasépítési Főn.); Völgyesi Mihály (Vác, Vontatási Főn.); Zámbó Gyula (Pécs TBFF).

JEGYVIZSGÁLÓ-KÉPZÉS — HIBÁVAL

Szerencs oktatási góccá kezd feilődni. A vasút utánpótlásának javulása örvendetes. A telepítés mégis helytelen. *A legutóbbi csoport létszámából (22 fő) mindössze hárman voltak Szerencs környékiek. A többiek miskolciak, vagy azon túl lakók.* Az előadók javarésze is Miskolcról utazik Szerencsre. Ugyanakkor az oktatás lefoglalja a vasutas klub helyiségeit is, s így ott rendezvényeket nem tudnak tartani. *Lényegében semmi sem indokolja, hogy a jegyvizsgáló-képzés Szerencsen maradion. Egyáltalán hogy került oda?*

Németh Pál

A vasutas eszperantisták november 6—12 között Balatonkenesén tartották továbbképző tanfolyamukat, amelyet Berceli Béla, a Magyar Eszperantó Szövetség főtitkára nyitott meg. A képen a hallgatók egy csoportja látható.

Megszűnt a kategorizálás

Kormányintézkedés a vasutas dolgozók részleges béremeléséről

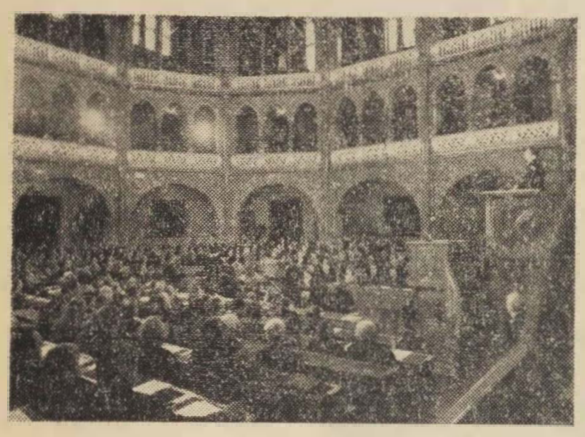
Nagy számban érkeznek hozzánk levelek, melyekben a dolgozók vélt vagy jogos panaszaik orvoslásához kérnek segítséget, felvilágosítást. Nem kevesebb a száma azoknak sem, akik a vasutasok nagy családjának sorsáért érzett felelősségtől áthatva jelzéseket adnak a munka gazdaságosságát akadályozó körülményekről, javaslatokat tesznek a dolgozók élet- és munkakörülményeinek, szociális ellátottságának javítására. Szívesen foglalkozunk ezekkel a levelekkel, mert úgy véljük, hogy ez is a kölcsönös bizalom és segítőkészség egyik megnyilvánulási formája.

A nyereség felosztása vállalati hatáskörbe tartozik

Hosszú idő óta várnak válaszra azonban azok a levelek, melyekben egyének és kollektívák a nyereségrészesedés felosztási rendszerének módosítását és a vasutas dolgozók bérének emelését sürgették. *A Vasutasok Szakszervezete e kérdésekkel kapcsolatban a dolgozók véleményét kezdettől fogva megértéssel fogadta, és megoldását töretlen következetességgel támogatta.* E levelekre most a kormány november 20-i határozata és a pénzügyminiszternek az országgyűlésen elhangzott expozéja adott választ.

Megelégedéssel vettük tudomásul, hogy a forradalmi munkás-paraszt kormány a Szakszervezetek Országos Tanácsa javaslatára eltörölte a kategorizálást, és úgy határozott, hogy már az 1969. évi eredmény alapján képződő nyereség felosztását vállalati hatáskörbe utalja.

A kategorizálás megszüntetése természetesen még nem jelent több nyereséget. Nagyobb nyereségrészesedés a vasutas dolgozók részére is a munka gazdaságosságának javításával, a bevételt hozó teljesítmények növelésével, az élő- és holtmunka-ráfordítások csökkentésével érhető el.



Ülésezik a Parlament.
(MTI Foto — Vigovszky Ferenc felv.)

A kategorizálás megszüntetésének nemcsak nem célja valamilyen egyenlő elosztás bevezetése, hanem határozott törekvése a jövedelem mainál ésszerűbb alapokon való, differenciált elosztása. *A differenciált elosztáson keresztül lehet biztosítani minden dolgozó közvetlen anyagi érdekeltségét a gazdálkodás eredményének javításában.* Társadalmi fejlődésünk jelenlegi időszakában a szocialista bérezés elve, a munka szerinti elosztás felel meg a fejlődés általános követelményeinek.

A következő hetekben az üzemi demokratizmus széles körű érvényesítésével, a dolgozók véleményeinek, javaslatainak figyelembevételével, el kell készíteni a nyereségrészesedés felosztásának új szabályait és a kollektív szerződés módosítását. Arra kell törekedni, hogy az elosztásnál jobban érvényesüljön a végzett munka, az eredményekhez való hozzájárulás és a munkaviszonyban eltöltött idő.

A Vasutasok Szakszervezete VII. kongresszusa határozatának megfelelően szakszervezetünk elnöksége a MÁV felső vezetésével együttműködve, a kormány segítségét kérte a vasutas dolgozók életkörülményeinek javításához, bérszínvonalának emeléséhez.

A pénzügyminiszter országgyűlési expozéjából értesülhettünk, hogy a népgazdasági erőforrások 1970. március 1-től — éves szinten — mintegy 700—800 millió forint felhasználását teszik lehetővé béremelésre, amiből az egészségügyi, a felsőoktatási intézmények, a HM és a BM egyes munkakörei mellett a vasutas dolgozók is részesülnek.

A saját erőforrásból adódó lehetőségeket is figyelembe véve, az intézkedés jelentős, de nem elégíti ki azokat az igényeket, melyek a vasúti szolgálattal járó felelősség és kedvezőtlen körülmények miatt a bérszínvonal emeléséhez szükségesek lennének.

Saját erőnkből is segítünk

Bízunk abban, hogy az egyes gazdasági szabályozókban történő változások a MÁV gazdasági eredményeinek alakulását is kedvezőbben befolyásolják, és saját eredményeink alapján nagyobb lehetőségeink lesznek a megoldatlan jogos panaszok orvoslására. *Ezenkívül továbbra is számítunk arra, hogy amikor a népgazdasági erőforrások lehetővé teszik, a hosszú éveken át keletkezett lemaradások behozatalára, a szociális és munkakörülmények javítására kormányszintű támogatásban is részesülünk.*

Kajcsa József

A vasút jövő évi tervei

Röviddel ezelőtt jelent meg a Magyar Vasutasban a MÁV 15 éves tervkoncepciója, melynek első lépését az 1970. évi terv képezi. A terv a vasúti pályák korszerűsítését a kocsipark bővítését a vontatási nemek közötti helyes arányokat és azokat a beruházásokat tartalmazza, melyek a vasutas dolgozók szociális körülményeit javítják.

1970-re 5,3 milliárd forintos beruházási keretet hagytak jóvá. Ebből 2 milliárd forintot járműbeszerzésre, mintegy 630 millió forintot különböző vállalati beruházásokra fordítanak.

TÖBB VASÚTVONAL KORSZERŰSÖDIK

Folytatják a szolnoki rekonstrukciót: a vágányok alatt csomagszállító alagutat és gyalogaluljárót építenek. Megkezdik a felvételi épület rekonstrukcióját is. Tovább folytatják a záhonyi vágányhálózat korszerűsítését. *A Dunántúlon, Veszprém-külső pályaudvaron kezdenek hozzá a felújításhoz. A rákosújszászi vonalon Tápiószecsőtől Nagykátáig megépítik a második vágányt, Sülysáp—Tápiószecső között pedig Dominó rendszerű önműködő dinamikus biztosítóberendezéseket szerelnek fel.* Befejezik Nyíregyháza és Záhony között a biztosítóberendezések építését.

A MÁV Vezérigazgatósága felülvizsgálta a biztosítóberendezési programot, melynek végrehajtására 30 százalékkal nagyobb hitelt fordítanak. 1970-től tehát nagyobb ütemben folyik majd a biztosítóberendezések építése. *Tovább folytatják a vonatbefolyásoló berendezések kiépítését. Budapest-Kelenföld—Szabadbattyán között a terv szerint vonatbefolyásoló készülékeket építenek be, amelyek rossz látási viszonyok mellett is biztonságossá teszik a vonatok továbbítását.*

A budapesti beruházások közül legjelentősebb a Déli pályaudvar utasforgalmi csarnokának bővítése lesz. *Ez a hatalmas beruházás az első ütemnek megfelelően 1973. április 4-én a kelet—nyugati metró második szakaszával egy időben kerül átadásra.* Az építési munkát a Közlekedési Építő Vállalat és a Középülettervező Vállalat előreláthatóan már 1970 első félévében megkezdi. Az első időszakban a Krisztina körútat a Vérmezőre vezetik át, így az 50 méterrel kerül közelebb a Várhegyhez. Lebontják a jelenlegi feljárólépcsőket és az utasforgalmi csarnokot a jelenleginek a háromszorosára bővítik a mostani villamosmegállók irányában.

Köztudott, hogy a jövő év végére befejezik a budapest—debrecen—nyíregyházi vonal villamosítását. Az év második felében megkezdik a Budapest Nyugati pályaudvar—Vác—Szob vonal villamosításának előkészületeit. 1970-ben 450 millió forintot fordítanak villamosításra.

A tervek szerint 1970-ben 300 kilométer pályát tesznek alkalmassá nagyobb sebességre és tengelynyomásra. Korszerűsítik a hatvan—salgótarjáni, a székesfehérvár—komáromi vonalat és Balatonszemes—Balatonszentgyörgy között folytatják a pálya átépítését. *A pécsi vonalon Godisa—Abaliget között hozzáfognak az ország második leghosszabb vasúti alagútjának építéséhez, mely előreláthatólag 1972-ben készül el.* Korszerűsítik fontos tranzit vasútvonalainkat is, hogy a MÁV az eddiginél is gyorsabban bonyolíthassa le a nemzetközi áruszállítást, melylyel versenyképessé tesszük a MÁV szolgáltatásait a vasúti közlekedés „világpiacán".

KOOPERÁCIÓ A RÁBA MŰVEKKEL

Nagy gondot fordítanak a mozdony- és kocsijavító bázis átszervezésére és korszerűsítésére is. *Néhány éven belül Szolnokon mintegy 600 millió forintos költséggel új Dieselmozdony-javító bázis lesz, melynek építése már folyik. Tovább épül és 1971-re befejeződik az Északi Járműjavító villamosmozdony-osztálya.* A régi gőzmozdonyjavító csarnokot alkalmassá tették villamosmozdonyok javítására. Épül a korszerű fődarabjavító műhely, amelyben a Dieself és villamos mozdonyokhoz szükséges legfontosabb alkatrészek javítását végzik majd el. Az Északi járműjavítóban ezenkívül ipari tanműhely és öltöző-mosdó is létesül. A járműfejlesztési programban nagy szerepet vállal a Dunakeszi Járműjavító is, amely a győri Rába Művekkel kooperálva, korszerű négytengelyes személygépkocsikat gyárt majd.

B. L.

DECEMBER 20:

A vietnami szolidaritás napja

Szerte a világon munkások és parasztok, fiatalok és öregek, férfiak és nők december 20-án Vietnamra gondolnak, a szabadságáért, a függetlenségéért küzdő vietnami nép harcára emlékeznek.

Rendkívül nehéz lenne még csak vázlatosan is áttekinteni e hosszú, áldozatos harc megannyi állomását; *megemlékezni a hősökről, akik e küzdelem során életüket áldozták, s számba venni azokat, akik ma is, mint már évek óta, fegyverrel a kezükben küzdenek népükért, hazájukért.*

Napjainkban már történelmi eseményként tartja számon a világ e felszabaditási harc kezdetét; azt az első győzelmes szakaszt, amit a vietnami nép *Ho Si Minh* vezetésével a francia gyarmatosítók ellen vívott, s ami a *Dien Bien Phu-i* győzelemmel zárult. A franciák után az amerikaiak jöttek, s a XX. század egyik leghatalmasabb katonai arzenálját, katonák százezreit vetették harcba. *Sokszor és sokan felteszik azt a kérdést, milyen érdek fűzi az Egyesült Államokat a vietnami háborúhoz, ehhez az évek óta tartó s a dollárok milliárdjainak elpocsékolása ellenére is megnyerhetetlen háborúhoz? Washington — s lényegében ebben foglalható össze a temérdek pusztulással, óriási emberáldozattal járó háború oka — nem hajlandó beismerni, hogy nem képes, nem tud győzedelmeskedni egy relative kicsiny, s az amerikai technikai fölényhez viszonyítva is elmaradott országgal szemben.* A szabadság és függetlenség elszánt, minden áldozatra kész emberi hősiessége áll szemben s tegyük hozzá — marad felül így a XX. század haditechnikáján.

Természetesen — még ha különösen eleinte a vietnami katonák felszerelését nem is lehetett összehasonlítani az amerikaiak által felvonultatott hadigépezettel — ma már nem csupán azok a néha puszta kézzel s az ellenféltől szerzett fegyverrel küzdő partizánok állnak szemben a saigoni bábhadsereggel s amerikai támogatóikkal, mint a háború első időszakában. S ebben a vonatkozásban különösen nagy jelentőségű az a segítség — mind politikai, mind erkölcsi, mind pedig anyagi vonatkozásban, amit a világ békeszerető, becsületesen gondolkodó emberei nyújtanak a vietnami nép harcához.

Ha a Vietnam iránti szolidaritásról beszélünk, különösen ki kell emelnünk azt a sokirányú segítséget, amit a Szovjetunió és általában a szocialista világ nyújt Vietnam harcoló népének. *Nem kétséges, hogy a szocialista országok tettekben megnyilvánuló szolidaritása nélkül, az agresszor nagyobb eredményeket érhetne el. A szocialista országok aktív segítségnyújtása, politikai támogatása azonban az amerikaiakat számos vonatkozásban meggondolásra késztetik.* S a szocialista országok számos alkalommal és sokféle formában kifejezésre juttatták, legutóbb éppen a szocialista országok párt- és állami vezetőinek moszkvai tanácskozásán, hogy *„a testvéri országok — a proletár nemzetköziség elveiből, a népek békéje, függetlensége és szabadsága ügye iránti ragaszkodásból kiindulva — mindaddig, amíg nem ér véget a Vietnam elleni agressziv háború, továbbra is sokoldalú támogatást nyújtanak a vietnami népnek igazságos harcához."*

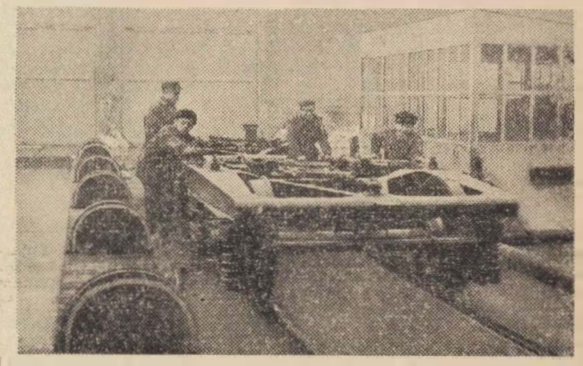
Sez a testvéri szolidaritás, mint a vietnami nép vezetői számos nyilatkozatban rámutattak, erősíti és támogatja a két évtized óta szinte szüntelenül fegyveres harcot vívó vietnami nép felszabadítási küzdelmét.

(ó)

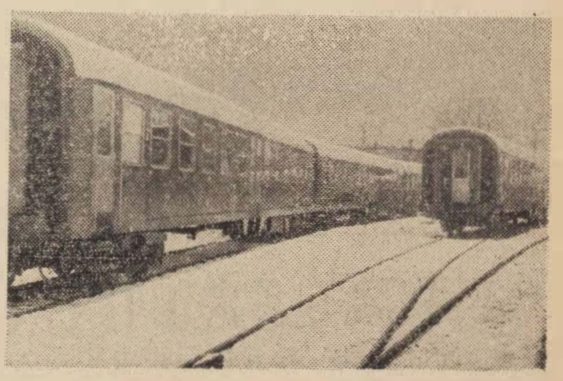
Ilyenkor nehezebb

A tél és a hideg ellenére is eredményesen dolgoznak a dunakeszi járműjavitóban. Céljuk az idei terv sikeres teljesítése és felkészülés az 1970. évi feladatokra, illetve a hazánk felszabadulása 25. évfordulójára indított munkaversenyre.

Havonta 120—140 kocsi javítását végzik a II-es gyáregységben. Bokor Béla, Kutasi Ferenc és Szabó György a villamosfűtést szerelik.



Naponta 30—34 kocsit, s a hozzá tartozó forgóvázat kell egyik munkahelyről a másikra szállítani, hogy fennakadás ne legyen.



Az elkészült főjavított személykocsik futópróbára várnak, hogy azután ezek is segítsék az ünnepi csúcsforgalmat.

(Szőnyi Lajos képriportja)

UNNEPEKRE — AJANDEKOT

AZ

UTASELLÁTÓ

PAVILONJABOL

Vasutas birkózók a mérlegen

Két bajnokság — Ismét az NB I-ben — Ki volt dr. Palotás József?

Szorgalmas munka folyik a BVSC birkózók edzésein. Pintér István vezetőedző két fiatallal különböző fogásokat gyakoroltat és csiszol.

— Gyuszi, vedd át a gyerekeket, ne hagyd őket egy percre sem lazsálni…

A felszólítás *Tarr Gyulának*, a már edzősködő, de még versenyeken is induló birkozónak szól. *Pintér Istvánnal*, a BVSC birkózók vezető edzőjével a Szőnyi úti sporttelep egyik kis irodájába vonulunk vissza, hogy mérlegre tegyük a budapesti vasutasok egyik legeredményesebben működő szakosztályának csapatbajnoki szereplését.

Sikeres évet zártak

— *Azt hiszem — kezdi a beszélgetést Pintér István —, hogy a kemény munka meghozta a gyümölcsét. Talán azzal kezdeném, hogy egy évvel ezelőtt nagyon szégyelltük magunkat a vasutas birkózósport barátai előtt.*

— ???

— Mert akkor is azt várták tőlünk, hogy kiharcoljuk az NB I-be jutást a kötöttfogásban. Biztosan haladtunk a cél felé, de a Szondy SE-től váratlan vereséget szenvedtünk és így a BVSC helyett a Szondy SE jutott az NB I. csapatai közé.

— Ez az év könnyebb volt?

— Ha az eredményeket nézzük, úgy tűnik, hogy igen. Hét ellenfelünk közül hatot nagy pontfölénnyel győztünk le, csak a Csepel tudott egy kicsit megszorítani bennünket, ellenük „csak" 6:4-re sikerült győznünk. *Örülünk, hogy ha egy év késéssel is, de ott vagyunk a sportág legjobbjai között.*

A szabadfogású csapatbajnokságban is BVSC-győzelem született, igaz, hogy Budapest III. osztályában és az NB II-be jutásért osztályozót kellett a csapatnak vívnia, de az osztályozó is jól sikerült és így a szabadfogásúak is NB II-esek. Érdekes, hogy Pintér István és edzőtársai úgy nevelik, úgy képezik a birkózókat, hogy azok mindkét fogásnemben eredményes versenyzők legyenek.

A „kétlakiak"

— Amolyan hasznos „kétlakiak" — mosolyog a vezető edző. — A két csapatbajnokságot jóformán ugyanazok harcolták ki: *Laták Attila, Soltisz László, Turba László, Fufereda János, Vass Sándor, Hornyák József, Steer Antal, Nagy István, Varga István, Ivanics József, Pintér István (a vezetőedző fia), dr. Darabánt Iván, Weisz László, Csobánszky Pál és Tarr Gyula.* Sajnos — teszi hozzá —, *Steer Antal*, világbajnoki ezüstérmesünk sérülése miatt csak egyszer tudott a csapat rendelkezésére állni. Szeretnénk, ha teljesen rendbe jönne. Az NB I-ben és az NB II-ben nagy szüksége lesz a csapatnak Steer pontjaira.

A versenyzést erre az évre befejezték?

— *Még nem. December 20—21. között, itt, a Szőnyi úton rendezzük meg a dr. Palotás József emlékére kiírt országos versenyünket.* Most első ízben küzdenek a kötöttfogású felnőttek és ifjúságiak a vándordíjért, amelyet a vasutasszakszervezet írt ki az emberként és sportolóként egyaránt példás életet élt dr. Palotás József emlékére.

A kortárs Pintér István, a klubtárs eleven emlékeivel beszél dr. Palotás Józsefről:

— *Egyszerű, nehéz sorból felnőtt lakatosként került, 1928-ban a MÁV-hoz. Az akkor 17 éves fiú, munkája mellett, a birkózást nagyon megszerette, úgyszólván itt töltötte minden szabad percét a szőnyeg körül.* Akkoriban ugyan nem nagyon segítették a munkások tanulását, de Palotás Jóska azért magánúton letette a négy polgárit. Amikor 1936-ban, a berlini olimpián a kötöttfogásúak közép súlycsoportjában bronzérmet szerzett, segédtiszti kinevezést kapott. Azután eljött a munkások magasabb szintű tanulásának lehetősége, Palotás *1945-ban érettségizett, 1951-ben pedig — a jogtudományi egyetem elvégzése után — diplomát szerzett. A Vasúti Főosztályon dolgozott, de 1957-ben tragikus hirtelenséggel meghalt.* Az emlékére kiírt versenyt minden évben olyan magas színvonalon szeretnénk megrendezni, mint például a Vasas „Szelky Ottó emlékversenyét.

Saját nevelésű versenyzők

Palotás József életútjáról beszélve óhatatlanul a sportolók nevelése kerül szóba, mint sportéletünk egyik legfontosabb —, ha ugyan nem a legfontosabb — feladata. *Pintér István büszke a BVSC birkózói szakosztálya nevelőmunkájára, hiszen az idei kettős bajnokságot is olyan csapattal érték el, amelynek tagjai — kettő kivételével — serdülő kora óta a Szőnyi úton nevelkedtek.*

Órájára pillant, megértjük. Máris sok időt vettünk el a vezetőedzőtől. És minden perc drága. Néhány nap és kezdődik a dr. Palotás József emlékverseny, aztán a felkészülés az NB I. és NB II. küzdelmeire, közben pedig szüntelenül nevelni, nevelni.

Vedres József

A BVSC kilencedik asztalitenisz-csapatbajnoksága

A SOK ÉVTIZEDES MÚLTRA visszatekintő magyar asztalitenisz sport egyik legeredményesebb, legizgalmasabb versenysorozata — ért véget december második vasárnapján a Sportcsarnokban. *Az eredmény, a BVSC 13:5 arányú fölényes győzelme, ma még ott gyűrűzik a sportágat kedvelő szurkolók és szakemberek között, de holnap már a magyar bajnokságok egyik eredménye lesz,* amelyet a többi ezer és ezer adat között őriznek majd a sportarchívumok.

A BVSC asztaliteniszezők kilencedik csapatbajnoksága sok mindenben „rendhagyó" volt. Elsősorban azért, mert a kétfordulós kiírás ellenére háromszor találkozott egymással a tavalyi bajnok Bp. Spartacus és a bajnoki cím visszaszerzésére törekvő BVSC. *A „rendes" bajnoki évet ugyanis egyforma pontszámmal fejezték be, s a kiírás kimondja, hogy egyforma pontszám esetén nem számít az évi szettarány, hanem a csapatoknak harmadik mérkőzést kell játszani.*

EZEN A „SZUPERDÖNTŐN" nem kellett az összes mérkőzést lejátszani. Amelyik csapat hamarabb megszerzi a pontok több mint felét — tehát 13 győzelmet arat — az már a mérkőzés győztese, szól a kiírás. *Ennek megfelelően a „taktikai húzások" egész arzenálját vetették be a csapatok szakvezetői. Ebben a taktikai harcban is jobbnak bizonyult a BVSC.* Előbb 7:3-ra, majd 10:5-re vezettek a vasutasok, ekkor *Rózsás* —, aki addig is mindhárom mérkőzését megnyerte — majd *Harangi és Kovács három* győzelmet szerzett és ezzel kialakult a bajnoki cím visszaszerzését jelentő 13:5 arányú végső győzelem.

Csak igazi sportemberek tudnak úgy örülni győzelemnek, mint a BVSC játékosai, vezetői, szurkolói örültek ezen a havas, decemberi vasárnapon. Dr. Horváth Ambrus, az asztalitenisz szakosztály nagyon lelkes vezetője így foglalta össze a bajnoki cím viszszaszerzésének legfontosabb tényezőit:

— **NAGYON KOMOLY, CÉLTUDATOS MUNKA VAN** az eredmény mögött. Elsősorban a fiatal játékos-edzőnk *Berczik Zoltán* érdeme a bajnoki cím A hosszú éveken keresztül legjobb magyar játékos, az európai ranglista hosszú éveken keresztül egyik legjobbja, most edzőként is kamatoztatja mindazt, amit játékosként tanult, látott, s megjegyzett. *A megismételt döntőn különösen eredményesen játszott Rózsás Péter, aki minden mérkőzését megnyerte, de a csapat többi tagja: Harangi Sándor, Kovács Ferenc és Juhos József is kitűnően szerepelt. Dicséret illeti Nóziczka Józsefet, a csapat intézőjét is áldozatos munkájáért.*

— dres

A bajnokcsapat *(Geleta Pál felvétele)*

HÍREK

— Vasúti önkéntes rendőrök tanácskozást tartottak Debrecen állomáson. Értékelték az elmúlt időszak munkáját, többek között azt, hogy az önkéntes rendőrök tevékenysége nyomán milyen mértékben javult a közbiztonság. A tanácskozás végén 35 önkéntes rendőrnek nyújtottak át pénzjutalmat.

— *JUBILEUMI MUNKAVERSENYBEN a nyíregyházi pályafenntartási főnökség dolgozói vállalták, hogy a Kótaj állomáson épülő szolgálati lakást a jövő év helyett még ebben az évben elkészítik. A vállalásukat november 30-ra teljesítették.*

— 45 szocialista brigád vesz részt a miskolci járműjavító üzemben a Magyar Tanácsköztársaság 50. évfordulója tiszteletére rendezett vetélkedőn. A kéthetenkénti fordulókban számot adnak arról, hogy mit tudnak Lenin munkásságáról, hazánk és Miskolc felszabadulásáról, valamint a vasút 25 évének eredményeiről. Az üzem igazgatója értékes díjakat tűzött ki a győzteseknek.

— *NOVEMBER 24-ÉN TARTOTTA vezetőségválasztó küldöttközgyűlését a debreceni vasutas sportklub. A székesfehérvári MÁV Előre december 11-én választott vezetőséget a járműjavító vállalat kultúrtermében.*

— A vagonhiány enyhítésére a tapolcai vontatási főnökségen tanulókból és asztalosokból brigád alakult. Eddig kb. 70 pőre-kocsit szereltek fel ideiglenes oldalfalakkal. Így ezek a vagonok kőszállításra igen alkalmasak.

— *ÚJ GÉPESÍTETT KOCSIMOSÓT ADTAK ÁT a Miskolc Tiszai pályaudvaron. A berendezés munkába állításával a jövőben tisztább személykocsik közlekednek ezen a vonalon és megszűnik a kocsimosók nehéz fizikai munkája is.*

Újra dolgozhatnak

Mint másutt, sajnos, nálunk a vasútnál is elég gyakoriak a vasúti balesetek. Félreértés ne essék, nem a nagy vasúti szerencsétlenségekre gondolok. Kisebbekre, személyi sérülésekre. *Ezek azonban az egyén szempontjából sokszor súlyosak, hiszen vannak olyanok, akik egész életükre megrokkannak.*

Ezeken a rokkantakon, csökkent munkaképességű vasutasokon segített most a vasúti főosztály akkor, amikor Záhonyban a pályafenntartási szolgálatnál létrehozott egy seprűkötő üzemet. *A balesetet szenvedettek itt most újra dolgozhatnak, újra teljes értékű tagjai lettek társadalmunknak.*

Egeresi Zsigmond,
Záhony

A szerkesztőség üzeni

Bakó János, Kisvárdai János, Pál István, Kozma Zoltán, Miskolc; Szép Ferenc, Szolnok; Bognár Károly, Tapolca; Uglyai Sándor, Nyékládháza; Egeresi Zsigmond, Záhony; Görbe Zoltán Fonyód; Voloshnovszki János, Czeglédi Sándor, Debrecen; Miklós László, Kiskunfélegyháza; Szücs Ferenc, Hatvan; dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Csiba József, Gödöllő; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Karafa Ferenc, Kenézlő; Jakab András, Nyíregyháza: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bognár Károly, Tapolca; Gulyás Ferenc, Hidasnémeti: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

48. számból: 120334/1969. 8. A. Vonatfelvevői, vonatátvevői és egyszerűsített vonatvezetői szakvizsgák rendszeresítése.

122460/1969. 3. C. Emeltszintű szakmunkástanulók továbbtanulása.

49. számból: 122513/1969. 3. A. A MÁV területén foglalkoztatott nyugdíjasok mentesítése a folyósítást korlátozó rendelkezések alól tárgyú utasítás kiegészítése.

123105/1969. 4. D. Személyi használatban levő, viselési idővel terhelt egyen- és munkaruhák 1969. évi leltározása.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Vis 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—810

Felelős kiadó: Gábor Marton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszám: 15.916.001—46
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

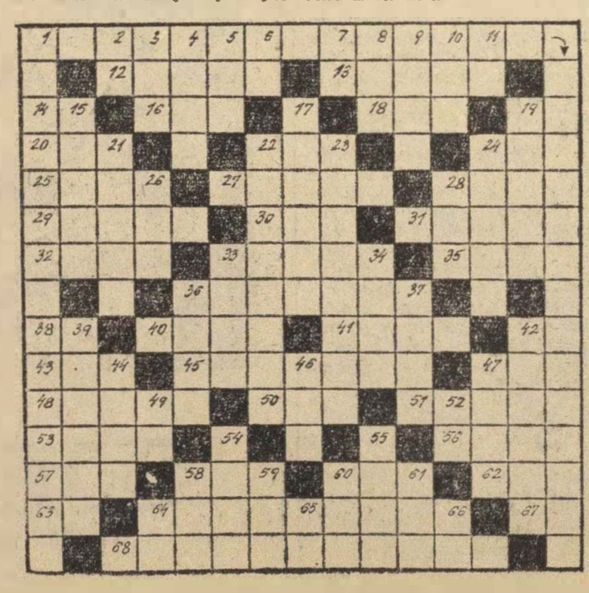
Vízszintes: 1. Az utóbbi idők legnagyobb közérdeklődésre számot tartó kormányhatározata. (Folytatása a vízszintes 68-ban.) 12. Folyó Olaszországban. 13. Olajbogyó. 14. Német személyes névmás. 16. Dominóban van. 18. Bőrékszíja. 19. Monte Christo vára. 20. Elejében megválasztató. 22. Mutatószó. 24. Falevélnek is van. 25. Afrikai állam. 27. Igen ritka zsiráffélе állat. 28. Állati lakhely. 29. Ritka női név. 30. Vajon ez? 31. A szerelmi líra görög múzsája. 32. Spanyol tartomány. 33. Végzet névelővel. 35. Betűvetés (ek, hiány). 36. Esetenként így kell bánni valamivel. 38. Kérdőszó. 40. Csak éppenhogy. 41. Behálózzák a testet. 42. Keresztül. 43. Férfinév 45. A vitriol. 47. Karát közepe. 48. Amerikai államférfi. 50. Francia rakpart. 51. Légy üdvözölve! — de fordítva. 53. Angol grófság. 56. Végtelen madár. 57. ..tárium, rögtönítélő eljárás. 58. Kupagyőztesek Európa Kupája. 60. ... Paulo. 62. Tatár vezér. 63. Éra páratlan betűi. 64. Élénk lengyel tánc 67. Samarium vegyjele.

Függőleges: 1. A munka hatékonyságának egyik mércéje. 2. Egész. 3. Dunántúli csatorna. 4. Karthágói város, ahol Scipió legyőzte Hannibált. 5. ...denela. 6. Tagadószó. 7. Skálahang. 8. Eleven. 9. A hindu szentháromság egyik tagja. 10. Röppályája. 11. Azonos magánhangzók. 15. Angol regényíró (1814—1884). 17. Dél-afrikai folyó rövidebb neve. 19. Borsod megyei község. 21. Másképpen Trója. 22. Nyelvtani fogalom. 23. 1633. szeptember 28-i békeszerződés jelzője. 24. Ez a tíróeszköz. 26. Folyó Ausztriában. 28. Becézett férfinév. 33. A teljesen sima terep 34. Női név. 35. Ősi török törzsi szervezet. 37. Adatközlő lapokon olvasható. 39. Gyengelelmű. 42. A folyó vizének felduzzadása. 44. Betűpótlással kiváló. 46. Égitest. 47. Termet, alkat. 49. Okozat szülője. 52. Vadász Miklós. 54. Mókusféle állat. 55. Tantárgy az általános iskolában 58. Testrész. 59. Háziállat hímje. 60. Hatalmas ragadozó madár. 61. Helyeslés Amerikában. 64. Egymást előző betűk. 65. 1500 római számmal. 66. Az argon vegyjele.

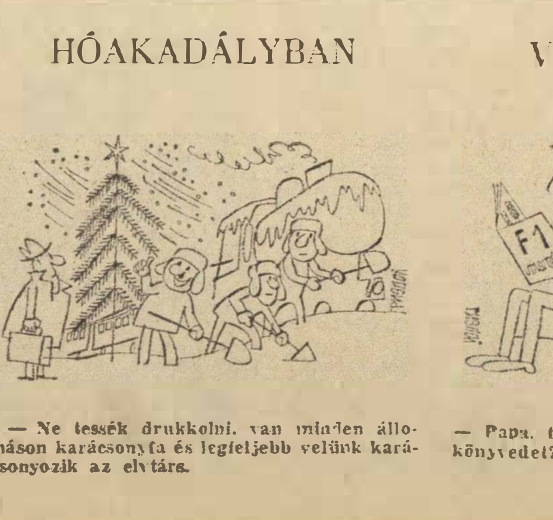
Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a vízszintes 68. Beküldési határidő: 1970. január 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Társadalmunk időszerű kérdései. Munkásakadémiák.

Egy-egy könyvet nyertek az 1969. évi 22. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Német István, Zalaszentiván, Kossuth L. u. 25. Imre Józsefné, Magocska, Arany J. u. 26. Kiss József, Bp. VII., Landler Jenő u. 6. I. 4. Somlai Rudolfné, Körmend, Beloiannisz u. 9. Szabados Henrik, Bp. VI., Rózsa Ferenc u. 50. II. 8.



HÓAKADÁLYBAN



— Ne tessék drukkolni, van minden állomáson karácsonyfa és legfeljebb velünk karácsonyozik az elvtárs.

VIZSGÁZTATÁS

— Papa, te is tudod már kívülről a képeskönyvedet?

(Pusztai Pál rajzai)