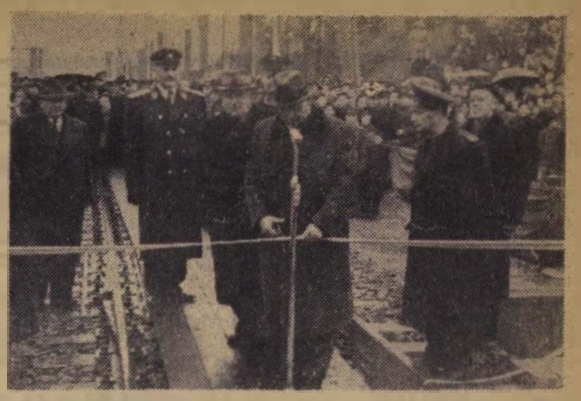
VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 1. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 JANUAR 3.



A komáromi Barátság-híd felavatásán Antonin Pospisil elvtárs, a Csehszlovák Köztársaság közlekedési minisztere a szalag elvágásával a forgalom részére megnyitottnak nyilvánítja az új hidat. Jobboldalán Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter áll.

(Németh Gyula felv.)

AZ ÚJ ESZTENDŐ KÜSZÖBÉN

Írta: Csanádi György műszaki egyetemi tanár, MÁV vezérigazgató

Az 1955-ös esztendő ünnepi éve minden hazáját szerető dolgozónak. Tizedik esztendeje annak, hogy a Szovjetunió dicsőséges hadserege biztosította hazánk évszázadok óta áhitott szabadságát, függetlenségét. A magyar nép soha nem látott egységbe forrva tekint az új év elé és nagyszerű tettek sorával kívánja még ékesebben bizonyítani a nagy Szovjetunió iránti hűségét, a szocializmust építő népek nagy családjához való tartozását, azt, hogy minden erővel hazánk boldogulását, a béke megvédését szolgálja.

Az új esztendő küszöbén a mögöttünk maradó év számvetésével tekintsünk az előttünk álló célok felé.

Vasútunk 1954-ben — bár sok külső és belső nehézség közepette — általában teljesítette a reá háruló feladatokat. Ezt elsősorban a vasutas dolgozók hazaszeretetének, hősies helytállásának köszönhetjük. Legyőzték az év elején fellépő szokatlan zord téli időjárás megpróbáltatásait, legyőzték a szénellátásban egész éven át mutatkozó hiányokat, a technikai berendezések fogyatékosságait, a szállítási egyenlőtlenségekből fakadó nehézségeket. A vasutasbecsület ebben az évben sem szenvedett csorbát, a vasutas dolgozók egységes akarattal harcoltak a szállítási tervek teljesítéséért, a kormányprogram, a III. kongresszus határozatai vasútra eső feladatainak teljesítéséért.

Vasútunk műszaki állapotában, különösen a pálya és járművek terén a szükséges fenntartási és fejlesztési igényeket nem tudtuk megfelelő mértékben kielégíteni. A felépítményi anyagok hiánya miatt a megelőző karbantartás követelményeit nem lehetett teljes egészében megvalósítani. Erre a feladatra az új esztendőben fokozottabb gondot fordítunk. A folyamatos, futószalagszerű felépítmény-fenntartás kidolgozott módszereit országosan be kell vezetni. E módszerek megvalósításának előfeltételét, a kellő mennyiségű talpfát és felépítményi vasanyagot, a fenntartáshoz szükséges állandó munkáslétszámot, a legnagyobb erővel biztosítani kell. Törekedjünk az 1954. évben továbbfejlesztett pályafenntartási gépi kapacitás (kis aláverőgépek, sinfúró-, sinfűrész-, ágyazatrostáló-gépek stb.) leggazdaságosabb kihasználására.

Az elöregedett pályákon a sebesség- és tengelynyomás kényszerű csökkentésének legkisebb mértékre való korlátozása érdekében a vágánymérés korszerű eszközeit, ezek között az új vágánymérőkocsit mielőbb helyezzük üzembe.

A járóművek megelőző karbantartása terén fejlődést tapasztalhattunk a rendkívül súlyos anyaghiányok és javítóiparunk szűk kapacitása ellenére is. Ezt nemcsak a javítási állag csökkenése, hanem az is mutatja, hogy a futópróba nélkül átadott kocsik hónfutási százaléka kedvezőbben alakul, mint amikor még e próbákat megtartottuk. Fokozzuk tovább a minőségi munkát. Teremtsük meg a fővizsgák végrehajtásának szélesköru lehetőségét a javítóipari kapacitás növelésével és a szükséges anyagok biztosításával. Állandóan az lebegjen szemünk előtt, hogy a megelőző karbantartás egyik döntő feltétele az üzemi feladatok ellátásának, a tervszerű és üzembiztos munkának. Éppen ezért nemcsak az itt említett területeken, hanem valamennyi szakszolgálat vonalán erre a feladatra az eddiginél sokkal nagyobb mértékben készüljünk fel, a dolgozók figyelmét fokozottabban irányítsuk erre.

Az 1954. évi szállítási feladatok teljesítését elősegítették a kapacitást növelő beruházások is, mint például Budapest-Ferencváros keleti rendező irányvágány hálózatának üzembehelyezése, Székesfehérvár állomás bővítése stb. Külön ki kell emelnem a komáromi Duna-híd újjáépítését, melynek forgalomba helyezése a két baráti állam fokozottabb gazdasági együttműködésén kívül a szállítmányok rövidebb úton történő továbbítását is lehetővé teszi. A kapacitást növelő beruházásokat a rendelkezésünkre bocsátott keretteken belül tovább folytatjuk az idén is. 1955-ben befejeződik az újpesti Duna-híd építése, amely a dorog-tokodi szénmedence és a budapesti ipartelepek között közvetlen vasúti összeköttetést teremt.

A budapest-gödöllői vonal villamosítását 1954-ben teljesen befejeztük. Az építést tovább folytatjuk Gödöllő és Hatvan között. A készenálló új villamosvonal még élesebben veti fel annak szükségességét, hogy a Kohó- és Gépipari Minisztérium most már a legnagyobb erővel biztosítsa vasútunk villamosmozdony ellátását.

Egész éven át súlyos megpróbáltatások elé állította mozdonyszemélyzetünket és egész vasútüzemünket az, hogy szénszükségletünket a bányászat sem minőségileg, sem mennyiségileg nem elégítette ki. Ez akadályozta a forgalom lebonyolítását, a menetrendszerinti közlekedés megvalósítását. A kényszerhelyzet arra indította a vasút vezetését, hogy fokozza a műszén gyártását és részben áttérjen az olajtüzelésre. Az elmúlt évben száz darab mozdonyt alakítottunk át nyersolajtüzelésre. A mozdonyok átalakításával párhuzamosan létesített ideiglenes fűtőházi szerelőberendezéseket 1955-ben végleges szerelő-tároló berendezésekkel fogjuk kicserélni.

A nyersolajtüzeléssel kapcsolatos kísérleteket tovább folytatjuk. A villamosítás fejlesztése mellett szívós harcot folytatunk a Diesel-mozdonyok gyártásában mutatkozó lemaradás felszámolásáért.

A vasuti üzem minőségi munkájának egyik jellemzője, a balesetek veszély csökkentése a mult évben kezdeti eredményeket mutatott fel, de még sok a tennivaló. A szolgálattétel szabályszerűsége, az utasítások pontos betartása, a fegyelmezett magatartás mellett fokozott mértékben törekedni kell a korszerű biztosítóberendezések fejlesztésére. Az elmult évben megépített önműködő és SH-rendszerű térközbiztosító berendezések, vonatjelentőőri berendezések, állomási biztosító berendezések stb. nemcsak a forgalom biztonságát, hanem a vonalak átbocsátó képességének jelentős mértékű növelését is eredményezik. Csak arra utalok, hogy például a menetirányváltási lehetőséggel épült térközbiztosito berendezési szakaszokon, a kettősvágányú pálya két, egymástól független egyvágányú pályaként is használható. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a csúcsforgalmi időszakban egyirányú elegyáramlás esetén mindkét vágányon egyirányba közlekedhetnek a vonatok. A jövőben még fokozottabb gondot fordítsunk a biztosítóberendezések műszaki ellenőrzésére, a berendezések működésében még fellépő műszaki hibák teljes kiküszöbölésére.

A forgalom lebonyolításában időszakonkint jelentkező torlódások arra mutatnak, hogy a szállítások időbeni és térbeli egyenetlenségét nem sikerült kiküszöbölni. E cél érdekében a szállítástervezés terén bevezetett újabb szabályokkal, bár értünk el kezdeti eredményeket mégsem tudtuk az egyenetlenséget megszüntetni. Fokozta a hiányosságokat az is, hogy az év elején az időjárás és a szénellátás nehézségei miatt egyes szállítások elmaradtak és ezek a második negyedévben már többletként jelentkeztek. A vállalatok 1954-ben is az egyes termelési időszakokban jelentkező lemaradásokat a termelési időszak utolsó napjaiban potolták és szállítási igényeik kielégítését kívánták. Új feladatokat jelentett a mezőgazdaság fejlesztésének programja, amely jelentős mértékben megváltoztatta a szállításra kerülő áruk mennyiségi és minőségi összetételét. Az egyenlőtlenségekből fakadó nehézségeket a forgalom sok esetben nem tudta szervezési intézkedésekkel enyhíteni, ami késedelmet és az elegymozgás lassúbbá válását eredményezte. A szállítástervezés továbbfejlesztésével az egyenletességre kell törekedni úgy, hogy a mezőgazdasági termékek szállítását rugalmasabban, nagyobb megkötöttség, nagyobb adminisztráció nélkül, de a tervszerűség biztosításával bonyolítsuk le.

Az 1954. évben elkészített viszonylagosan szilárd elegytovábbítási rendben foglalt elveket a gyakorlatban minél nagyobb következetességgel juttassuk érvényre. A teljesítmények leggazdaságosabb módszereinek elméleti és gyakorlati szabályai a gurítódombos és siktolatással működő állomásokon a végrehajtásban is teljes mértékben mutatkozzanak meg. A 24 órás vonatforgalmi tervet továbbfejlesztve arra kell törekedni, hogy a munka a tervekre épüljön fel és az eredményt az érdekelt szolgálati ágak minél jobban hasznosítani tudják. A menetirányítás munkájának továbbfejlesztése, a menet- és mozdonyirányítás összehangolása, az értekezési lehetőségek továbbfejlesztése, a rádió nagyobb mértékű alkalmazása révén szintén fontos feladat.

A kocsiintézőségi szolgálat mult évben megindított decentralizálását kövesse a sokkal korszerűbb és sokkal tervszerűbb kocsiintézőségi munka. Olyan módszerek kialakítására törekedjünk, amely a menetirányítók, kocsiintézők és áruirányítók szervesebb összefogását biztosítja.

Nagyobb mértékben hasznosítsuk azokat az értékeléseket, melyeket az üzemviteli szervek naponta szolgáltatnak, ezek továbbfejlesztésével állandóan kísérjük figyelemmel az egész vasútüzem és az egyes igazgatóságok munkáját.

A teherárufuvarozás területén tegyük még szorosabbá a kapcsolatot a szállíttató felekkel a berakás és kirakás szervezettebbé tétele és gyorsítása érdekében. A darabáruforgalom jelentős mértékű megnövekedése szoros következménye pártunk politikájának, a falu és a város közötti kapcsolat kiszélesítésének. A darabáruforgalom fejlesztésénél sokkal nagyobb rugalmasságot tanúsítva, meg kell teremteni a munka egységes technológiai folyamatát, megfelelő rakterületek biztosítását, a darabáruk továbbítására szolgáló vonatok menetrendjének a fuvaroztatók igényeit legjobban kielégítő módosítását, az ilyen vonatok számának emelését.

A rakodás gépesítése a mult évben jelentős mértékben fejlődött. Megnövekedett gépi berendezéseink nemcsak a munka meggyorsítását, hanem az emberi munkaerő kímélését is szolgálják. Orvendetes a szállítótartályforgalom 1954. évben történt jelentős mértékű emelkedése. Az idén minden lehetőséget felhasználunk a még nagyobb mértékű kiterjesztésére.

Az utazás körülményeinek megjavítása, a dolgozók utazási igényeinek fokozottabb kielégítése terén az előző évekhez viszonyítva fejlődés mutatkozik. Ebben jelentős része van a személyszállítási szervek létrehozásának, az igényesebb munka megvalósításának. A megkezdett úton tovább haladva a menetrendszerűség biztosítását, a személyszállító vonatok szerelvényeinek összeállításában, tisztításában, fűtésében stb. kidolgozott technológiai előírások valamennyi állomáson való bevezetését, az állomások tisztaságának, rendjének fokozását, az utasok igényeinek minél magasabb fokú kielégítését 1955-ben minden erővel tovább kell, hogy fejlesszük. Ezt a célt szolgálja Győr és Hatvan állomás új felvételi épületének megépítése is a legközelebbi időben.

A röviden vázolt műszaki és üzemi feladatok megoldása érdekében a szocialista munkaversenyben rejlő hatalmas erő helyes felhasználása döntő feladatunk. A pártszervezetek, valamint a szakszervezeti szervek segítségével arra törekszünk, hogy a versenybe minél több életet, lelkesedést vigyünk. Irányítsuk a dolgozók versenylendületét azokra a területekre, ahol lemaradások vannak, s amelyek előbbrevitele az egész vasútüzem, vagy egyes munkaterületek eredményesebb munkáját szolgálja. A verseny lendülete és eredményei legyenek bizonyságai annak, hogy a vasutas dolgozók a felszabadulás évfordulóján szívvel és lélekkel, kiemelkedő munkasikerekkel tesznek hitet pártunk politikája mellett, kifejezik hálájukat a felszabadító Szovjetunió iránt.

A vasutas dolgozók munkájának megbecsülését pártunk elismerése a vasutas dolgozók részére adományozott kitüntetések, a bérrendezés, a szociális, munkavédelmi és egészségügyi gondoskodás, az egész dolgozó nép szeretete mutatja.

Az 1954. évben végrehajtott bérrendezés a bérrendszerünkben megmutatkozott hibákat nagyrészt megszüntette. További feladat a vonatprémium-rendszer fejlesztése, a jutalmazással kombinált prémiumos karbantartói bérrendszer bevezetése egyes területeken. A munkavédelem területén fokozatosan végrehajtott beruházások közül megemlítem a békéscsabai, a Budapest-Keleti pályaudvari, budapest-ferencvárosi öltöző és mosdó építését. A jövő évben Zalaegerszegen, Sárospatakon, Celldömölkön, Szegeden épülnek hasonló létesítmények. A védőruha, munkaruha ellátás 1954-ben kedvezőbb volt, mint korábban, bár minden igényt nem tudtunk kielégíteni. Javult az egészségre ártalmas munkakörökben a védőételekkel való ellátás rendje, a melegítő ételek és italok kiszolgálása.

A dolgozók egészségének megvédése, egészségügyi helyzetének javítása érdekében a Központi Egészségügyi Hivatalnál megelőző és kutató osztályt szerveztünk, tervbevettük a mozgó laboratórium és a klima kamra építését. Az üzemorvosi hálózat bővült. A főfoglalkozású üzemorvosok számát 50 százalékkal emeltük. A 240 férőhelyes budakeszi tüdőkórház építését 1955-ben befejezzük. Az úgynevezett elfekvő betegek elhelyezése — és ezzel a MÁV-kórházban férőhelyek felszabadítása — érdekében épülő 150 férőhelyes péceli betegotthont az új esztendőben ugyancsak befejezzük. A vasúti szolgálat sajátos betegségeinek, a reuma, izület és egyéb mozgásszervi megbetegedések gyógykezelési lehetőségeinek kibővítését jelenti, hogy Harkányfürdőt ismét a vasutas dolgozók rendelkezésére bocsátották. A jövő télen a fürdőt téli üdültetésre is berendezzük. Továbbra is arra törekszünk, hogy a vasutas dolgozók orvosi ellátása érdekében a pályaorvosi intézményt legalább részlegesen visszaállítsuk.

A vasutas dolgozók lakásigényeinek kielégítésére többszáz új lakás épült és vált a vasutas családok otthonává. Reméljük, hogy 1955-ben még több lakást juttathatunk dolgozóinknak.

A felsorolt eredmények és feladatok természetesen minden kérdésre nem térhettek ki. Világosan látnunk kell azonban, hogy az 1955-ös esztendőben az egész népgazdaság a legnagyobb körültekintéssel és alapossággal a második ötéves terv feladataira fog készülni. Ebben a munkában a közlekedésnek — és ezen belül a vasútnak — igen nagy szerepe van. Ki kell dolgozni a III. kongresszuson meghatározott fejlesztési programot. A feladat elmélyült tudományos munkát, gondos előrelátást kíván. Érezze át e feladat nagy jelentőségét a vasút valamennyi dolgozója és munkájával segítse elő a tervek helyes elkészítését.

A második ötéves tervre való felkészülés során ne felejtse egyetlen vasutas sem, hogy pártunk határozatainak végrehajtása, a dolgozó nép életszínvonalának szüntelen emelése jelentős mértékben a vasúti közlekedés jó munkájának függvénye. Most az új esztendő küszöbén fogadjuk meg, hogy sorainkat még szorosabbra zárva teljesítjük a szállítási feladatokat, növeljük az utazás kultúráját, fejlesztjük a megelőző karbantartást, tervszerűbbé és gazdaságosabbá tesszük munkánkat és pártunk célkitűzéseihez híven a dolgozó emberről való gondoskodást munkánk döntő feladatának fogjuk tekinteni.

Felavatták a Barátság hídját

A felavatási ünnepség elnökségének egy csoportja a Himnusz alatt.

(Németh Gyula felv.)

Eredményekben gazdag, **BOLDOG ÚJESZTENDŐT** *kívánunk minden vasutas dolgozónak!*

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Koch Géza pártcsoportbizalmi

Koch elvtársat teljes nevén *Koch* Alajos Gézának hívják, de a Landler Járműjavító VIII/a osztályán csak *„Géza bácsinak"* nevezik a 60. évében járó, de fiatal szívű pártcsoportbizalmit. Géza bácsi! — mennyi bizalom, szeretet, megbecsülés van ebben a szóban. Tisztelet az élet iskoláját megjárt, a munkásmozgalom harcait átélt idős elvtárs iránt. És *Koch Géza* bácsi megérdemli ezt a szeretetet. Kora nem gátolja abban, hogy szívén viselje a pártcsoport tagjainak gondjait, ismerje a körülötte dolgozókat nemcsak a munkahelyen szerzett tapasztalatok, hanem otthoni életük, családi problémáik alapján is.

Pártcsoportjának 14 tagja van, s ez a kommunista közösség, melyben gyalusok, fúrósok, esztergályosok, lakatosok vannak, éltető ereje az alapszervezet munkájának is. Ez a pártcsoport egyike a legjobbnak az alapszervezetnél és ez abból is fakad, hogy a pártvezetőség segítése mellett jól használja fel munkásmozgalmi tapasztalatait is *Koch Géza* bácsi.

Mire jó a „bizalmi napló"

Ilyen tapasztalat például — s ez ma is a legfontosabb — ismerd a körülötted dolgozókat, szeresd, neveld, tanítsd őket. *Koch* elvtárs így dolgozik. Megkönnyíti munkáját egy kis füzet, melyet ennél az alapszervezetnél „bizalmi napló"-nak neveznek. A naplóban apró, emlékeztető feljegyzéseket találni. Ilyeneket: *„A taggyűlésen a pártcsoport tagjai közül senki sem szólalt fel". „Kuti Antalné új tagja a pártcsoportnak. Meg kell beszélni vele, milyen oktatási formára járjon." „Több elvtárs panaszkodott, hogy rossz a WC." „Ma reggel többen elkéstek." „Jankó és Erős elvtárs tanácstag lett és ebből fakadó munkájukra hivatkozva kérték felmentésüket az oktatásból."*

Miket tett *Koch* elvtárs e feljegyzések alapján? Megbeszélte a kommunistákkal a pártcsoport problémáit és ennek kapcsán azt is, hogy milyen kérdéseket kellene szóbahozni a legközelebbi taggyűlésen. *Kuti* elvtárs nővel beszélgetett és az bekapcsolódott a pártoktatásba. A szakszervezeti bizalmival közösen eljártak, hogy javítsák meg a WC-t. A népnevelők figyelmét felhívta a későnjövőkre, akik egyéni beszélgetéseket folytattak velük. *Jankó* és *Erős* elvtársaknak megmagyarázta, hogy nem lehetnek jó tanácstagok, ha nem fejlesztik állandóan politikai képzettségüket.

Mindez úgynevezett „apró munka", de enélkül el lehet-e képzelni a jó pártcsoport életét? Nem. Az ilyen munka alapozza meg a pártcsoportbizalmi tekintélyét, növeli iránta a bizalmat. Érzik a párttagok, hogy a párt törődik problémáikkal.

Néhány hete történt, hogy *Koch* elvtársnak egy beszélgetés kapcsán panaszkodott *Horváth* Ferenc ötgyermekes pártonkívüli dolgozó. *Horváth* elvtárs családjával egy mosókonyhában lakott, ahol az öt gyermekből csak kettő fért el — három kénytelen volt nagyszüleinél tartózkodni. A szűk konyhában a szülőknek csak a földre ágyazva jutott hely. *Koch* elvtárs ellátogatott a családhoz, meggyőződött a helyzet tarthatatlanságáról. Utána kérvényt írt, kérését támogatta a pártbizottság is, melynek az lett az eredménye, hogy *Horváth* Ferenc decemberben kétszobás lakásnak lett boldog tulajdonosa. Nem tudjuk leírni e hétágú család örömét és azt a szeretetet, ahogyan azóta a pártra gondolnak.

Politikai tájékoztató minden hónapban

Az ember a legfontosabb — mondja *Koch* elvtárs — ezen múlik a jó, vagy rossz munka. Törődni kell velük, nevelni kell őket. A pártcsoport ezt teszi akkor is, amikor a pártonkívüliek bevonásával minden hónapban politikai vitát rendez a legfontosabb bel- és külpolitikai kérdésekről. A beszámolót minden alkalommal más-más elvtárs tartja, akinek felkészüléséhez az alapszervezet vezetősége és a pártbizalmi nyújt segítséget. A vitákat ebédidőben, vagy a munka kezdete előtt tartják és ha olyan a téma, előfordul, hogy napokig tart. Például most mindennap beszélgetnek a nyugatnémet felfegyverzésről és az ezzel kapcsolatos feladatokról.

Megkönnyíti a pártcsoport munkáját az is, hogy a csoportot három kisebb egységre osztották. Ezeknek vezetői a legfejlettebb elvtársak. *Koch* elvtárs e három elvtársnak nyújtja a legtöbb segítséget, helyi agitációs érvet, rajtuk keresztül hívja össze a pártcsoportot és ők foglalkoznak elsősorban a pártonkívüliekkel is. E három csoport természetesen szervesen együtt dolgozik, közösen beszéli meg a tennivalókat. Előnye, hogy nagyobb önállóságra neveli a kommunistákat, megkönnyíti a pártmegbízatások ellenőrzését és az önállóság fokozza a párttagok aktivitását is.

Az ilyen önálló, jó pártcsoportélet azonban nem fejlődhet ki pusztán egy elvtárs aktivitása folytán. Számos módszert *Koch* elvtársék is más pártcsoporttól vettek át, mint ahogy tőlük is tanultak a többi pártcsoportok és valamennyiöknek nagy segítséget nyújt az alapszervezet vezetősége, mely munkája középpontjába áll totta a pártcsoportok segítését. Rendszeres bizalmi értekezletek, hasznos kezdeményezések felkarolása, jó módszerek elterjesztése, a pártfegyelem szigorú megkövetelése jelenti a pártcsoportok munkájának alapvető segítését a pártvezetőség részéről. Az ő munkájukban és a pártcsoportokéban is vannak még zökkenők, hiányosságok. Mégis a pártmunkára már az eredmények a jellemzőek, s ezek máris hasznos tanúságul szolgálnak számos pártcsoportnak és pártszervezetnek.

A vasutas fiatalok életéből

— ZASZLÓAVATASI ÜNNEPSÉGET rendezett Kecskemét állomás és pályafenntartás DISZ-szervezete, melyen részt vettek a területi párt- és DISZ-szervezetek képviselői és a kecskeméti Dózsa Termelőszövetkezet fiataljai. Az ünnepélyt színvonalas kultúrműsor és bál követte.

— A DOMBÓVÁRI VASUTAS FIATALOK szervezete egyre inkább a kulturális élet központjává válik. Az elmúlt héten rendezett kultúrműsorral egybekötött báljuk nemcsak színvonalas szórakozást nyújtott, hanem több mint 2000 forint bevételhez is juttatta a DISZ-szervezetet. A közeljövőben két DISZ-csoportjuk Budapesten megtekinti a történelmi nevezetességű Budavárát, melynek történetét előzőleg tanulmányozni fogják.

— A JÓ VASGYŰJTŐ MUNKÁERT a DISZ Központi Vezetősége Celldömölk állomás fiataljait világvevő rádiókészülékkel, a második helyezett Landler Jenő Járműjavító díszeseit lemezjátszóval és a harmadik helyezést nyert dombóvári fűtőház ifjúsági szervezetét 30 kötetes könyvtárral jutalmazta.

— A DISZ DICSŐSÉGKÖNYVÉBE jegyezték be Török László vonatvezetőt, a miskolci személypályaudvar DISZ-titkárát, aki a vasgyűjtésben kiváló munkát végzett. Török elvtárs ezenkívül egy fényképezőgépet is kapott a DISZ Központi Vezetőségétől.

— VIDÁM SZILVESZTERESTET rendezett a veszprémi DISZ-szervezet az állomás dolgozói részére.

A termelés pártellenőrzéséről

— Hozzászólás a december 6-i vezércikkhez —

Nagyon helyeslem, hogy a *„Szocialista vasútért"* vitát indított a termelés pártellenőrzéséről és hozzászólásokra adott alkalmat. A *„Júniusi út"* célkitűzéseinek megvalósításában, melyre dolgozóink széles tömegeit kell mozgósítanunk, felmérhetetlen jelentősége van a termelés pártellenőrzésének, hiszen a feladatokat csak akkor tudjuk végrehajtani, ha valamennyi párttag és pártonkívüli minden erejével küzd a sikerért. Ehhez a munkához kell segítséget nyujtania a termelés pártellenőrzésének.

A termelés pártellenőrzése megköveteli azt, hogy a pártbizottságok és az alapszervezetek vezetői rendelkezzenek azokkal a szakmai ismeretekkel, melyek feltétlenül szükségesek ahhoz, hogy világosan lássák az üzem tennivalóit. Éppen ezért mi *az elkövetkezendő időkben arra fordítjuk a fő figyelmet, hogy pártbizottságunk tagjai magasfokú szakmai ismeretekre tegyenek szert és részleteiben is ismerjék üzemünk munkáját, tervét, a meglévő akadályokat, hogy ezeknek tudatában sikeresen harcolhassanak a hibák kijavításáért.*

Fűtőházunknál az eddigiek során a termelés pártellenőrzését nem tekintettük széleskörű feladatnak és csak a pártellenőrzés egyik formáját, a szolgálati főnök beszámoltatását alkalmaztuk. Már ez is sokat segített munkánkon, különösen azután, hogy fűtőházunknál decentralizáltuk a pártszervezeteket. Ez lehetővé tette, hogy *az alapszervezetek közvetlenül foglalkozzanak saját munkaterületükkel, vizsgálják a munkafegyelem, a minőség és az önköltségcsökkentés kérdéseit, szélesítsék a politikai tömegmunkát.*

Már említettem, hogy beszámoltattuk a szolgálati vezetőt a pártvezetőség előtt. Azonban ezzel nem tekintjük befejezettnek ezt a munkát. Az elhangzottakról alapszervezetenként tájékoztatjuk a pártbizalmiakat és népnevelőket, így ezek a problémák eljutnak valamennyi dolgozóhoz. Igen fontosnak tartjuk a termelési értekezletek segítését. A termelési értekezletek előkészítésében és magán az értekezleten is *rendszeresen résztvesznek a pártbizottság és az alapszervezet vezetőségének tagjai. Figyelmük különösen kiterjed arra, hogyan valósultak meg az előző termelési értekezleten elhangzott javaslatok, milyen intézkedések történtek az előző értekezlet bírálatai, felszólalásai alapján.*

A termelés pártellenőrzésénél elkövettünk egy komoly hibát. Nem tartottunk kapcsolatot a társszolgálati ágak pártbizottságaival. Ennek éreztük következményeit az őszi forgalom idején és érezzük most is a téli forgalomban. Kialakult olyan álláspont, hogy a vonatravárások miatt a forgalmat okoljuk, a gépreváras miatt pedig a forgalom okol minket. Ezeket a problémákat jórészt meg lehetne oldani, hogyha a hibák *„egymásrakenése"* helyett a forgalom pártbizottságával karöltve közösen megvizsgálnánk a hiányosságokat és közös tennivalókat határoznánk el. Az eddigi hibákon okulva, szélesebb együttműködést építünk ki a forgalmi szakszolgálat pártbizottságával.

Bartha József
a szolnoki fűtőház
pártbizottságának titkára

Hogyan javult a vasutasok életkörülménye a kormányprogram óta

A kormányprogramm megjelenése, a szocializmus építésének új szakasza óta, politikánk középpontjában a dolgozó nép életszínvonalának következetes emelése áll. 1953 június óta jelentős kezdeti eredményeket értünk el ezen az úton országszerte és a vasúton is. A munkásosztály és a parasztság megnövekedett termelési kedve a vasutasok számára is több iparcikket és élelmiszert biztosít. De nemcsak a megnövekedett árukínálat az, amely a vasutasok számára az életszínvonal emelkedését jelzi, hanem az a körülmény is, hogy *kétszeri bérrendezés és egy sor egyéb bérügyi intézkedés növelte a vasuti dolgozók vásárlóképességét.*

Ez a bérrendezés egyik jelentős sikerünk az életszínvonal emelése útján. De a bérrendezés ténye egymagában nem ad hű képet eredményeinkről, hisz a többezer dolgozót érintő szociális beruházások is jelentősen emelték az életszínvonalat és könnyítették meg a mindennapi munkát.

Melegedők, mosdók, öltözők

1954-ben a *ferencvárosi* rendezőpályaudvaron három melegedő épült, melyből kettőt már átadtak rendeltetésének. De épül még *Ferencvárosban*, éppúgy, mint *Vácott*, a *Keleti Műszaki Kocsiintézőségnél*, a *Hídépítő Vállalatnál*, a *Keleti Fűtőházban* és még egy sor szolgálati helyen öltöző, mosdó a dolgozók nagy örömére. *Nagykanizsán, Balassagyarmaton, Pécsett*, a *Nyugati-Pályaudvaron, Szolnokon* és több más helyen már használják a dolgozók az új mosdókat, öltözőket.

A vasutasok egészségvédelméért is sokat tettünk. Jelentősen előrehaladt a *Budakeszi Tüdőszanatórium* építése, melyre mintegy 15 millió forintot fordítunk, befejezés előtt áll a *szombathelyi* orvosi rendelő és most adták át rendeltetésének a *pécsi* rendelőintézetet, hogy csak néhányat említsünk.

Elkészült *Hatvanban* és Budapesten a *Benczur* utcában a napköziotthon és bölcsőde és nemsokára gyermekzsivaly veri fel a hasonló rendeltetésű *miskolci, nyíregyházi* és *debreceni* létesítmények szobáit is.

Régi panaszokat orvosol a most készülő *selypi* és *soroksári* laktanya, a *miskolci* és *kaposvári* munkásszálló. Nemrég vették birtokukba a vasutasok a *dorogi* pályafenntartási laktanyát. Nem teljes képet közlünk, csak néhány adatot a vasutasok szociális körülményeinek javulásáról. Azonban ha eredményeinkről beszélünk, ne hallgassunk egyik legégetőbb, de valljuk be legkevesebb javulást elért problémánkról sem — a lakáskérdésről.

1953 júniustól decemberig több mint 100 család jutott lakáshoz. Az 1954-es esztendőben már jóval több, 281 lakást adtunk át és 1955 első hónapjában újabb 153 lakást kapnak a vasutasok. *Összesen* (nem teljes adatok szerint) *434 család jutott, illetve jut lakáshoz.* Ez a szám, bár látszatra sok, az igényekhez képest kevés és korántsem oldotta meg még a legégetőbb szükségleteket sem. A lakáshiány nemcsak a vasút, hanem egész országunk fájó pontja, s jelentős javulást csak évek mulva várhatunk. Mindenesetre a *jelenálló körülmények közölt is megteszünk minden elkövethetőt, hogy a legjobban rászorultak lakáshoz jussanak.* Például ebben az esztendőben egymillió forintot fordítunk a vonali őrház-lakások bővítésére, rendbehozására.

Mindent egybevetve, a vasúton is érezheti minden dolgozó a júniusi út éltető napfényét, mely még melegebben is tűzhetett volna, ha nem árnyékolják olyan hibák, melyekről szó volt a kommunista vasutasok aktívaértekezletén is. A további eredmények azonban nemcsak az építőkön, hanem valamennyiünkön múlnak. Azon, hogy szívvel-lélekkel végrehajtsuk a kormányprogram célkitűzéseit a vasúton: *olcsóbban és gyorsabban szállítsuk az árut, menetrendszerint az utazó közönséget.*

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

Táccsérlés a villamos alállomásokon

A Moszkva—Ramenszkoj vonalon egymásután haladnak az elektromos mozdonyok. A villamos áram mennyiségét, állandó feszültségét egy energiairányító szabályozza az alállomásról. Előtte kapcsoló- és jelzőtábla: ezen láthatja a vonatok áram adatait. De nemcsak megállapít, hanem irányít is. Ha szükség van rá, újabb gépcsoport bekapcsolását kéri. Egy berendezés fényjelzéssel ellenőrizheti, hogy az utasítást végrehajtották-e.

OLASZORSZÁG

„Előléptetés" az olasz vasutakon

A *„La Tribuna dei Ferrovieri"* közli a keresztény vasutasok szakszervezete által kibocsátott körlevelet, melyben a szakszervezet a helyi csoportokat felhívja, közöljék azoknak a „hithű keresztény-demokrata" érzelmű, magasabb beosztású tisztviselőknek a névsorát, akiknek előléptetése kívánatosnak látszik. A körlevél megállapítja, hogy nevezettek akkor is feltüntetendők, ha más szakszervezet tagjai. Az előléptetéseket tehát nyilván világnézet szerint akarják a jövőben eszközölni, tekintet nélkül a tudásra és rátermettségre.

EGYESÜLT ÁLLAMOK

Einstein professzor a csikágói szerelők szakszervezetének tagja lett

A *„The Railway Review"* közli, hogy *Einstein* professzor azon kijelentésére, hogy ha még egyszer kezdhetné életét, nem mint tudós működne, hanem elmenne szerelőnek, hogy a jelenlegi viszonyok között még elérhető szerény függetlenségét biztosíthassa magának — a csikágói szerelők szakszervezete tagsági igazolványt küldött a professzornak, felvéve őt tagjai sorába.

Az USA nagy üzlete a vasutasok bőrére

Az európai szállítási közösség, amely a nyugateurópai államok imperialista zsoldban álló szervezete, teljes mértékben kiszolgálja az amerikai monopoltőke urait.

Az Egyesült Államok szinte határtalan értékű üzlethez jutott azáltal, hogy a gördülőanyag szabványosítása az amerikai szabványokat vette tekintetbe. A szabványosított kocsitípusként elfogadott északamerikai mintadarabok már erre a tényre mutatnak rá. Most kerül sor a mozdonyoknál és Diesel-motorkocsiknál ilyen szabványosításra. Miután a nyugatnémet szövetségi vasutakat máris amerika látja el szabványkocsival és miután jóval magasabb áron, mint a német vagongyárak gyártották azokat, senki előtt sem vitás, hogy az USA nagy pénzeket zsebel be ezektől az államoktól.

ANGLIA

Vasutas feleség levele egy angol lap szerkesztőjéhez

Az angol vasutasok lapja, a *„The Railway Review"* november 26-i számában olvastuk: „Egy kalauz felesége vagyok és mint ilyen, rá kell mutatnom: milyen egy brit vasutas feleségének helyzete. Férjem 35 éve áll a vasút szolgálatában. Az árak annyira magasak, hogy fizetéséből megélni teljesen lehetetlen. Évek óta hiába nézem végig a női ruhaüzleteket és hiába fáj a szívem, de új ruhát én többé nem kaphatok. Sokszor azt hiszem, elvesztem az eszemet a gondoktól. Mégis megírom Önöknek: szégyenlem megvallani, hogy vasutas felesége vagyok, mert fizetésünkkel valósággal már nevetség tárgyává váltunk."

A lap ugyanebben a számában több cikk foglalkozik az angol vasutasok bérezésével. Egyöntetűen megállapítja, hogy a brit államvasútnál a fizetések annyira alacsonyak, hogy például kocsirendezőnek senki sem kéri felvételét. Éppen emiatt — mint az a júniusi kimutatásokból kiderül — a kocsirendezők 51 százaléka kénytelen pihenőnapján is dolgozni.

★

A munkaidő szabályozásával kapcsolatban a lap arról panaszkodik, hogy a munkaidő szabályozása voltaképpen feleslegessé vált az angol vasutakon. A dolgozók nem tudnak megélni alapfizetésükből, kénytelenek külön munkát keresni. Az újságok apróhirdetései között a legtöbb helyet a különmunkát keresők rovata foglalja el. Például gépírónők, vasutas dolgozó nők, bármilyen külön munkára elmennek, beleértve a padlósúrolást is — írja a lap.

Különösen nehéz helyzetben vannak a fiatalok, akiket vidéki szolgálati helyre helyeznek át. Sokszor keresetük felét lakbérre költik.

Az utasok tájékoztatása is fontos feladat

A kelenföldi pályaudvaron dolgozik Németh Mária bemondó. Pontos tájékoztatásával járul hozzá az utazási feltételek javításához

(Kovács Géza felv.)

Átadták a forgalomnak a komáromi Barátság-hidat

December 28-án ünnepélyes keretek között átadták a forgalomnak a magyar Komáromot és a csehszlovák Komárnót összekötő vasuti hidat. A régi hidat a menekülő fasiszták tehetetlen dühükben 1945. március 28-án felrobbantották. A vasszerkezet a vízbe hullott, súlyosan megrongálódtak a hídfők. A pilléreknek is csak az alapjai maradtak épségben

A felszabadulás után a két ország között egyre növekvő vasuti forgalom követelővé tette egy új híd építését, mert a szobi határállomás már szűknek bizonyult az egyre emelkedő forgalom átbocsátására.

Az új híd tervezése 1952 júniusában, az építési munkák pedig 1953 végén, a régi hídroncsok kiemelésével indultak meg. A roncsemelés során mintegy ezer tonna vasat emeltek ki a Dunából. A lerombolt pillérek ujjaepitése búvárharanggal történt. Ugyancsak a harang védelme alatt építették meg a pilléreket egészen a vízszintig. E nagyszerű munkamódszer eredménye volt, hogy 1954. júniusáig valamennyi pillér elkészült. Az ellenfalakba és pillérekbe beépült beton és kő mennyisége 3000 köbméter.

A pillérek elkészülése után 1954. júliusában megkezdődött az ötnyílású híd vasszerkezetének szerelési munkája, amelyet a MÁVAG és a vitkovicei vasművek dolgozói végeztek egymással versenyezve. A nemes vetélkedés eredménye, hogy az 500 méter hosszú, 2400 tonna összsúlyú vasszerkezet rekordidő, 5 hónap alatt elkészült. A híd próbaterhelése 1954. december 16 és 17-én zajlott le, amikor négy hatalmas cseh gőzmozdony az éljenző munkások sorfala között 80 kilométeres sebességgel átdübörgött a hídon.

A „Barátság-hídja" a legkorszerűbb tervezési elvek alapján készült, beszédes bizonyságául annak, hogy a békét akaró csehszlovák és magyar nép összefogása milyen hatalmas eredményeket képes elérni.

*

December 28-án zuhogó eső, pattogó induló, derűs arcok fogadták a ragyogó 424-es vontatta különvonatot, amikor megérkezett a hídavatási ünnepség színhelyére. Minden tekintet a pirosra festett, kecsesen ívelő, a két nép barátságát jelképező hídra esett, amelyen néhány perc mulva feltűnt a cseh küldöttséget hozó különvonat.

Megjelent az ünnepségen *Végh Béla* elvtárs, a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének titkára, *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Antonin Pospisil* elvtárs, a Csehszlovák Köztársaság közlekedési minisztere, Csehszlovákia Kommunista Pártja Központi Bizottságának és Szlovákia Kommunista Pártja Központi Bizottságának a képviselői, a Csehszlovák Államvasutak és a Magyar Államvasutak vezetőinek, dolgozóinak küldöttei.

Résztvett az ünnepségen *Horváth Imre* prágai magyar nagykövet, *Stefán Major*, a budapesti csehszlovák nagykövet, *Mányik Pál* a bratislavai magyar főkonzul, valamint a két ország külügyminisztériumának képviselői.

A himnuszok elhangzása után *Csanádi György* elvtárs, a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg az ünnepséget. A megnyitó után *Mojmir Sulc* csehszlovák mérnök és *Kmoskó Kázmér* magyar vasútmérnök ismertette a híd építésének történetét. Ezután *Antonin Pospisil* csehszlovák közlekedési miniszter ünnepi beszéde hangzott el.

— *Nem véletlen, hogy a „Barátság-hidja" éppen építőitől, a legnagyobb egyetértésben dolgozó magyar és csehszlovák hidászoktól kapta a nevét. Sohasem jöhetnek vissza azok az idők, amikor népeinket egymás gyűlöletére nevelték. Amilyen összeforrottan dolgoztunk együtt magyar barátainkkal, a híd építésén, ugyanolyan egységesen fogunk dolgozni és harcolni továbbra is népeink barátságáért, a békéért* — mondotta a többi között *Pospisil* elvtárs.

Bebrits Lajos, közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepi beszédében méltatta az új híd jelentőségét és köszönetét fejezte ki a híd építőinek.

— *Most az imperialisták ugyanazokat a fasiszta csapatokat akarják felfegyverezni, amelyek tíz évvel ezelőtt hullámsírba döntötték a szép, a forgalom szempontjából oly fontos Duna-hidat. A háborúra spekuláló terveik ellen felemeljük tiltakozó szavunkat és minden erőkkel azon leszünk, hogy lehetetlenné tegyük az újabb pusztításokat* — fejezte be beszédét *Bebrits* elvtárs.

Az ünnepi beszédek elhangzása után a két miniszter a szalagok átvágásával átadta a hídat a forgalomnak, majd az összekapcsolt két különvonat elindult a cseh Komárno felé, ahol a két ország küldöttei a hajógyári klubban közös ebéden vettek részt.

A baráti találkozón régi munkatársak, régi versenytársak, új ismerősök szavából egyaránt a barátság, a büszkeség hangja csendült ki, az az érzés töltötte el valamennyi jelenlévőt, hogy a „Barátság hídját", a béke jelképét megvédik minden ellenségtől,

Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepi beszédét mondja.
(Németh Gyula felv.)

A vasutas dolgozók lelkesen csatlakoznak a Rákosi Mátyás Művek felhívásához

Havonta 131 vonat megtakarítását jelenti a miskolciak vállalása

A *Debreceni Járműjavító ÜV* dolgozóinak a *Rákosi Mátyás Művek* felhívásához való csatlakozása nyomán a vasúton is megindult a különböző szolgálati helyek dolgozóinak bekapcsolódása a felszabadulási munkaversenybe. Elsőnek *Miskolc-személypályaudvar* dolgozói csatlakoztak a debreceniek felhívásához.

Vállalták, hogy átlagos terhelési tervüket a jelenlegi 93 százalékról 103 százalékra teljesítik. Ezzel *havonta 131 vonatot és 851 tonna szenet takarítanak meg.* Havonta 1690 személy- és tehervonat pontos indításával 1,8 százalékkal javítják állomásukon a menetrendszerinti indítást. Kocsitartózkodási tervük teljesítését 102 százalékra vállalták, *az egy kocsira eső jelenlegi 7,74 órás tartózkodási időt 7,58 órára csökkentik.* Kocsikihasználási tervük 103 százalékos teljesítésével az egy kocsira eső 12,2 tonnás kocsikihasználást 14,5 tonnára emelik és ezzel havonta 69 kocsit takarítanak meg. Az önköltség csökkentése érdekében napi 20 kilowatt villanyáram megtakarítását határozták el. Ez havonta 1440 forint megtakarítást jelent.

Az induló vonatok késésének csökkentéséért

Budapest Keleti-pályaudvar dolgozói az elsők közt jelentették csatlakozásukat a felszabadulási munkaversenyhez. Már meg is indult az állomáson a hosszúlejáratú munkaverseny, amelynek *első szakasza január 13-ig*, az állomás felszabadulásának napjáig tart.

A dolgozók megfogadták, hogy *induló vonataik késését január 13-ig 4 százalékra, április 4-ig 2 százalékra csökkentik.* A kereskedelmi szolgálat dolgozói arra tettek vállalást, hogy az *„Óvd az árut"* mozgalom kiszélesítésével *munkájukat kármentesen végzik.* Január 13-ig vállalják a rakodási idő olyan mértékű csökkentését, hogy elérjék a 103 százalékos élüzemszintet, április 4-ig pedig 106 százalékra való emelését. A kocsikihasználásban ugyancsak az élüzemszint elérését és túlteljesítését vállalták.

Még fokozottabb széntakarékosságot!

December 23-án népes röpgyűléseket tartottak a *Hámán Kató* fűtőházban. A gyűléseken megtárgyalták a *Rákosi Mátyás Művek* és a *Debreceni Járműjavító* dolgozóinak felszabadulási munkaversenyre szólító felhívását, majd ismertették az előző napon megtartott taggyűlés határozatát: január 8-ra, a fűtőház felszabadulásának ünnepére fokozzák tovább a széntakarékossági mozgalmat. A röpgyűlések részvevői nagy lelkesedéssel üdvözölték a taggyűlés határozatát és úgy döntöttek, hogy *december 20-tól január 8-ig 1200 tonna szenet takarítanak meg* és ezzel a vállalással vesznek részt a felszabadulási munkaversenyben. Ez a széntmennyiség elegendő arra, hogy *január 8-, 9- és 10-én ezzel továbbítsák a fűtőház valamennyi vonatát.*

A *debreceni fűtőház* dolgozói hasonló szép felajánlással kapcsolódtak be a felszabadulási munkaversenybe. Vállalták, hogy első negyedévi tervüket 102 százalékra teljesítik, a szénmegtakarításban 7 százalékos eredményt érnek el.

„Túlteljesítjük első negyedévi tervünket"

(Tudósítónktól.) A *Miskolci Járműjavító* dolgozói is tudják mit jelent számukra a felszabadulás 10. évfordulója, ezért a Rákosi Mátyás Művek és a Debreceni Járműjavító ÜV dolgozóihoz hasonlóan munkafelajánlásokkal vesznek részt a felszabadulási munkaversenyben. 1955 első negyedévére vállaltuk, hogy termelési tervünket túlteljesítjük. Ezt úgy akarjuk elérni, hogy *terven felül 82 egységteljesítmény értékű munkát végzünk el, amely két darab gőzmozdony főjavítási értéknek, vagy 33 darab teherkocsi fővizsgájának felel meg.* Járműjavítási tervünk teljesítését 105 százalékra vállaljuk, hogy a tavaszi forgalom sikerét minél hatékonyabban elősegíthessük. Vállaljuk, hogy fokozott anyagtakarékossággal, a bérfegyelem betartásával és a rezsiköltségek csökkentésével anyagban 2 százalék, összes önköltségben ugyancsak 2 százalékos megtakarítást érünk el.

Gazdaságos anyagfelhasználás

(Tudósítónktól.) A *Fetépitményi Vasanyagjavító ÜV* dolgozói röpgyűléseken határozták el, hogy csatlakoznak a Rákosi Mátyás Művek felszabadulási munkaversenyhez - kezdeményezéséhez. Vállalták, hogy 1955 első negyedévi termelési tervüket 3 százalékkal túlteljesítik. Az első negyedévi önköltségcsökkentési tervet egy százalékkal teljesítik túl. Ezt úgy akarják elérni, hogy *továbbfejlesztik a sorozatgyártást, a féksaru-, a radiátor és a közlekedési vasszerkezetek alkatrész gyártásánál.* Gazdaságosan tervezik meg az anyagfelhasználást, az anyagtároló helyeket, az anyagraktárakat állandóan vizsgálják és az elfekvő anyagokat feltárják.

213 ezer kilométer főjavítás nélkül

(Tudósítónktól.) *Somlai László* elvtárs, a kaposvári fűtőház motorvezetője a 428-as számú motorkocsit szocialista megőrzésre vette át. Ugyanekkor vállalta, hogy a motorkocsival *főjavítás nélkül 200 000 kilométeres teljesítményt ér el.* Az esedékes főjavítás 1953. decemberében lett volna. A motor azonban olyan kitűnő állapotban volt, hogy gondolni sem kellett főjavításra. Erre csak 1954. októberben került sor. Eddig az időpontig Somlai elvtárs *vállalását túlteljesítve 213 000 kilométert tett meg motorkocsijával, szemben a főjavítástól főjavításig előírt 120 000 kilométerrel.* Ez idő alatt semminemű szolgálatképtelensége, vagy balesete nem volt. A motorkocsi szerkezetében ennek a nagyszerű teljesítménynek az elérése után sem észleltek semmiféle hibát.

A vállalás teljesítésével Somlai elvtárs *egy főjavítás teljes költségét takarította meg.* Sikerének titka, hogy mindig a legfigyelmesebben végezte a gépkarbantartást. Példamutató munkája annál figyelemreméltóbb, mert kiváló szakmunkája mellett még az ÜB elnöki teendőket is megelégedésre látja el a fűtőházban.

Határidő előtt teljesítették évi tervüket

A Keleti fűtőház december 13-ra befejezte évi kilométertervét, százelegytonnatervét pedig december 27-re teljesítette. A *villamosüzemrész* kilométertervének teljesítése december 5-én, százelegytonnakilométertervének teljesítése pedig december 16-án történt meg. A *motorüzemrész* november 11-én fejezte be évi tervét. Az *Üttörővasút* tervteljesítése december 19-én ért véget.

A *Vasúttervező ÜV* december 14-én teljesítette évi tervét, ami 19 252 000 forint összegű tervelőirányzat teljesítését jelenti.

Szolnok állomás dolgozói büszkén jelentették, hogy évi tervüket december 23-án befejezték.

Putnok állomás is befejezte évi tervét. December 21-ig a vonatforgalmi tervét 103, a terhelési tervet 107, a menetrendszerinti vonatindítást 102, a kocsimozgatást 113, a kocsitartózkodást 102 és a szállítási tervet 101 százalékra teljesítette.

A dorogi fűtőház százelegytonnatervét december 15-re, vonali kilométertervét december 11-re, széntervét december 10-re fejezte be.

Szeged állomás kereskedelmi szolgálata november 30-án a következőként teljesítette évi tervét: rakodási idő 124, kocsikihasználás 14,3 tonna, a raktári dolgozók teljesítése 135 százalék.

A MÁV Budapesti Magasépítő ÜV 1. számú főépítésvezetőségének dolgozói december 18-ra teljesítették évi tervüket. A tervezett 5 456 000 forinttal szemben 5 854 000 forint termelési értéket értek el, ami 107 százalékos tervteljesítést jelent.

Hogyan használják ki a gépeket az Északi Járműjavítóban

Ez a riport tulajdonképpen ott kezdődik, ahol az Északi Járműjavítóban tett látogatásunk végét ért. De azért, hogy tisztábban lássuk a dolgokat, el kell mondanunk az előzményeket is.

— *Milyen a gépek kihasználása?* — tettük fel a kérdést, először is a vállalat diszpécserének, *Pázmány* elvtársnak, majd a tervosztály vezetőjének, *Goics* elvtársnak. Nagy ívek kerültek az asztalra, amelyek ezt a címet viselték: *„Munkagépek kihasználásának nyilvántartása."* De sajnos, ezek az ívek alig mondtak valamit a gépek tényleges kihasználásáról. hiszen csak azt tüntetik fel, hogy hány gép dolgozik egy, vagy két, esetleg három műszakban, annak nyoma sincs, hogy egy-egy műszakban mennyit állnak a gépek.

— A tervezett gépkihasználást sehol sem érik el — hallottuk. — Ennek ellenére az üzem határidő előtt befejezte évi tervét, tehát a gépkihasználás nem lehet rossz. A dolgozóknak érdekük, hogy túlteljesítsék a normákat, ebből következően érdekük, hogy minél jobban kihasználják gépüket, minél nagyobb gondot fordítsanak karbantartásukra.

Ezzel tulajdonképpen véget is ért volna látogatásunk, mert informátoraink kijelentették, hogy az üzemben sem látunk többet, esetleg a finommechanikai gépműhely érdemes a figyelmünkre. Szerencsére kísérőnk — ezúttal mellőzzük a nevét — amint kiléptünk az irodaszobából, hozzánk fordult:

— A VIII/A-ban, a finommechanikai gépműhelyben csaktugyan úgy járnak a gépek, mint az óra. Jó a teljesítmény, ez meglátszik a munkabéreken is, példás rend és tisztaság uralkodik az egész műhelyben, anyagraváras nincs. Ezekután azt hiszem, jobb, ha a VI/3. osztályra megyünk...

Tizenkettőből — három

És ezzel kezdődik a tulajdonképpeni riport. Az osztály egyik részlegében 12 gépet számoltunk meg. A 12-ből három dolgozott, egynél élénk beszélgetés folyt, a gép üresen járt, nyolc gép állt. Igaz, a műszak a végefelé járt, de mégis... Nézzük a másik részleget. A VII—77-es esztergapad mellett a gép kezelője, mellette viszont kabátban, kalapban egy fiatalember. *„Szóval, maid Szilveszterkor..."* — hallottuk a beszélgetés utolsó foszlányait. *„Ez a gép rossz?"* — kérdeztük a gazdátlanul álló VII—88-asra mutatva a VII—93-as gépet kezelő fiatal esztergályostól. *„Nem, dehogy rossz. Csak mind a két elvtárs szabadságon van."* *„Egyszerre?"* — *„Igen, az évi tervet befejezték, hát kivették a maradék szabadságukat."*

Zánkai József elvtárs — így hívják a 93-as gép kezelőjét — furcsa, óvatos léptekkel járta körül beszélgetésünk közben a gépét. Hamarosan megtudtuk, miért: a gép mellé lépve váratlanul csaknem bokáig süllyedtünk egy nagy víztócsába. A hideg decemberi eső ellen alig nyújtott védelmet az ócska, lyukas tető — még jó, hogy nem az értékes gép kellős közepét öntözte. *„Jól ki tudja használni a gépét?"* — kérdeztük aztán Zánkai elvtárstól. *„Sajnos nem mindig biztosítják a folyamatos munkát... Pénteken is másfél órát álltam alkatrészhiány miatt. Pedig csak úgy lehet elérni a 120—130 százalékot, ha a nyolcórás munkaidőt teljesen kihasználom. Ezenkívül nagy baj, hogy a gépkarbantartáshoz nem kapunk elegendő tisztítórongyot. Folyamatosabb, egyenletesebb anyagellátással sokkal jobban ki tudnánk használni a gépeket."*

— Anyagraváras miatt nincs gépállás — bizonygatta néhány perccel később *Kovács József* elvtárs, külsős művezető. — Ha nem kapunk a kovácsoktól anyagot, azonnal más munkát adunk az esztergályosoknak. A gépkihasználás teljesen megfelelőnek mondható az osztályon.

Jobb ellenőrzés — több öntudat

Talán nem kell folytatnunk: az elmélet és a gyakorlat sajnos külön utakon járnak az Északiban, néha egyenesen megcáfolják egymást. A vezetők nyilatkozatainak ellenére meg kellett állapítani, hogy sokkal kedvezőbb képet is mutathatna a gépek kihasználása, ha a műszaki vezetők körültekintőbben ellenőriznék a munkaidő kihasználását, ha módot találnának arra, hogy a gépek tényleges kihasználásáról, a felmerülő, akárcsak negyed-félórás gépállásokról is valamilyen kimutatás készüljön. De nem kevésbé fontos a gépek mellett dolgozók öntudatának fokozása, hogy sokkal mélyebben átérezzék: *az álló vagy üresen járó gépekkel nemcsak önmaguknak okoznak anyagi veszteséget, hanem megkárosítják a vasút egészét és ezen keresztül népgazdaságunkat is.*

Sikeresen halad a mozdonyok átalakítása

Farkas Béla, az Északi Járműlavító lakatosa a pakurás mozdonyok átalakításánál 157 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik
(Kovács Géza felv.)

Legfőbb követelmény az együttműködés

Szeged, 1954. december. 21.

Napok kérdése és eldől, *élüzem lesz-e harmadszor is Szeged állomás?* A szegediek bíznak benne, naponta nézegetik a versenytáblát, s a dolgozók közt is erről folyik a legtöbb szó. *„Rajtunk múlik a siker, ne hagyjuk magunkat“* — mondogatják. S a lelkesedés, a jó munka eredményeként mindennap újabb győzelmek születnek. Valamennyi tervtényezőnél túlteljesítéssel dicsekedhetnek. Decemberben még nem volt gépreváras. A beérkezett árut még aznap továbbítják, jól megy a rakva-rakott-mozgalom, de lehetne tovább is sorolni a szebbnél szebb eredményeket!

Szeged már kilencedik hónapja birtokosa az élüzem címnek. Hogyan dolgoznak, mi a „titkuk“? — erre kerestünk választ.

— *Titok?* — mosolyog Karbuczky Károly állomásfőnök. — *Hát titkunk nincs, de van néhány tapasztalatunk. A mi állomásunk széttagolt, a rendező például 4 kilométerre van a személypályaudvartól. Igy jó munka csak akkor lehetséges, ha szorosan összedolgozik valamennyi munkahely, valamennyi vezető és dolgozó. A mi állomásunkon a szolgálati ágak között jó az együttműködés, az összhang. Ez az első számú „titok“.*

★

— Dolgozóink lelkesek, büszkék az eredményekre, szívvel-lélekkel dolgoznak. Ennek is van *„titka“: jó a versenynyilvánosság.* A párt- és a szakszervezet széles tömegmunkát végez, felszínen tartja és állandóan éleszti a munkaversenyt, törődnek a dolgozók ügyes-bajos dolgaival. Nekem elsősorban a termelés pártellenőrzése nyujt sok segítséget, amelyet igen jól alkalmaz a pártszervezet...

Valóban, a felsoroltakat nem lehet „titoknak“ nevezni, de az való igaz hogy a jó munkának ezek a legfőbb tényezői. Egy napig jártuk az állomást. Nehéz lenne összefüggően leírni a tapasztaltakat. Helyette lapozgassunk egy kicsit jegyzeteinkben...

★

Az érkező kocsikat három órán belül beállítják a rakodóhelyekre és így zökkenésmentesen, folyamatosan mehet a ki- és berakás. Lassan elfelejtik azt az időt — pedig nem is olyan régen volt — amikor a legtöbb baj a kocsibeállítással volt. Állandóan késtek a beállítások és zúdult a szemrehányás a tolatásvezetőkre, kocsimesterekre, forgalmistákra. És mit tettek ők? Szidták a tartalékot, a mozdonyfelvigyázót — már ahogy ez ilyenkor szokásos.

A szemrehányásokkal nem sokra mentek, de annál többre, amikor tervszerűen kutatni kezdték a hibák okait. *Engi* elvtárs, kereskedelmi főnök felkereste a kocsimestereket és beszélgetésük nyomán kiderült, hogy *baj van a tartalékkal.* Ezután rövid beszélgetés a mozdonyfelvigyázóval és egy órán belül már másik tartalék tolatott.

A beállítás ezzel meggyorsult, de még bajok voltak a kirakással. A TÜZÉP csak késve rakott ki. A gőzfűrészüzem teleszórta a kihúzóvágányokat rönkökkel. A pártszervezet és a kereskedelmi főnök felkereste az üzemi pártszervezeteket, ahol a késői kiértesítésekre panaszkodtak.

Rossz a kiértesítés? Felülvizsgálták az előjelentéseket. Kiderült, hogy előfordult olyan eset, hogy előjelentettek 35 kocsit, de számadása csak 33 kocsinak volt. Vagy előjelentettek 30 kocsit és 38 jött.

Az észlelteket megvitatták és *ezidőtől szigorúan ellenőrizték az előjelentéseket. Mindennap összehasonlították az előjelentő könyvet az érkező kocsifelíró könyvvel és ha eltérés volt, azonnal intézkedtek.*

A szolgálati ágak állandóan javították az együttműködést, ennek eredményeként megjavult a munka, időben történtek a kiértesítések, a beállítások.

★

Szép eredményekkel dicsekedhetnek Szegeden a rakva-rakott mozgalom terén is. Nap mint nap a leadási kocsikból fedezik a feladást. Ez is az együttműködés érdeme. Az áruirányító időben jelzi, melyik vállalat részére érkezik kocsi. Ezzel egyidőben felhívja a figyelmet a várható nehézségekre is. Például vasárnapra jelzett 15 kocsi előt a vágóhíd számára, de mindjart arra is figyelmeztetett, hogy a kocsit legkésőbb 18 óráig be kell állítani, mert máskép az ottani munkaidő miatt csak késve tudják kirakni. *A kocsimester erre elhalasztott egy kevésbbé sürgős munkát és soronkívül levitték a kocsikat a vágóhidra.* Hasonló eset nem egyszer fordul elő a Kendergyárral, a fűrészteleppel és sok más üzemmel. A vállalatok hálásak ezért a megértésért és azzal válaszolnak, hogy a beállítás után gyakran egy-két órával készek a kirakással és az üres kocsikba azonnal kezdhetik a berakást. Az eredmény: *Jó kocsikihasználás, gyors kocsiforduló.*

★

Az állomáson naponta értékelik az eredményeket, mérik fel a feladatokat, s ezeket megbeszélik a dolgozókkal. Szinte nincs olyan vasutas Szegeden, aki ne tudna válaszolni arra a kérdésre: miből van lemaradás, mit kell még teljesíteni ahhoz, hogy harmadszor is élüzem legyen az állomás. A verseny utolsó napjaiban ez a jelszó: *mindennap túlteljesíteni a tervet!* Ennek az egyhangú lelkesedésnek is az együttműködés az alapja.

Amikor bevezetésre került az új bérezés, a szolgálati főnök a mozgalmi szervekkel felmérte az állomást: *mely szolgálati helyek a legfontosabbak, kiknek a kezében van a siker kulcsa.* Ennek alapján született meg az új besorolás. Álljon itt erről is néhány példa.

A forgalmi szolgálattevők egyaránt 629 forint munkakori bért kaptak. *Most a rendezőn 1100 forint, a Tisza-pályaudvaron 960 és a személy-pályaudvaron 940 forint a forgalmi szolgálattevő illetménye.* Hasonló a helyzet a váltókezelőknél. tolatásvezetőknél, kocsirendezőknél és a többieknél is. Helyes ez? Helyes. *A dolgozók törekednek, hogy kiváló munkájuk jutalmául a nagyobb felelősséggel és több fizetéssel járó helyekre kerüljenek.*

Kétségtelen, hogy a kereseti lehetőség serkentően hat a versenyre, de *a verseny eltetőereje mégis a párt- és tömegszervezeti aktivák felvilágosító munkája, valamint a jó versenynyilvánosság.* A legjobb dolgozók közül, akik a társadalmi munkában is kitűntek, az utolsó négy hónapban öten lettek tagjelöltek és négyen párttagok. A termelési sikerekkel együtt erősödik a termelés motorja, a pártszervezet is, s ezzel már most megvetik az újabb győzelmek alapját.

Bánki Géza

Egy állomás gondja fejlődésének küszöbén

Csupa várakozás és izgatott készülődés *Budapest-Angyalföld* állomás dolgozóinak élete, amióta hírül vették, hogy befejezéshez közeledik az északi vasúti híd építése és májusban megindul rajta a forgalom. Az állomás eddig is nagy szerepet töltött be a budapesti körvasút forgalmában, de a híd üzembehelyezése még inkább megnöveli jelentőségét, hiszen az esztergomi vonal forgalmának legnagyobb része erre irányul majd és a dorogi szénmedence szene, amely eddig nagy kerülővel, Kelenföld állomás érintésével jutott el a fővárosba, a híd megnyitása után itt áramlik keresztül.

Ennek megfelelően átépítik az állomást is. A munka első szakaszaként máris megkezdődött — mint jelentettük — a Béke úti aluljáró építése. Az aluljáró fölött húzódó híd *az állomás lényeges kibővítését* jelenti, mert a pályaudvar valamennyi vágánya áthalad rajta. Uj helyzetében *Budapest-Angyalföld nem csekély forgalmú személypályaudvar is lesz,* szükségessé válik tehát, hogy a felvételi épületnek az utazóközönség részére fenntartott helyiségeit — amelyekben jelenleg a kereskedelmi szolgálat végzi munkáját — visszaadják rendeltetésének, a kereskedelmi dolgozóknak pedig új épületet emeljenek.

Ilyen nagyarányú változások küszöbén az angyalföldi dolgozók bizakodással tekintenek a jövő elé, de *bizakodásukat minduntalan megtöri az állomás jelenlegi forgalmi helyzete, amely nagy mértékben függ a Fővárosi Villamos Vasúttal való együttműködéstől. Ez az együttműködés pedig nem a leggyümölcsözőbb.* Budapest-Angyalföld köztudomásulag a környező gyárak, ipartelepek egész sorát szolgálja ki, ezek közül 13 iparvágánnyal rendelkező vállalatnál az állomási tartalék is dolgozik, mintegy 20—25 vállalat az állomási rakodóvágányon végzi el a ki- és berakást, a többi — körülbelül 50 — vállalathoz pedig a Fővárosi Villamos Vasút vontató járműve jár be a kocsik beállítása és kihúzása végett. Azaz járna ha győzné a munkát. Csakhogy nem győzi s ez az, ami az állomást minduntalan akadályozza, visszaveti munkájában. A régi *Budapest—Ujpest—Rákospalotai Villamosvasút* ideje óta nem sokat fejlődött ennek a szolgálatnak a teljesítőképessége, nyilván ezért is maradt rajta máig a régi elnevezés, a BUR. A BUR 4—5 géppel dolgozik, de gépei kisteljesítményűek, legfeljebb 4—5 kocsit tudnak egyszerre mozgatni és nem győzik a nagy befutások feldolgozását. Gyakori eset az olyan, mint a legutóbbi, amikor például a *Hazai Pamutnak* egyszerre 37 kocsi szene érkezett és a kocsik egy részét napok mulva kényszerkirakással kellett kiüríteni. Az iparvágányok is korszerűtlenek, legtöbbre 2—3 kocsit lehet egyszere beállítani, állapotuk elhanyagolt, gyakori a síntörés és a munkát néha órákra, napokra visszatartó egyéb akadály.

De nemcsak ilyen objektív okok következtében késik a beállítás meg a kihúzás és okoz gyakori torlódást Angyalföld állomáson, hanem azért is, mert a FVV-nél nincs meg az a munkalendület, ami kellő módon segíthetné a pályaudvar forgalmának sikeres lebonyolítását. Nem serkenti gyorsabb munkára az FVV-t az sem, hogy az állomás minden esetben felszámolja a kocsiálláspénzt. *Az FVV ugyanis ezt a terhet rendszeresen áthárítja a felekre.*

— Az a baj, hogy *nincs tisztázva a FVV jogi helyzete a MÁV-val kapcsolatban* — mondja *Szentesi* elvtárs állomásfőnök. — Folynak ilyen irányban tárgyalások és remélhetőleg rövidesen be is fejeződnek. A megoldás az lenne, ha a villamosvasút az ipartelepek kiszolgálása tekintetében Angyalföld állomás rendelkezése alá tartozna, vagy pedig mint külön, önálló csatlakozó állomás működne és felelne az átmenő forgalomért, mint például Törökőr.

Budapest-Angyalföld állomás fejlesztése érdekében az építkezésekkel egyidejűleg ez a probléma is sürgős megoldásra vár.

Meglopták a dolgozó népet

A vasutas dolgozók országszerte áldozatos munkával azon fáradoznak, hogy az őszi forgalom lebonyolítása után sikeresen megoldják a téli forgalom feladatait is. De vannak lelkiismeretlen egyének, akik ahelyett, hogy becsülettel dolgoznának, akadályozzák a jó munkát, szemérmetlenül fosztogatják a népvagyont.

Kiskunlacházán például egész bűnszövetkezet működött. Hozzávetőleges számítások szerint *Örsi* János, *Füstös* János és *Káldi* Bálint málházók mintegy ezer mázsa gabonával károsították meg a dolgozókat.

A MÁV szabályai szerint a feladott gabonafélék egy százalékát szemveszteségként számolják el. Egy százalék nem sok, de egy vagonnál már egy mázsát jelent. Ezekre a mázsákra pályáztak a Terményforgalmi Vállalat felvásárlói és az említett vasutasok. *Persóczky* István, a Terményforgalmi Vállalat begyüjtője 1952 júniusában javasolta *Örsi* Jánosnak, hogy minden kocsinál írjon egy mázsával többet, azután majd osztozkodnak. A csábítás jó talajra talált. Később már csaltak a beszolgáltatásnál is. Nem szolgáltatták be a gabonát, csak egyszerűen csekket kaptak a terményfelvásárlóktól és a csekkre felvették a pénzt.

A zsák megtalálja foltját — tartja a közmondás — és így van ez Kiskunlacházán is. *Vinczellér* Sándor, volt csendőr, a terményfelvásárló dolgozója is csatlakozott a bandához. A bűnöző vasutasoknak arra is volt gondjuk, hogy a főnököt *„semlegesítsék“*. Egy-egy zsák búza, kukorica a malac számára és *Horváth* László állomásfőnök, *„semmit sem vett észre“*.

A kiskunlacházi tanács szerint: *a községben a terménybegyüjtéssel a parasztság nagy része már régóta elégedetlen. A termelőknek egy része nyiltan megmondta a véleményét és panasszal élt. Ügy érezték, hogy a terményfelvásárlók megkárosítják őket.*

De nemcsak Kiskunlacházán éreztette hatását ez a bűnös manipuláció. *Örsi* Antal málházó a népi demokratikus országokba küldött küldeményeket is megdézsmálta, amivel súlyosan csorbította hazánk és vasútunk tekintélyét.

Most a börtönben várják, hogy a nép bíróságától megkapják méltó büntetésüket.

A LAKTANYÁS

Elbeszélés — Írta: Gulyás János

Egész nap esett... A lajhogó télvégi eső a folthátánfolt kabátokon át a csontokig hatolt. Olyan eső volt ez csupán, hogy nem lehetett előle félreállni, de ahhoz elég komor idő, hogy a jó kutyát is kár lett volna kiverni. Az átnedvesedett ujjasok alatt már szinte izzadtak a hátak, amikor Karikó Imre előmunkás a fajrontot jelezte. Mégegyszer lerázta konya kalapját s lassan ballagott a csapat után a laktanya felé.

Mikor beléptek a félig földbe épített, nedves, betonos laktanyába, Laczó Orbán laktanyásnak már hűlt helyét lelték. A kályhába bekészítve a gyujtós.

— Még meggyujtani sem volt ideje a ványadtnak — imigyen Kevi Laci.

Merthát a kissé félszeg, halkszavú laktanyás szálka volt valamennyiük szemében. Különösen amióta felezett a csapat és ennek a cinegének mindig megvolt az egész hete. Az öregéknél azért nem állhatott meg az élet, hogy a vasútnál protekcióval téli létszámba kerültek, csak fél hetet dolgoztak. No, nem azért, mintha az akarat hiányzott volna. Dehát úgy rendelkezett az „osztály“, hogy emberbaráti szeretetből ezidőtájt megfelezte az amúgyis vékony pályamunkás kenyeret.

A laktanyásra, a pályamester mindenesére nem vonatkozott a rendelet. Ezért aztán állt a harag közte és a csapat között. Pedig dehogy tehetett ő arról, hogy neki duplán mérték a vékony porciót. Sokszor már elhatározta, hogy megmondja az irodán, de sosem vett annyi bátorságot, meghát ki venné el a gyerekek szájából minden második porciót. Ő nem is vihette olyan könnyen egy házzal odább a betyárbútort, mint más ember, mert bizony nem mindig tudott már helytállani ott, ahol egész ember kívánt a munka. Nem is mai gyerek volt már, no meg amióta megfázott a kúttisztitásnál, a lélek csak hálni járt belé.

Szinte örült, hogy reggel még aludtak az emberek, amikor elment, este pedig a jobb álmúak már a másik oldalukra fordultak, amikor belopózott a pokróc alá. Sok baj volt a jószágokkal, és emellett a konyha körül is eleget kellett tennie az öregéknél. Kora délután nagy sebtében, úgy ahogy rendbetette a laktanyát, egyébként vajmi keveset tett a vasútért.

Állt tehát a harag. Ha nagyritkán mégis találkozott társaival, szálltak felé az élcek: „Látom, szépen pendülsz a sok zsíros tejtől!“ — így az egyik. „Hallom, hogy kineveztek tehenésznek“ — rá a másik.

Ő csak rántott egyet nyűtt kabátján s továbbállt. Belül a tehetetlenség és a düh marcangolta — dehát mit tehetett. Tagadja, hogy néhanapján jólesik a maradék leves, a gyerekotthagyta tejeskávé?

Amig a nagy berakott tűzhelyen főtt a lebbencsleves, s kiki kanalával ott őrködött mellette, ment a szóbeszéd. A napi téma megvitatása után csaknem mindig visszakanyarodtak Orbán dolgaira, eladdig, míg Kiss Kari újabb dologgal nem ütött szeget a fejekbe.

..már nyúlt is a kezeügyében levő vizeskannáért...

Történt pedig, hogy az egyik este kártyázás közben Kari azzal ajzotta fel a kedélyeket, hogy ő bizony csak a „lisztazárást“ várja meg. Beadja a végleget és megy Ferencvárosba. Ez aztán megbolygatta az esti beszélgetések menetét. Hogyisne! Hiszen Ferencben 20 fillér az órabér az itteni 18 helyett, felezés nincs, sőt szerda este haza is szaladhatnak egy kis hazaiért, mert utalványt kapnak az irodán.

Egyesek helyeselték, mások kételkedtek. Mesebeszéd az. Meghát mondjuk meg, ki cseréli fel a valót az esetlegesért.

Igy ment ez addig, míg el nem jött 22-e. És Kari maradt. Mert filozófus ember volt ő a maga nemében: ha itt felezünk, ott sem lehet rózsás a helyzet. De azért így mégsem mondhatta. Azzal tussolta hát el a dolgot, hogyha otthon az asszonynak sikerül harmados földet vállalni az uraságiból, úgy hazamegy és otthagyja a vasutat.

Igen ám, de az asszony hallani sem akart arról, hogy lemondjon az arcképesről, meg a fixről. No meg maholnap felcseperedik a lány, majd elboldogulnának valahogy, ha netán sikerülne a föld.

Lassan feledésbe ment a szállásváltoztatás, maradt hát a régi nóta, Laczó Orbán szapulása.

Egyik este mégis megbomlott a rend. Ugy történt, hogy a március elsejei fizetés után, amikor Lukács Gábor a kontósgazdát kifizetve, ballagott a kantin felé az új kontózás megkezdése végett, találkozott a gazdával. Lukács illedelmesen köszöntötte — fogadta is a pályamester, a szóbeszéd közben azt találta mondani: — Nem lenne elég kevesebb is abból a pálinkából, Lukács? És hogy hogy nem, szóba hozta Laczó Orbán nevét, hogy az bizony fogához veri a garast.

Gábornak sem kellett több. Ugyis a begyében volt már a laktanyás, de most megkapja a magáét. Annyi biztos, hogy akkor este Lukács nem állt meg a hat féldecig. Ráadásul a laktanyában találta Laczót, aki a ládáján ülve éppen a bakancspatkót szegelgette.

Lukács Gábor szétvetett lábakkal megállt előtte:

— Hát ide figyelj, te urak lábakapcája, te heptikás csontváz! Hát téged állít az a jó... gazdád elém például. Téged, aki még azt sem láttad, hogy mi az a munka! Hát tudd meg, te ingyenélő, ha abba nem hagyod az áskálódást, eltaposlak, mint egy semmit!

Ezzel már nyúlt is a kezeügyében lévő vizeskannáért, hogy lesujtson a mitsem értő, húzódozó Laczóra. De amikor az edényt emelni készült, egy erős kéz, a Birkás Imréé megállította útjában. Orbán pedig felrántotta a patkótlan bakancsot, kisurrant a laktanyából. Néhány percig döbbent csend, s utána elmondta ki-ki a véleményét.

Elég ennyiből annyi, hogy az eset után megoszlottak a vélemények Laczó személyét illetően. Bárcsak titokban, de biztatgatták, hogy ne hagyja magát az élő fába is belekötő Lukács előtt. Mert hát nem ő volt az első, akinek Lukáccsal dolga akadt, s az ellenlábasok úgy érezték, hogy ezzel is törlesztenek egy kicsit az adósságból.

Mintha számotvetnének a multtal...

Szegény Laczó Orbán! Hogy szállhatott volna ő szembe a bivalyerős Lukáccsal. Kerülte ezután még a pillantását is. De megbocsátható, hogy olyan jól esett sokat kesergő lelkének az, hogy vannak, akik őt is emberszámba veszik, mégsem felejtették azt, hogy amikor még ő is jobban bírta magát, megfogta bizony a dolog vastagabbik végét.

És múltak az évek... Ősz váltott forró nyarakat. S mint ahogyan elhervad a levél, el a virág, úgy hervadt Laczó Orbán laktanyás. Egyrészt a gond, másrészt a belső baj emésztette. Lassan elmaradtak az élcek, de lassan elmaradt Orbán is. Harminchét őszén ágynak dűlt. Nemhogy a pályamesterék tejétől, de az asszony főztjétől sem pendült. Az utolsó napig elbeszélgetett. A máskor élcelődő cimborákkal még vasárnap délután is eldiskurált, éppen a laktanyai életről, a kötekedő Lukácsról, a pályamester tehenéről, Kiss Károly harmados vetéséről. Kevi Laci el is szégyelte, amikor azon esett szája, hogy nemsokára kipendül. De Orbán nem hitt a szavaknak. Ő érezte a saját baját. És egyszer a bajnak is vége esett. Pénteken alkonyatkor őt búcsúztatta a lélekharang.

★

A temetés és a lakodalom gyakran összebékít. Az újonnan hantolt sír mellett hallgatagon ott álltak a laktanyabeliek is. Mintha számotvetnének a multtal, mintha bocsánatot kérnének attól, aki már nem tud megbocsátani.

S esténként — bár már régóta van új laktanyás — szinte várják, hogy Orbán besurranjon a pokróc alá. Csak mikor végleg elment, akkor érezték, hogy ő is egy volt közülük, talán gyengébb, talán szótlanabb, mint a többi, de az mindennapos gondjukhoz hasonlóval küszködő, nagyobb kenyérért harcoló élet után szállt sírba néhai Laczó Orbán.

A Szovjetunió tízéves segítsége vasutunknak

A tíz év előtti naptár lapjai hazánk történelmének legsúlyosabb és legszebb napjait idézik. Az ország nagy része még a fasiszta nyilas rémuralom igájában vérzett — de északkeleten, keleten és délen már diadalmasan nyomult előre a Szovjet Hadsereg, a rombadöntött ország mind nagyobb területén kelt fel a szabadság napja, támadt fel az élet.

Nem kell elmondanunk, mindnyájan szemtanui voltunk, milyen örökséget hagytak a vasútra a német és magyar fasiszták. A szörnyű pusztulás láttán nagyon sokan jelentették ki lemondó reménytelenséggel: „Még egy évszázad alatt sem állíthatjuk helyre a vasutat."

Az első perctől...

És rövid idő mulva már vasúton érkezhetett az éhező Budapest lakossága számára a Szovjetunió és a vidék élelmiszer küldeménye. A legfontosabb vonalakon megindulhatott a közlekedés. Az újjáépítés munkájában hősiesen helytálltak a magyar vasutasok, de már a kezdet kezdetén csak úgy érhettek el eredményt a gigászi munkában, hogy mindenben segítségükre volt a Szovjetunió. Az elmúlt tíz évben, a nagy erőpróbáknál, a hatalmas szállítási feladatok megoldásánál egy pillanatig sem szűnően érezhettük ezt a segítséget.

Fővonalaink nagy részét a Vörös Hadsereg műszaki alakulatai helyezték üzembe. Mozdony- és kocsiparkunk helyreállításához fát, vasat, alkatrészeket, szenet kaptunk. Közvetlenül a felszabadulás utáni időszakban nem egyszer a Vörös Hadsereg gondoskodott egyes városokban, vasúti csomópontokon a vasutas dolgozók élelmezéséről is.

A kezdeti anyagi és technikai segítség a fejlődés folyamán úgy bővült, ahogyan a vasút feladatai növekedtek. A szocializmus építése, a dolgozó nép életszínvonalának emelése a vasutat is új, a multban el sem képzelhető arányú feladatok elé állította. A régi módszerekkel a vasutas dolgozók mégoly odaadó munkával, helytállással sem tudták volna megoldani ezeket a feladatokat. Uj módszerekre volt szükség, olyanokra, amelyekkel az új feladatokat újmódon végezhetik el. A szovjet tudomány új felfedezésekkel, találmányokkal, technológiai eljárásokkal és termelési módszerekkel, a szovjet vasút legkiválóbbjainak személyes segítségével, kipróbált, gazdag tapasztalataival állt a magyar vasutasok mellé.

Élenjáró mozgalmak

A hároméves terv sikeres befejezésével egyidejűleg kezdődött vasútunkon az egyik legjelentősebb szovjet módszer alkalmazása: *a 2000 tonnás mozgalom. Pányin* elvtárs személyes útmutatása nyomán a többterheléses mozgalommal a magyar vasutasok megdöntötték a régi technikai normákban megállapított vonatterheléseket és ma már a mozdonyok százai viszik a többterheléses szerelvényeket. A mozgalomnak — éppen úgy, mint a másik igen nagyjelentőségű szovjet módszernek, az „*500 kilométeres*" mozgalomnak — abban van a különös jelentősége, hogy nem marad pusztán a mozdonyszemélyzet mozgalma, hanem magával ragadja a vasút többi szolgálati ágainak a dolgozóit is, és nagyban elősegíti az annyira fontos együttműködést. A két mozgalom amellett, hogy megnövelte a vasút teljesítőképességét, nagy mértékben csökkentette a szállítás önköltségét, s a rejtett belső tartalékok egész sorát tárta fel. Az „500 kilométeres" mozgalom rövid idő alatt többmillió forintos megtakarítást eredményezett, a két mozgalom bevezetésével sokezer tonna szénmegtakarítást értünk el.

Ugyancsak a Szovjetuniótól vettük át a mosástól-mosásig mozgalmat, amellyel sikerült elérni, hogy a régi 1500—2000 kilométeres út utáni mosásokkal szemben ma átlagosan 8000 kilométerenként kell csak leállítani kazánmosásra a mozdonyokat, de kiváló gondossággal karbantartott gépek 15.000—20.000 kilométeres, sőt magasabb teljesítmények elérésére is képesek.

A szovjet tapasztalatok nyomán vezettük be az irányvonati rendszert, amelynek kifejlesztésével elértük, hogy csökkent a továbbításra kerülő elegy rendezésére fordítandó idő, a tolatások, átrendezések munkája, javult a vonóerő kihasználása, lényegesen megrövidült a kocsiforduló idő. Nagyrészt többezer irányvonatunknak köszönhetjük, hogy jelenlegi mozdony- és kocsiparkunkkal — amely alig több mint a felszabadulás előtt volt — háromszor akkora szállítási feladatokat tudunk lebonyolítani, mint 1938-ban.

A Szovjetunió vasútainál bevált módszerek szerint vezettük be a forgalom irányításának korszerű rendszerét, a *központi menetirányítást.* Az egyes szolgálati ágak tervszerű együttműködésének biztosítására s az áruszállítás egységes technológiai folyamatának megvalósítására bevezettük az *üzemviteli tervezés rendszerét.* Ezzel biztosítottuk a járművek, a pályák, az állomások, valamint egyéb berendezéseink tervszerűbb, jobb kihasználását, ezzel pedig együtt jár a teljesítmények további fokozása.

Biztonságos utazás

Felbecsülhetetlen értékű támogatást kaptunk a Szovjetuniótól a vasúti jelző- és biztosítóberendezések fejlesztéséhez. Több éven keresztül a legkiválóbb szovjet szakemberek segítségével, valamint a Szovjetunióban szerzett személyes tapasztalatok alapján elkészítettük az automatikus térközbiztosító berendezések és az állomási berendezések terveit. Vasútunkon a Szovjetunió gazdag útmutatásai alapján vezettük be az új automata biztosítás módszerét.

Járműjavítóink munkájában szintén nélkülözhetetlen volt a Szovjetunió segítsége. A régi, elavult gépek helyett több járműjavítónkban szovjet gépek könnyítik meg a dolgozók munkáját. Ugyancsak a szovjet járműjavítók tapasztalatai alapján vezették be a fűtőszalagos és cserejavításos rendszert; a Debreceni Járműjavító átalakítása során szovjet mérnökök közvetlen segítséget nyujtottak a futószalagos javítás bevezetéséhez.

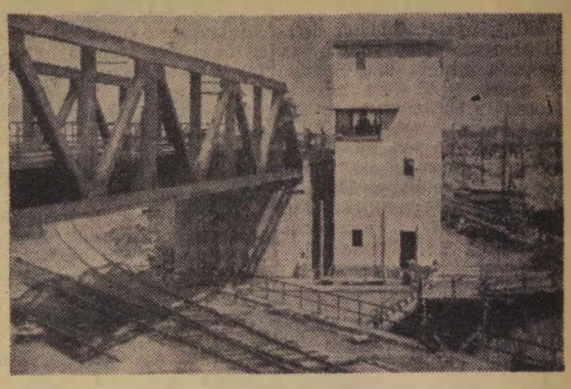
A gyakran megerőltető pályafenntartási és rakodási munkák gépesítése szintén a felszabadulás utáni években indult meg, mert addig sem hazai tapasztalatok, sem magyarnyelvű szakkönyvek nem álltak rendelkezésünkre. Az első lépések megtételéhez a szovjet szakirodalom nyujtott segítséget. A Szovjetunió Vasúti Tudományos Kutató Intézetének kiadásában megjelent szakkönyv nélkülözhetetlen volt a hazai rakodási munkák gépesítésénél. A szakkönyveken kívül a Szovjetunió lehetővé tette, hogy magyar szakemberek személyesen is megismerhessék a Szovjetunió fejlett gépesítési módszereit.

A vasutas dolgozók egészségéért

A gazdag műszaki segítségen kívül egészségügyi, szociális vonatkozásban is igen sokat használhattunk fel a Szovjetunió gazdag tapasztalataiból. *Germanov* szovjet professzor, a vasúti egészségügy szakértője ittjártakor nagy odaadással és szeretettel foglalkozott a MÁV Kórházzal, és a Központi Rendelő Intézettel. Megismertette a vasúti szolgálattal összefüggő megbetegedések elleni harc tudományos feladatait, javaslatára állítottak fel külön osztályt a magas vérnyomásban megbetegedett vasúti dolgozók kezelésére. Iránymutatása alapján készültek el a 240 ágyas, Budakeszin épülő vasutas tüdőkórház tervei.

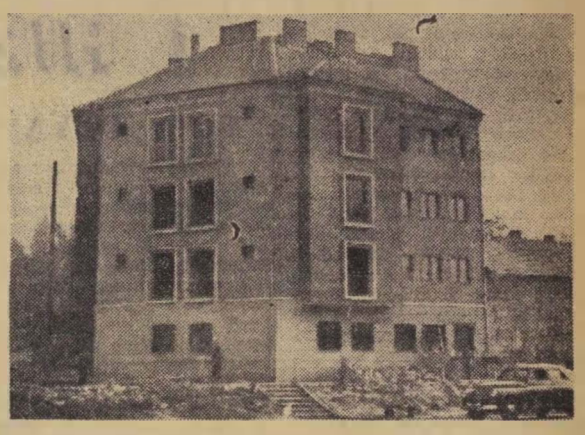
A felszabadulás első percei óta a vasutas dolgozók napról napra érzik a szovjet vasutasok segítségét. Rajtunk, magyar vasutasokon múlik, hogy szocialista vasutunk építésében, nagy feladataink megoldásában, mindennapi munkánkban minél eredményesebben használjuk fel ezt a gazdag, sokirányú segítséget.

1954-ben számos új létesítménnyel gazdagodott vasutunk



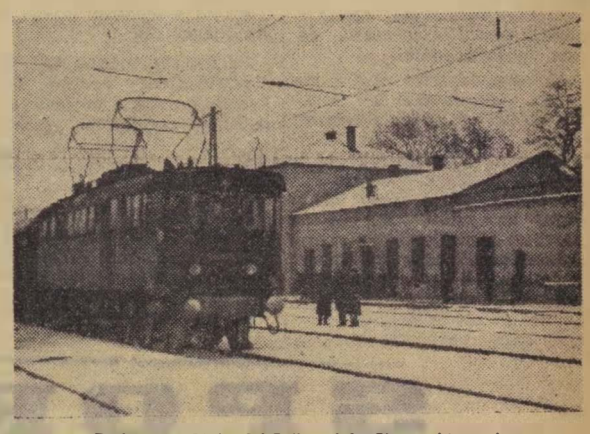
Tovább bővült Budapest-Ferencváros pályaudvar. Képünkön az ország legmodernebb gurítódombját, a ferencvárosi Keleti rendezőt láthatjuk.

★ ★ ★



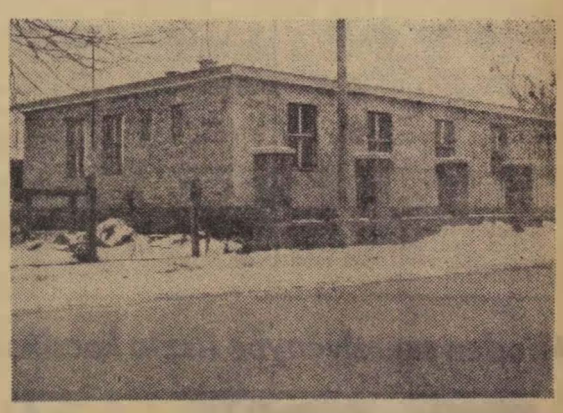
A Róka utcai MÁV lakóépületbe is beköltöztek az új tulajdonosok.

★ ★ ★



Budapest—Gödöllő között elkészült a villamosítás. Az első villanymozdony próbaútján befutott Gödöllő állomásra.

★ ★ ★



A modern türjei laktanya nyugodt pihenést biztosít dolgozóinknak.

★ ★ ★

Uj, korszerű mosdót kapott a miskolci fűtőház (Németh Gyula felv.)

KÉT MOZDONYFŰTŐ TAPASZTALATAIRÓL

HARMINCHATÓRAI SZOLGÁLAT után a ferencvárosi *Simon*-mozdonybrigád átadja gépét, a 411 051-es sztálinvárosi „pendli"-gépet *Szabó* II. Gyula brigádjának. Ezúttal is három forduló „fért bele" a 36 órába, mint már annyiszor Budapest-Ferencváros és Sztálinváros között. A brigád tagjai megérdemlik hát a most következő 36 órás pihenőt. De még mielőtt jól megérdemelt pihenőjükre térnének, tartsuk vissza néhány pillanatra a brigád két tagját, *Rafael* János és *Kiss* Pál fűtő elvtársakat. Mozdonyvezetőjükkel együtt élenjáró dolgozói a vasútnak, hiszen „az őszi forgalom legjobb dolgozója" címért folyó versenyben októberben ők is az elsők közé kerültek.

Szerény, csendes ember mindkettő, de az ifi-korhatárt alig pár évvel túlhaladott Rafael elvtársnak megoldódik a nyelve, amint munkájáról, téli tapasztalatairól kérdezzük.

— Telet szerencsére eddig még nem igen éreztünk — mondja. Majd hozzáteszi: — Igaz, tavaly is januárban kezdődött. Ne bízzuk hát el magunkat, a kutya az idén sem eszi meg a telet. Öt éve vagyok a vasútnál, három éve mozdonyon, sok tapasztalatom tehát nincs még a téli munkában, de öreg mozdonyvezetőktől, fűtőktől hallom, hogy olyant, mint a tavalyi, ők sem sokat értek. A tavalyi tanulságok alapján tehát el kell készülnünk minden eshetőségre. Mi, a magunk részéről meg is teszünk mindent, hogy télen is fennakadás nélkül tudjuk továbbítani sztálinvárosi irányvonatainkat, mert ebben a fordában járunk már két éve.

— LEGFŐBB GONDUNK minden időben, de így télen különösen *a jó karbantartás.* Mozdonyvezetőnk, Simon elvtárs folyton erre oktat. Magunk is állandóan figyeljük a gépet és ha valahol látunk egy kis kifújást, azonnal tömítgetjük.

— Az idén másik jó fegyver is van a kezünkben a tél ellen: *az egylapátos tüzelés.* Tavaly még nem tudtuk alkalmazni, mert nem volt kétszárnyas tolóajtónk. A nyáron azonban fővizsgán volt a gépünk és kétszárnyas tolóajtóval felszerelve kaptuk vissza. Hálásan gondoltam ekkor azokra az öreg fűtőkre, köztük *Csinos* Andrásra, akik megtanítottak az egylapátos tüzelésre. Azóta Kiss elvtárssal együtt ezt a tüzelési módszert alkalmazzuk és *sokkal több szenet takarítunk meg, mint azelőtt.* Az egylapátos tüzelésnek köszönhetjük októberi 25 százalékos szénmegtakarításunkat is.

KISS ELVTÁRS helyeslőleg bólogat, Rafael elvtárs pedig folytatja:

— Nagy segítségünkre van a Fonó-féle bukórács is, ennek szintén kihasználjuk minden előnyét. Ha megvastagszik tüzünk, nem kérünk kitérőt, hanem mindig alkalmazzuk a bukórácsos tűztisztítást, Simon elvtárs lezárja a szabályozót, mi pedig menetközben leeresztjük a salakot a hamuládába. A szenet különben indulás előtt jól előkészítjük; amíg nincs fagy, jól meglocsoljuk. Vékony, éles tűzzel indulunk, kis töltéssel, kis tolattyúnyomással. Voltam én már ezen a gépen más mozdonyvezetővel is, aki tíz tolattyúnyomással utazott ott, ahol Simon elvtárs 6—7 tolattyúnyomást alkalmaz. Persze 10 tolattyúnyomás mellett Pusztaszabolcsig 5 tonna szenet kellett eltüzelnem a megszokott 3 helyett.

— Ha már itt tartunk, meg kell mondani azt is, nagy szerepe van munkánkban az egymás iránti megértésnek, az összeszokottságnak, a baráti viszonynak — elegyedik most a beszélgetésbe Kiss elvtárs. — Simon elvtárs semmit sem csinál nélkülünk, mindenben kikéri a véleményünket. Mindig hármasban beszéljük meg, mennyi terhelést vállalunk. A mi vonalunkon 600 tonna az előírás, de mi legtöbbször 1000—1200 tonnát viszünk. Persze ezt csak úgy tudjuk megcsinálni, ha a szemünk állandóan a pályán van, vagyis *jól kihasználjuk a lejtviszonyokat.* A vonalunk köztudomásúlag dimbes-dombos, azért aztán amikor félig leszaladtunk egy-egy lejtőn, Simon elvtárs belehúz a szabályozóba és ezzel a lendülettel, hat tolattyúnyomással fel tudunk menni a következő dombra. Eddig még csak kétszer akadtunk meg, mind a kétszer Százhalombattánál, ahol a nyolcezrelékes emelkedő előtt a jelzőnél megállított bennünket a forgalom. *Azóta mindig előre megbeszéljük a menetirányítóval, hogyha személycsoportba kerülünk, engedje el előttünk a vonatokat, nekünk pedig utánuk adjon végig zöld utat.* Nincs is különösebb panaszunk a forgalomra, csak az, hogy *a Keleti-fűtőház 424-es brigád gépeit mindig előnyben részesítik, holott mi is mindig ugyanannyi idő alatt, ugyanolyan terheléssel tesszük meg az utat.* Számtalanszor megtörtént már, Pusztaszabolcson, hogy az utolsó pillanatban befutott Keleti 424-es kapta meg a nekünk szánt vonatot.

Kiss és Rafael elvtárs valamennyi ezen a vonalon utazó ferencvárosi mozdonybrigád nevében kéri, változtassák meg ezt az „előnyszabályt", amelyet sehogyan sem tudnak megérteni.

Szász Ferenc

Leveleink nyomában

„Csak a gomb hiányzik" című november 13-án megjelent cikkünkben kifogásoltuk, hogy a 120 000 forint költséggel Balassagyarmaton épített fürdőt a dolgozók nem tudják használni, mert hiányzik egy boyler-csap és két méter hosszú egycollos cső. *Bedő József* elvtárs, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője értesítette a szerkesztőségünket, hogy a hiányosságokat megszüntették és a fürdőt átadták rendeltetésének.

★

Több vasutas feleség fordult panasszal szerkesztőségünkhöz, hogy a munkából fáradtan hazatérő férjüket hideg lakás várja, mert Simontornya állomás nem kap tüzelőt. A panaszt *Magyari István* elvtárs, a pécsi igazgatóság helyettes vezetője megvizsgálta és dicséretes gyorsasággal intézkedett. Simontornya állomásra a szükséges tüzelőanyag nagyrésze megérkezett.

★

Réval Lajos elvtárs, bátaszéki dolgozó, lakása rendbehozatala körüli huzavonáról tájékoztatta szerkesztőségünket. Panaszát a vasúti főosztály 6. szakosztálya megvizsgálta és intézkedett, hogy a szükséges munkálatokat december 15-ig végezzék el.

★

Lapunk november 22-i számában *Bognár Károly* elvtárs kifogásolta, hogy csőhiány miatt, közel 300 tapolcai vasutas nem tud megfelelően tisztálkodni, mert nem működnek a mosdók. Panaszát *Papp Károly* elvtárs, a vasúti főosztály 6. szakosztályának vezetője megvizsgáltatta és megtette a szükséges intézkedéseket a hiányosságok megszüntetésére.

AZ ECSETEK, VÉSŐK BIRODALMÁBAN

A Népszínház utcára nyíló ajtón szerény tábla hirdeti: *Vasutas Képzőművészeti Kör.* A lefüggönyzött ablakok mögül hívogató fény vonzza az újságírót, mintha csak mondaná: gyere, nézd meg, hogyan alkotnak a képzőművészet vasutas ígéretei, hogyan kezelik a rajzkrétát, hogyan mintázzák szoborrá az agyagot azok, akik még néhány órával ezelőtt nehéz szerszámot szorongattak a járműjavítóban, vonatokat irányítottak az állomáson.

Szobrászok között

A tágas műteremben, melynek falát a képzőművészeti kör tagjainak alkotásai díszítik, vagy húszan serénykednek. Külön csoportban a szobrászok, a festők, és grafikusok. A szobrászok félkörben veszik körül az emelvényen álló modellt. Ügyes ujjak rakják vékony drótvázra az agyagot, formázzák a karcsú nőalakot.

A *„fésülködő nő"* alakja mintázódik kezük nyomán. Lágy vonalakban rajzolódik a derék karcsú vonala, a tükröt tartó kar finom hajlása. *Gelencsér József*, Rákosrendező dolgozója, áll az egyik készülő agyagszobor előtt. A félig kész mű hetek szorgalmas munkája, évek tanulásának eredménye. Mennyi műteremben töltött szabadidő, mennyi kísérlet eredménye, amíg odáig jutott, hogy ügyes ujjai között egy nő szépen formált alakját veszi fel az élettelen agyag.

Mennyi tehetséges ember csak ebben a kis csoportban is, akiknek képessége most kibontakozhat szocializmust építő hazánkban, s elveszett volna, ha nem dereng fel tíz év előtt a szabadság hajnala. Talán van közöttük olyan, akinek müve évek mulva valamelyik nagy szocialista építkezésünket díszíti, a dolgozók ezreit gyönyörködteti...

Ezt a gondolatot nem a véletlen, nem csupán a fantázia szülte. E képzőművészeti körből már négy fiatal tehetség került a főiskolára és a most is közöttük dolgozó *Fejes Gyula* elérte, hogy tehetsége, szorgalma folytán a Landler Járműjavító elektroműszerészéből csak festészettel foglalkozó hivatásos művészé váljon. Még nehéz, küzdelmes út áll előtte, hogy vágyai valóra váljanak, de ez az út nyitva áll, tehetsége, szorgalma végigvezetheti rajta.

Az alkotás néhány perces szünetében a festőkkel beszélgetünk. Tele vannak elképzelésekkel, elgondolásokkal, melyekkel már az 1955. évi vasutas képzőművészek kiállítására készülnek.

Fejes Gyulát a szocializmust építő ember egészségvédelmét kifejező mű foglalkoztatja. Az elképzelés — mely még csak fejében váltakozik ezernyi formában — *egy vasutas, aki gyógyultan távozik a kórházból.*

Gomola Józsefet — az Északi Járműjavító dolgozóját — már évek óta „izgatja" egy nagyszerű téma. *A járműjavító lármás mozdonyszereldéje, a hegesztőpisztolyok villódzása, a dolgozó munkás mozgásának ritmusa kívánkozik ecsetjére.* Talán ott látjuk majd művét az 1955-ös kiállításon *Németh* Kálmán alkotása mellett, aki a festői fekvésű *veresegyházi állomást* és környezetét szeretné megörökíteni.

Mennyi tervet, mennyi születendő alkotást rejtegetnek e képzőművészeti kör fiatal tehetségei. *Bottyány* Lajos, a *családot* akarja ecsetjével megalkotni, a képen az egyik szakemberük kisfia lenne. E vágyak megvalósulásának előkészítő napjai zajlanak itt szorgalmas munkával a Népszínház utcai műteremben.

A fehér rajzpapíron szénvázlatok születnek. Segítő szakemberek nevelik, tanítják a fiatal vasutas művésznemzedéket, akinek munkája művészi formában örökíti meg napjaink vasutasainak hősi küzdelmét, egyre szépülő életünk számtalan, csodálatos témáját.

HÍREK

OLVASÓINKHOZ

Új évfolyamába lépett a „Szocialista vasútért". Ebből az alkalomból örömmel jelentjük be kedves olvasóinknak, hogy az új esztendőben lapunk megnövekedett terjedelemben, gazdagabb tartalommal, minden héten 6 oldalon jelenik meg, ára azonban változatlan marad. Közöljük egyben, hogy mindaddig, amíg az előfizetések szervezése be nem fejeződik, olvasóink az eddigi módon példányonkint is megvásárolhatják a lapot. Kérjük a sajtómegbízottakat, hogy a múlt évről esetleg elmaradt díjakat, illetve az előfizetési díjakat mielőbb küldjék be a 01878001 számú csekkszámlán. A lapterjesztéssel, előfizetéssel kapcsolatban minden kérdéssel forduljanak a Népszava Lapkiadó Vállalathoz, Budapest, VII., Rákóczi-út 54. Telefon: 223—499.

— **Húszmillió forintos költséggel** új vasútállomást kap Győr a fasiszták által szétrombolt és azóta ideiglenesen helyreállított pályaudvar helyén. Az építkezést ez év elején megkezdik.

— *AZ ÚJ VASUTAS TANÁCSTAGOK részére értekezletet tartott a szegedi vasút politikai osztály. A résztvevő elvtársak tiltakozásukat fejezték ki Nyugat-Németország felfegyverzése ellen.*

— *ÚJ FELVÉTELI ÉPÜLETET kap tizenötmillió forintos költséggel Hatvan állomás. Az építkezést január első napjaiban kezdik meg és a tervszerint 1955. december 31-ig befejezik.*

— **Gyermekvárótermet avattak** Nagykanizsa állomáson. A várótermet, mely gazdagon fel van szerelve játékkal, Lisiczky Lajos állomásfőnök adta át rendeltetésének. A vasutas napközi otthon egyenruhás apróságai kedves műsorral szórakoztatták a megjelenteket.

— *JÓLSIKERÜLT KARÁCSONYI ÜNNEPSÉGET rendeztek a balassagyarmati vasutas gyermekek részére a kultúrotthonban. Muhari László állomásfőnök elvtárs kedves beszélgetést folytatott a kicsinyekkel. A gyönyörűen feldíszített, villanyfényben sugárzó fenyőfa és az ajándékba kapott szaloncukor nagy örömet szerzett a gyermekeknek.*

SPORT

SIKEREKBEN GAZDAG ÚJ ESZTENDŐT!

Az év utolsó napjaiban még a megszokottnál is nagyobb a forgalom a Lokomotív SE Benczur utcai székházában. Mrovcsák József elnök ajtajának kilincsét szinte egymásnak adják a „látogatók". Az ország minden részéből érkeznek a sportvezetők, hogy írásbeli jelentéseik után személyesen is beszámoljanak a végzett munkáról, tapasztalatokról. A mult ecsetelésén kívül valamennyi látogató hoz a tarsolyában friss terveket, ötleteket a következő esztendőre.

Az elnök türelmesen végighallgatja a beszámolókat, melyek során aránylag rövid időn belül mintegy filmszerűen lepereg az 1954-es esztendő, amely az elmúlt évekhez viszonyítva jelentős előrehaladást hozott a vasút sportéletében: világ- és Európabajnokokkal és több országos bajnokkal öregbítette a vasutas sport hírnevét. A legtöbb sportkör és szakosztály nagyszerűen megállta helyét. Az 1954-es esztendő jelentős sikert hozott olyan szakosztályoknak is, amelyek ezideig nem sokat hallattak magukról. Kerékpárosok, atléták jó ideig csak sereghajtók szerepét töltötték be, ebben az évben viszont ugrásszerűen előrehaladást mutattak. Vidéken ma már tömegsporttá lett e két sportág vasutas viszonylatban is. Az év végi „mérleg" természetesen híven megmutatja a hibákat is. Akadtak szakosztályok (igaz, hogy igen kis számban), amelyek visszaesést mutattak, de ezek a hibák is eltűnőben vannak. Gondoljunk csak a labdarúgókra, akik éppen ezekben a napokban nyujtottak olyan országszerte elismert teljesítményt, mellyel jórészt feledtetni tudják átmeneti visszaesésüket.

Mint a legtöbb helyen, úgy a Lokomotív SE-ben is a tekintet már a jövőre irányul. Hatalmas feladatok állnak a vezetőség előtt. A nemrég végrehajtott három egyesület fuziója ugyancsak megnövelte a feladatokat.

Mrovcsák József elnök erről így nyilatkozik: — A Lokomotív, az Előre és a Postás SE is kis egyesületnek számított a Honvéd, Dózsa és a Vasashoz viszonyítva. Igy természetesen eredményeik sem lehettek olyan jók, mint a felsoroltaké. Az igen észszerű egyesülés folytán ütőképes, kitűnő erőket képviselő egyesületté váltunk. Igy már nagyobb siker reményében vehetjük fel a harcot a „nagyokkal". A nemes vetélkedésnek pedig az egész magyar sport látja majd hasznát. Tervünk az, hogy közös vezetés mellett a sportkörök mind megmaradjanak. Sőt azt szeretnénk, ha minél nagyobb önállóságra tennének szert. Összevont minőségi szakosztályokat egyelőre csak a fővárosban hozunk létre. Később a nagyobb vidéki városokban is sor kerül erre.

Remélem, hogy ebben a munkában minden érdekelt sportember erejét megfeszítve segíteni fog, s ha ez így lesz, akkor az 1955-ös esztendőt minden eddiginél nagyobb sikerrel fogjuk lezárni. Ehhez kívánok én minden munkatársamnak és sporttársamnak boldog új esztendőt.

Ezzel a köszöntéssel távozik a legtöbb látogató is Mrovcsák elvtárstól és ezt kívánjuk mi is a Lokomotív-sportolóknak.

Minden szerelvénybe tiszta kocsikat

B. Nagy Lajos kocsimosó a Nyugati Kocsiszolgálati Főnökség dolgozójának szívügye a tiszta kocsi. Normáját átlagosan 180 százalékra teljesíti

(Kovács Géza felv.)

Miért indulnak pontosan a munkásvonatok Buda–Császárfürdőről

Napi 23 pár személyvonata van *Buda-Császárfürdő* állomásnak. Ebből reggel, délben, este 3—3 pár munkásvonat. Üzemi dolgozók tömegeit hozzák a vonatok a pilisi falvakból Budapestre, viszik a fővárosból az esztergomi vonalon lévő községekbe, a távolabbi Dorogra, Esztergomba, sőt Komáromba is. A budapesti körvasútra és a Székesfehérvár felé irányuló teherforgalmon kívül az állomás négy iparvágányt szolgál ki. Ha ehhez hozzászámítjuk a sűrűn áthaladó BEV-vonatokat, minden vasutas tisztában lehet vele: nem könnyű a helyzete az állomásnak.

Lássuk csak, hogyan állnak helyt ilyen körülmények között a császárfürdői vasutasok, s hogyan biztosítják a munkásvonatok menetrendszerinti indítását.

Folyamatos együttműködés

Éppen benn áll az állomásban a 15.35-kor Esztergomba induló 3426-os munkásvonat. Mozdonya eddig szorgalmasan fűtötte a vonat végét, most csak arra vár, hogy a Budapest-Margithíd állomásra 15.11-kor érkező szentendrei BEV-szerevény áthaladjon. Ez 15.09-kor meg is történik. *Barsi* György gépkísérő ebben a pillanatban fellép a mozdonyra, zászlajával jelt ad és a gép körüljár. Öt perc is alig telik bele és a gép ott áll a vonat elején. Ekkorra odaérkezik *Gulyás* Mihály tömlőlakatos is, hogy összerakja a gőztömlőket és a légféket. A művelet végrehajtásánál mindvégig jelen van *Blázsik* Irén külsős forgalmi szolgálattevő, irányít és ellenőriz.

Nézzük az órát: 12 percig tartott az egész művelet. Indulásig 14 perc van még hátra. Figyeljük a kocsikat. Pár pillanat és a gőzölgő vezetékek mutatják, hogy a gép ismét megkezdte a fűtést. Fellépünk a vonat közepén az egyik kocsiba. *Ostheimer* Ede elvtárs, a VI. kerületi Lakáskarbantartó Vállalat dolgozója, Pilisszentivánra hazatérőben, elégedett a fűtéssel. A kocsiban 18—19 fok meleg lehet, ami a jelenlegi enyhe időben megfelelő hőmérséklet.

15.28-kor újabb BEV-szerelvény halad át. *Biró* elvtárs forgalmi szolgálattevő csak erre várt. 30-kor adja az utasítást az 1-es számú őrhelynek: *a 3416-os kijárást az elsőről.* Két perc és a vezető váltóőr jelenti a szabad kijáratot. A forgalmi szolgálattevő megadja a hozzájárulást. 34-kor zöldre vált a kijárati jelző, *Blázsik* elvtársnő ott áll a gépnél, felemeli tárcsáját és a vonat pontosan 15.35-kor elindul.

Bent a főnöki irodában *Balázs* András elvtárs, állomásfőnök elénk teszi a naplót és mutatja:

— Tessék, így van ez mostanában mindig. Az utóbbi időben csaknem teljesen kiküszöböltük munkásvonataink késését. A brigádok jó versenyszellemének, a brigádtagok pontosan kapcsolódó folyamatos munkájának köszönhetjük: ezt, amint az előbbi indulás példája is mutatta.

Egy betű és 1.3 százalék különbség

És csakugyan, amint végigböngésszük a naplót, azt látjuk, hogy december első két dekádjában a *Selényi*-brigád túrjában csupán egy késés fordult elő. A második túrban, amelynek egy betű különbséggel *Hetényi* forgalmi szolgálattevő elvtárs volt a vezetője, két késés volt ezen idő alatt, a harmadikban, *Biró* elvtárs túrjában pedig három. De ebből a 20 nap alatti hat késésből csak kettő történt munkás vonattal, ebből is egy, a Timár utcai térköz hibájából. A brigádok között jelenleg így áll a verseny: *1. Setényi-brigád 104, 2. Hetényi-brigád 102,7, 3. Biró-brigád 102 százalék.*

Hogyan sikerült elérni a brigádok összehangolt, az egyes munkafolyamatok késedelemnélküli, jól egymásbakapcsolódó munkáját?

Az állomásfőnök nem sajnálja a fáradságot. Minden szolgálatátadáskor *külön megbeszéli a dolgozókkal a munkás- és személyszállító vonatok rendességének esetleges problémáit s állandóan arra figyelmezteti őket, legyenek leleményesek, ragadjanak meg minden alkalmat BEV-vonalmentes időben a vágányok előkészítésére, a forgalmat zavaró egyéb akadályok elhárítására.* Hogy ennek is van foganatja, mutatja a szakszervezet elnökségének vörösselyem vándorzászlója is, amelyet harmadik negyedévben hódított el az állomás a békásmegyeriektől. A zászló ott áll a főnöki íróasztal mellett. Amikor a dolgozók szolgálatátadáskor szemben állnak vele, büszkén olvashatják róla az aranyhimzéses feliratot: *„A vonal legjobb üzemének".*

Közokirathamisításért félévi börtön

Horváth III. József ferencvárosi vonatfékező feljelentette a szakszervezetet, mert nem folyósították részére visszamenőlegesen a szerinte jogos családi pótlékot. Panaszát a *„Ludas Matyi"* című laphoz is eljuttatta, hozzátéve, hogy a szakszervezet a kerületi tanács igazolását sem vette figyelembe. A szakszervezetnél az ügy előadója, *Keszei László* elvtárs gyanúsnak találta a tanácstól hozott igazolást, mert azon az 1954-es évszámot 1953-asra javították. A vizsgálatnál kiderült, hogy *Horváth III. József* valóban hamisította az igazolást, így akarta megszerezni jogtalanul a visszamenőleges családi pótlékot, mintegy 2000 forintot. A ráckevei járásbíróság december 18-én tárgyalta az ügyet, s *Horváthot* közokirathamisítás miatt hathónapi börtönre ítélte. Ugyanakkor a járásbíróság hatályon kívül helyezte a vádlottra egy vasúti baleset miatt már régebben kirótt büntetés felfüggesztését úgy, hogy összbüntetésként egy évi börtönt kapott *Horváth III. József.*

Levelezőink írják

A fejlődés következménye vagy felületes munka?

Új Árudíjszabási Kilométermutatónk van, amely január elsejétől érvényes, de még idében, 1954. decemberében megkaptuk. Nagyon örültek az állomások dolgozói. Arra gondoltak, hogy nem lesz benne annyi javítás, mint a régiben. Azonban a december 12-én megjelent 50-es számú Közlekedési Közlöny véget vetett a korai örömnek, ugyanis közzéteszi az 1-es számú javítást, amely 4 és fél oldalból áll. *(Azóta újabb hibaigazítás jelent meg. Szerk.)* Én és vasutas társaim tisztában vagyunk azzal, hogy vasutunk fejlődik s a fejlődés magával hozza a díjszabások javítását és helyesbítését is, de a fenti esetre nem lehet ráfogni, hogy a fejlődés törvényszerű velejárója. Véleményem szerint a hanyag, felületes munka következménye, amely igen megnehezíti a külszolgálati dolgozók munkáját.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

Akiknek nem fontos mások munkája

Székesfehérváron nagy erővel folyik az állomás bővítése. A munkálatokat több vállalat végzi, így például a Magasépítő és a MÁV Hídépítők és a Távközlő- és Biztosítóberendezések Építésvezetősége. Ezek a vállalatok munkájuk befejeztével egyes helyen a hulladékanyagból egész dombokat hagynak hátra, máshol mély gödrök tátonganak tevékenységükről. Ez egyrészt baleseti veszélyt jelent, másrészt többletmunkát okoz a pályafenntartási dolgozóknak. Nézzük meg, milyen hátrány következik abból, hogy ezek a vállalatok — bár vezetőik többszöri megígérték — nem takarítják el a saját szemétjüket? Az, hogy a pályafenntartás mások hanyag munkája miatt nem tudja fenntartási tervét teljesíteni. Főnökségük a harmadik negyedév eredményei alapján élüzem lett, azonban október havi tervét már csak 54 százalékra teljesítette. Tudjuk, hogy van javítanivaló az ő munkájukon is. De kérjük az illetékeseket, hogy utasítsák a fentnevezett vállalatokat, hogy tartsák be ígéreteiket és a munka befejeztével tereprendezést is végezzenek.

Varju Pál
budapesti politikai osztály

Idejében hárítsuk el a baleseti veszélyt!

Pécel állomáson helytelen gyakorlat alakult ki. A vonatokat engedélykérés nélkül továbbítják Rákos térsége felé.

Természetesen telefonkérés esetén sem állapítható meg, hogy személyileg kit terhel a felelősség, ha esetleg baleset fordul elő. Úgy vélem, senki sem tartana kívánatosnak egy olyan szerencsétlenséget, mint Rákoson volt 1954 júniusában. Ehhez azonban nem elég a külszolgálat dolgozóinak éber szolgálattétele. Szükséges, hogy az igazgatóság is megteremtse a megfelelő munkafeltételeket.

Nézzük meg, hogy felsőbbségünk elkövet-e mindent a biztonságos közlekedésért? A kérdésre feleljenek a tények.

Rákos állomáson megépítették a Pécel állomással összekötő, engedélykérő vonalat és azt 1954. október 22-én átadták rendeltetésének. Azóta a gép csak porosodik és a piszoktól lassan betemetődik, mert az igazgatóság és a Rákos állomásfőnök elvtárs többszöri kérése ellenére sem üzemelteti. Tud erről a budapesti igazgatóság minden illetékes szerve, sőt még a FEO is. Mégis mindenki szemethúny e forgalombiztonsági állapot felett. Miért? Erre szeretnének a forgalom dolgozói választ kapni.

A mi kívánságunk, hogy a 7 251/85—2 954 I. 8. A. sz. rendelet VII. részét úgy módosítsák, hogy az egyéni felelősségrevonás követelményeinek megfeleljen, továbbá, hogy működtessék végre a péceli engedélyes távírógépet.

Horváth Gábor
főállomáselőljáró,
Rákos állomás

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 98 sz. — Telefon: 228—995, 428—317, 428—392. Üzemi telefon: 18—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány.
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 2. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 JANUÁR 10.

A havazások idején különös gondot kell fordítani a váltók tisztítására. Ha szükséges, a váltótisztítók felváltva állandóan álljanak a váltók mellett, mert csak így tudják a vonatforgalmat biztosítani.

Előre a felszabadulási verseny sikeréért!

Egy hete, hogy az ünnepek pihentető csendjét a munka élénkülő zaja, az évi tervek sikeres befejezése utáni párnapos lanyhább tempót a munka fokozódó iramа váltotta fel. Új év — új feladatok egész sora köszöntött ránk. Az új év első munkanapján a felszabadulási munkaverseny kezdő akkordjai csendültek fel a vasuton is és azóta egyre növekvő erővel szólítják versenybe a dolgozókat.

A munkaverseny, a szocializmus építésének kommunista módszere, hatalmas erőnek bizonyult országunk új történelmi korszakában. A fordulat éve óta óriási méretűvé terebélyesedett és szépülő életünk szerves alkotórészévé, mindennapi kenyerünk kovászává, cselekedeteink rúgójává vált. Az utóbbi időben azonban — eltekintve a III. kongresszust megelőző időszaktól — igen lanyha volt a verseny. Az új szakaszban csak a célt tartottuk szem előtt, a cél megvalósításának egyik legfontosabb eszközéről, a többtermelésről, a versenyről megfeledkeztünk. A szakmai és mozgalmi szervek egyaránt elhanyagolták a versenyszervezést, nem szerezték eléggé érvényt a párt és a SZOT idevonatkozó határozatainak. Kritikával volt a versenyre a racionalizálás előkészítésének helytelensége is, ami bizonytalanságot, passzivitást idézett elő a párt- és szakszervezeti funkcionáriusoknál, szakmai vezetőknél egyaránt.

Az októberi határozat végetvetett az egyhelybentopogásnak, új lendületet adott a versenynek is azzal, hogy megmutatta az új szakasz politikája végrehajtását gátló hibákat és irányította a figyelmet az életszínvonal emelését elősegítő tettek véghezvitelére. Az októberi határozat új lehetőségeket teremtett a verseny szervezéséhez és ez a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 37. évfordulója tiszteletére kezdeményezett verseny javuló eredményein már meg is látszott. A javulás jele, hogy a vasutnál is számos szolgálati hely jóval határidő előtt teljesítette, sőt túlteljesítette évi tervét, túlnyomó részük pedig határidőre jó eredménnyel fejezte azt be. Példaként említhetjük a *Hámán Kató fűtőházat*, a *békéscsabai* és a *debreceni fűtőházat*, *Szolnok* és *Várpalota állomást*, valamint *Komló* állomás forgalmi részalegét. Külön ki kell emelni *Szeged* állomást, ahol a dolgozók az évvégi helyzet szerint kilenc hónapon át folyamatosan teljesítették az élüzem feltételeket. A csomóponti versenyben a legutóbbi értékelés szerint *Békéscsaba*, *Pécs* és *Szeged* járnak az élen. De meg kell dicsérni a *budapesti igazgatóságot* is, amely a tárgyi nehézségek ellenére az igazgatóságok versenyében a munka fokozásával a szeptemberi utolsó helyről novemberben a második helyre küzdötte fel magát. A felsorolt és sok más jól dolgozó szolgálati helynek köszönhető, hogy az év végén az előző időszakhoz viszonyítva emelkedett a kocsimegrakások és kirakások száma, javult a helyzet az irány- és közvetlen vonatok képzésénél, a kocsik átlagos kihasználásánál, valamint más versenytényezőnél.

A november 7 tiszteletére tett vállalások eredményét azonban nem kamatoztattuk megfelelően. Sok helyen akadozik, vagy egyáltalában nem folyik a verseny és, ez előbb-utóbb a tervek nemteljesítéséhez vezet. Ez a helyzet állott elő a többi között olyan fontos üzemben is, mint a *Miskolci Járműjavító*, ahol az évi tervet az első három negyedév eredményeinek jóváltából 105 százalékra teljesítették ugyan, de novemberben csupán 90 százalékos volt a terviedjesítés.

Ma ismét a verseny harci zajától hangos az ország. Történelmünk legnagyobb sorsfordulója a felszabadulás 10. évének örömünnepe tiszteletére a *Rákosi Mátyás Művek* dolgozói által kezdeményezett és máris hatalmas mértékben kibontakozó munkaversennyel akarják dolgozóink kifejezni hálájukat, szeretetüket a felszabadító Szovjet Hadsereg, a haza iránt. Pompás alkalom ez arra, hogy a dolgozók versenykedvét újra felfokozzuk és a szocializmus építésének ezt a hatékony módszerét ismét olyan magasan emeljük, mint a kongresszusi és egyéb versenyszakaszok idején. Az a lelkesedés, amellyel már eddig is számos vasuti szolgálati hely csatlakozott a felhíváshoz, azt mutatja, hogy vasutasaink felismerték a júniusi út helyességét és készséggel haladnak az októberi határozat iránymutatása szerint. De hogy is ne tennék ezt a legnagyobb örömmel, hiszen a dicső Szovjet Hadsereg segítségével kivívott 10 év előtti felszabadulás tette lehetővé a romokban heverő vasút újjáépítését és ezzel az egész ország vérkeringésének megindítását, gazdasági talpraállítását, ilyenmódon a vasutasság szép jövőjének megalapozását is.

Most a szolgálati vezetőkön, a mozgalmi szerveken, valamennyi kommunistán a sor, hogy jó szervezéssel, de az önkéntesség elvének legmesszebbmenő figyelembevételével hatalmas méretűvé tegyék a felszabadulási versenyt. Hogy a dolgozók világosan lássák az eléjük tűzött célokat, szolgálati helyük adottságaiból következő feladataikat, valamennyi vezető a január 20-ig megtartandó tervismertető termelési értekezleteken beszélje meg azokat a dolgozókkal. A dolgozók tapasztalatainak felhasználásával, javaslataik, felajánlásaik figyelembevételével állítsák össze a szolgálati hely első negyedévi vállalásait, amelyek a sajátos helyi problémák mellett elsősorban a menetrendszerinti közlekedésre, a tehervonatok utazási sebességének és átlagos terhelésének emelésére, minél több irányvonat képzésére, az egy mozdonyra eső napi haszonkilométer-teljesítmény fokozására, ezzel a mozdonyok gazdaságos kihasználására, a szén takarékos eltüzelésére, az önköltségcsökkentésre irányuljanak.

Pártunk és kormányunk elvárja, hogy a felszabadulás tiszteletére indított verseny meggyorsítsa a vasút feladatainak elvégzését, a mezőgazdasági termékek és közszükségleti cikkek fokozott gonddal történő szállítását, ezen keresztül a falu és város szövetségének erősítését, a munkás-paraszt összefogás megszilárdítását, az alapanyagok és termelési eszközök gyors, biztonságos továbbítását, a dolgozók kényelmes utazásának biztosítását, valamint a fokozott anyagtakarékosságot.

Ezeknek a feladatoknak végrehajtásával járuljon hozzá minden vasutas dolgozó pártunk és kormányunk célkitűzéseinek, az új szakasz politikájának megvalósításához, a szocializmus építéséhez, a január 1-én megindult és április 4-ig tartó verseny segítségével.

Az eddigi gyakorlattól eltérően használjunk fel minden eszközt a műszaki előfeltételek biztosítására, a verseny nyilvánosságának minden lehető módon való biztosítására. A menetközben adott segítség a verseny céljának és nagyszerűségének megmagyarázása újabb és újabb lendületet ad dolgozóinknak vállalásuk teljesítéséhez.

Nem áltathatjuk magunkat azzal, hogy az első évnegyed hasonlóan az elmúlt évekhez csak csekély szállítási feladatot jelent. Rövidesen az egész ország versenyben áll, a munka nagyobb lendülete több nyersanyagot kíván, több késztermeket indít a fogyasztókhoz, ez pedig elsősorban a vasút elszállítandó tonnamennyiségének emelkedését, a vasutas dolgozók fokozott feladatát jelenti.

A felszabadulási verseny alkalmas arra, hogy az első negyedévi tervet túlteljesítsük, ezzel elejét vegyük az elmúlt években gyakran előfordult éveleji lemaradásoknak és megvessük alapját a második ötéves tervet előkészítő 1955-ös tervév sikerének.

Tudjuk, nem könnyű feladat ez, hiszen a felszabadulási verseny éppen arra az időszakra esik, amikor a tél hidege keményre fordult és hóesés nehezíti a munkát. De éppen ezért kell minden erőt a versenyre összpontosítani! Ha szívvel-lélekkel dolgozunk, legyőzzük a tél akadályait és a zord időjárás ellenére diadalmasan megvívjuk a versenyt. Előre a kifogással, a kétséggel, az aggodalommal. Előre a felszabadulási verseny sikeréért!

A tél fokozott együttműködést követel

Nagyobb havazás esetén valamennyi szolgálati ág dolgozóinak legfontosabb feladata legyen a pálya megtisztítása a hótakarótól.

Egyre több szolgálati hely csatlakozik a felszabadulási versenyhez

A *Rákosi Mátyás Művek* dolgozói által elindított felszabadulási verseny a vasúton is egyre szélesedik, mind több szolgálati hely jelenti be csatlakozását.

Rákosrendező csomópont dolgozói vállalták, hogy terhelési tervüket 98-ról 103 százalékra teljesítik. A menetrendszerinti közlekedést 10 százalékkal javítják és az egy kocsira eső sérülési értéket 0,13 forintról 0,10 forintra csökkentik. Kocsikifutási és kocsitartózkodási tervük túlteljesítésén kívül vállalták, hogy az eddigi egy kocsira eső 11,5 tonna hasznos terhelést 12 tonnára emelik. A csomóponthoz tartozó *Hámán Kató-fűtőház* dolgozói *április 4-ig 2000 tonna szenet takaritanak meg 38 000 forint értékben.* A fiókműhely dolgozói terven felül két darab mozdony időszakos javítását végzik el. A kocsijavító-műhely dolgozói javítási tervük 5 százalékos túlteljesítését vállalták és megfogadták, hogy összjavítási költségüket 5 százalékkal csökkentik.

A Szombathelyi Járműjavító ÜV. dolgozói első negyedévi tervük teljesítésére gondoltak, amikor vállalásaikat megtették. Megfogadták, hogy az első negyedévi tervet 103 százalékra teljesítik. Ezenfelül megjavításnak 5 darab gőzmozdonyt 77 350 forint értékben, 10 darab személykocsit, 60 darab fővizsgás teherkocsit, 100 darab középjavításos teherkocsit, 645 950 forint értékben. Az önköltségcsökkentésnél 194 000 forint megtakarítást vállaltak. Ezt a többi között úgy akarják elérni hogy a kocsi- és mozdonyosztályon 5 százalékkal csökkentik a selejtet.

Debrecen állomás vasutasai is az első negyedévi jó tervteljesítés érdekében tették meg vállalásaikat. Elhatározták; úgy dolgoznak, hogy a múlt év utolsó negyedévében elért 104 százalékos tervteljesítést túlszárnyalják és legalább 105 százalékot érjenek el. Az átlagos vonatterhelést 102-ről 103-ra, a kocsikifutást 101-ről 102-re, a kocsikihasználást 102-ről 103 százalékra vállalták, a tehervonatok menetrendszerinti indítását pedig 54 százalékról 70 százalékra emelik fel.

A debreceni fűtőházban az első negyedévi terv 102 százalékos teljesítése érdekében indult meg a verseny. Vállalták, hogy *7 százalékos szénmegtakarítást* érnek el. A fajlagos költségmegtakarításban az előző év azonos időszakához viszonyítva 5 százalékos megtakarítást vállaltak. *Vállalták az első negyedévi terv két nappal a határidő előtti befejezését.* A fiókműhelyi DISZ-brigád az első negyedévi tervén felül egy darab 376-os és egy darab 411-es sorozatú mozdony részlegvizsgáját végzi el 3972 forint értékben

A miskolci fűtőház dolgozói az egy mozdonyra eső kilométertervet januárban 103, februárban 104, márciusban 105 százalékra teljesítik. Százelegytonnakilométer tervük teljesítését januárban 102, februárban 102, márciusban 103 százalékra vállalták. A kocsijavító-műhely az első hónapban 102, a másodikban ugyancsak 102, a harmadikban pedig 103 százalékos tervteljesítést ér el. Értékes vállalásokat tettek még a dolgozók az önköltségcsökkentésre és az energiatakarékosságra.

Komló állomás dolgozói arra törekszenek, hogy első negyedévi tervüket túlteljesítsék és visszanyerjék az élüzem-zászlót. Terhelési tervük túlteljesítésével 31 000 tonna túlsúlyt továbbítanak. Valamennyi munkásvonatukat menetrendszerint indítják és az érkező munkásvonatokat egyetlen esetben sem tartóztatják fel a jelzőnél. A vonatok összeállítását úgy szervezik meg, hogy a feladásra kerülő szénmennyiség 70 százalékát irányvonatokkal szállíthassák el. Az egy kocsira eső tolatási időt 4,7 percről 4,4 percre csökkentik.

A gyöngyösi Kitérőgyár figyelembevéve a vasút szükségletét, az első negyedévben a múlt év hasonló időszakához viszonyítva 20 százalékkal több kitérőt gyárt. A gyártási költséget 2 százalékkal csökkentik, első negyedévi exporttervüket március 20-ig befejezik a dolgozók.

Lapzártakor jelentik, hogy a

Landler Jenő Járműjavító ÜV dolgozói a múlt esztendő második és harmadik negyedévének élüzeméhez méltó vállalásukkal csatlakoztak a felszabadulási munkaversenyhez. Vállalták, hogy az első negyedévre kiszabott egységteljesítményi tervet egy százalékkal túlteljesítik. Járműjavítási tervüket 100 százalékra végzik, a cikkenkénti önköltséget pedig az árjegyzékben rögzítettel szemben egy százalékkal csökkentik. A járművek önköltségét az árjegyzékben előírt önköltséghez képest két százalékkal leszállítják. Az öntödei 1,65 százalékos selejtet és a vállalati viszonylatban 0,38 százalékot kitevő selejtet 5 százalékkal csökkentik.

Ezenkívül több más értékes önköltségcsökkentési felajánlás szerepel vállalásaik között.

Csúcseredmény Budapest—Ferencváros állomáson a tehervonatok menetrendszerinti indításánál

(Tudósítónktól.) *A Munka Vörös Zászló Érdemrendjével* kitüntetett *budapest-ferencvárosi* csomópont dolgozói hírnevükhöz méltó módon akarják kivenni részüket a felszabadulási versenyből. Ennek megfelelően tették meg vállalásaikat. Vállalták, hogy az elegytovábbítás meggyorsítása érdekében a vonatterhelési tervet az eddigi 103 százalék helyett 105 százalékra teljesítik. Havonként 38.900 tonna túlsúly elszállítását, ezenkívül 31 mozdony- és vonatszemélyzet megtakarítását jelenti ez. A kocsitartózkodási egységidőt a jelenlegi 101 százalékról 103 százalékra teljesítik, az egy kocsira eső eddigi 9.3 órás tartózkodást 9.1 órára csökkentik. *A kocsikifutási terv teljesítését 96 százalékról 100 százalékra vállalták.* Megfogadták továbbá, hogy szállítási tervüket a jelenlegi 94 százalékról 100 százalékra emelik fel. A vontatás azzal járul hozzá a felszabadulási verseny sikeréhez, hogy *április 4-ig 150.000 tonna többterhelést továbbít és ezzel 150 darab 1000 tonnás vonatot takarit meg.* Az önköltségcsökkentés terén *2200 tonna szén megtakarítását* vállalták 418 000 forint értékben.

Hogy mennyire komolyan veszik a dolgozók vállalásaikat, mi sem mutatja jobban, mint az, hogy már a legelső napokban jó eredmények születtek. Január 1-ről 2-re *Novák László* forgalmi szolgálattevő és a *Sára, Bakó*, valamint a *Borsi* kocsirendező-brigád a kocsikifutási tervet 151 százalékra teljesítette. Január 3-ról 4-re *Kántor György* forgalmi szolgálattevő, valamint a *Szabó, Tolnai* és a *Fitos* kocsirendező-brigád a tehervonatok menetrendszerinti indításánál *113 százalékot ért el* és ezzel ferencvárosi viszonylatban *csúcseredményt állított fel.*

Jó teljesítményekkel ünneplik az Északi Járműjavítóban Kőbánya felszabadulási évfordulóját

(Tudósítónktól.) A december végén megtartott termelési értekezleteken az *Északi Járműjavító ÜV* dolgozói is szívvel-lélekkel csatlakoztak a *Rákosi Mátyás Művek* dolgozóinak versenyfelhívásához. Valamennyi osztályon sok értékes vállalás történt a felszabadulás 10. évfordulója tiszteletére. A termelés emelésére vonatkozó vállalások értéke 579 390 forintot, az anyagtakarékossági vállalás 100 ezer forintot tesz ki.

Elhatározták, hogy városrészük, *Kőbánya* felszabadulásának 10. évfordulója alkalmából január elején *kéthetes ünnepi műszakot* tartanak. Az új év első munkanapja már a felszabadulási versenyműszak jegyében telt el, január 6-án, csütörtökön délben pedig már a műszak első kiemelkedő munkasikereit köszöntötte a versenyhíradó. A többi között *Mészely István* asztalosbrigádja 195, *Micskó János* rúgókovácsbrigádja 188. *Tóth Lajos* tűzikovácsbrigádja 170 százalékos teljesítményéért kapott dícséretet. A villanyszerelőknél *Batár Lajos* brigádja részesült elismerésben 187, a kárpitosműhelyből pedig *Szegedi Pál* brigádja 168 százalékos teljesítményéért. A hegesztőknél *Ali József* villanyhegesztő-brigádja 171. *Rétfalvi József* autogénhegesztő-brigádja 161 százalékos teljesítményt ért el.

A VASUTAS DISZ-SZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL

A DISZ „Petőfi"-iskolák tapasztalataiból

A debreceni fűtőház DISZ-szervezete három „Petőfi" iskolát szervezett az oktatási év kezdetén. Mindhárom iskolájukon állandóan 95—98 százalékos a megjelenés. Hiányzás csak igazoltan fordul elő. Hogyan dolgoznak a propagandisták, hogyan nevelik a fiatalokat a DISZ-iskolákon? Erre adunk választ az alábbiakban.

*

A fiatalok megjelenése a „Petőfi" iskolán elsősorban az iskola tekintélyével függ össze. A tekintély két, szorosan összefüggő dologból fakad. Egyrészt abból, hogy *a pártbizottság egy-egy tagja megjelenik minden foglalkozáson*, s ezzel kifejezésre juttatja, hogy a párt fontosnak tartja a „Petőfi" iskola nevelőmunkáját, érdeklődik a fiatalok fejlődése iránt, másrészt pedig abból, hogy *a propagandistáknak tekintélyük van a fűtőházban*, melyet jó szakmai munkájukkal már megelőzően kivívtak és azt azóta csak tovább fokozták azzal, hogy gondosan, sok ötlettel, közvetlenül és érdekesen vezetik a „Petőfi" iskola foglalkozásait, melyhez segítséget ad a DISZ-vezetőség is.

Egyszerű, közvetlen beszélgetés

Ezeken az iskolákon nyoma sincs a legtöbb szemináriumra oly jellemző feszélyezett hangulatnak, amelynek oka legtöbbször az iskolás „kérdezz-felelek" formából, a könyvekhez való merev ragaszkodásból fakad.

A „Petőfi" iskolákon egyszerű és közvetlen beszélgetés folyik, melyet szépirodalmi felolvasásokkal, szavalatokkal élénkitenek, lehetőséget adnak a fiatalok élményeik elmondására. Amikor *„Hazánk a Magyar Népköztársaság"* című témáról beszélgettek, a hallgatók elmondták, hogy hol nyaraltak, milyen tájakat láttak kirándulásaik alkalmával, hogyan látják az ország változását, fejlődését — a vonatablakból. A szabadságharc témánál is volt hasonló lehetőség, hisz nem egy fiatal járt már a *pákozdi* dombokon, vagy *Isaszeg, Komárom* történelemről mesélő vidékén.

Nyilas József elvtárs — az egyik „Petőfi" iskola vezetője — most készíti terveit a soronlévő „*A munkásosztály emelt fel a zászlót*" című téma levezetéséhez. Hogyan kívánja érdekessé tenni ezt a beszélgetést?

Meghívják a fűtőház egyik idős dolgozóját, aki saját tapasztalatai alapján beszél az 1900-as évek eseményeiről, a munkásosztály helyzetéről, harcairól.

A fűtőház patronál két általános iskolát. Most maid *Nyilas* elvtárs igényli az általános iskola segítségét. Kér tőlük képeket, tablókat, mellyel szemléltetővé teheti a foglalkozást.

Nyilas elvtárs apja annak idején a Debreceni Járműjavítóban dolgozott. A *Magyar Tanácsköztársaság* tárgyalásánál bemutatja majd édesapja megőrzött fényképeit — a járműjavító vörös katonáinak egyik csoportjával

„Petőfi" iskola után — tánc

A DISZ-szervezet is fokozott segítséget nyujt az egymást követő témák feldolgozásához. Be szereznek egy *dia-vetítőgépet* és a foglalkozásokon vetitettképes előadást tartanak. A párt- és DISZ-szervezet segítségével pedig minden „*Petőfi*" iskola után összevonva az iskolák hallgatóit, *tánccal egybekötött tea-délutánt rendeznek*.

A „*Petőfi*" iskolák tehát nemcsak a DISZ-tagok nevelését, ismereteik szélesítését, hanem szórakozását is biztosítják. De vajon ennyi elegendő-e ahhoz, hogy ne legyen hiányzó a DISZ-iskolákról? *Bogdán* György elvtárs, a másik propagandista, elmondotta, hogy az általa vezetett iskolán a legeredményesebbnek az egyéni beszélgetések bizonyultak. *Bogdán* elvtárs, a „*Petőfi*" iskola két foglalkozása között állandóan *felkeresi hallgatóit, érdeklődik tőlük tanulási problémáik iránt* és ha szükséges, tanácsokat, egy-egy kérdés megértéséhez magyarázatokat ad. Különösen mégis előfordulnak iskoláján igazolatlan hiányzások. Ilyen esetben beszélgetett az elmaradozó fiatalokkal és ez legtöbbször sikerre vezetett. Azonban az egyik esetben ezzel sem ért el eredményt. Ekkor felkereste a fiú édesapját, akinek elmagyarázta, hogy milyen sokat lehet tanulni a „*Petőfi*" iskolán, milyen gyorsan fejlődhetnek azok a fiatalok, akik szorgalmasan tanulnak. Az apa egyik este elbeszélgetett fiával — s azóta a fiú szorgalmas látogatója az oktatásnak.

Tóth Józsefné, a harmadik „Petőfi" iskola propagandistája pedig azt szervezte meg, hogy *maguk a hallgatók keressék fel azokat, akik elmaradoznak, rendszertelenül járnak oktatásra*. Ez is igen eredményesnek bizonyult. Iskoláján 17 hallgatója közül állandóan jelen van 15—16 és aki elmarad, az is minden esetben igazolja mulasztását és pótolja az elmaradt anyagot.

A debreceni fűtőház DISZ-iskolái bizonyítják, hogy a hallgatók megjelenése a „Petőfi" iskolán nemcsak az időben történő „*kiértesítésen*" múlik, hanem sokkal inkább az állandó nevelőmunkán, a párt- és DISZ-szervezet segítségén és utósorban a propagandista lelkiismeretességén, a foglalkozások levezetésének ötletességén és a hallgatókkal való egyéni foglalkozáson.

A vasutas fiatalok ÉLETÉBŐL

— „BO-CO" VILLANYMOZDONY modellt készítenek az Északi Járműjavító műszaki modellező körének fiataljai, melyet hazánk felszabadulásának 10. évfordulója alkalmából, hálájuk kifejezéseként, a KOMSZOMOL-nak ajándékoznak.

— DEBRECEN ÁLLOMÁS DISZ kultúrcsoportjának tagjai szorgalmasan tanulnak a „Petőfi" iskolán, hogy politikai ismereteik szélesítésével még jobb eredményt érhessenek el a kultúrmunka területén is.

FELSZABADULÁSI MŰSZAKOT tartanak a Nyugati ponk fiataljai. A ponk DISZ-brigádja 1954. decemberben már befejezte 1955. szeptember havi tervét. Most megfogadták, hogy a felszabadulási műszak alatt tovább fokozzák eredményüket.

— A FIATALOK TÖBBLETMUNKÁVAL helyettesítették a pécsi igazgatóság területén azokat, akik december 27-én résztvettek a politikai oktatás értekezletén. Különösen kitűntek a bátaszéki diszesek, akik túlsúlyos és fordán kívüli vonatok továbbítását vállalták.

— PÁROSVERSENYRE HIVTA a Landler Járműjavító kazánkovács ifjúsági brigádja a Szolnoki Járműjavítóban nem rég megalakult kazánkovács ifjúsági brigádot a felszabadulási munkaverseny alkalmából.

— NÉPNEVELŐPÁROKAT alakítottak Debrecen állomás kultúrbrigádjainak tagjai és célul tűzték ki, hogy megmagyarázzák a „Petőfi"-iskola jelentőségét azoknak a fiataloknak, akik elmaradoznak az oktatásról.

— REGGELIG TARTÓ táncal, vidám kultúrműsorral búcsúztak az ószentendőtől a Keleti Műszaki Kocsiintézőség DISZ szervezetének tagjai.

— DIAFILM-VETITÉST tartanak a székesfehérvári pályafenntartás DISZ szervezetének a „Petőfi"-iskola anyagának könnyebb elsajátítása érdekében.

Az „Új Március" az ifjúsági szervezetek segítő barátja

Az „*Új Március*" című lappal a DISZ Központi Vezetősége olyan folyóiratot adott az ifjúsági szövetség vezetőinek, aktivistáinak, s a fiatalok nevelésével foglalkozó valamennyi elvtárs kezébe, melyet kiválóan felhasználhatnak mindennapi munkájukban.

Mit tegyünk, hogy a fiatalok szívesebben, nagyobb kedvvel jöjjenek a DISZ-szervezetbe? Miről beszélgessünk, mivel foglalkozzunk, ha a fiatalok összegyűlnek? Hogyan lehet egy ifjúsági napot, vagy taggyűlést érdekesen megrendezni? Hogyan kell vezetőségi ülést, aktíva értekezletet tartani? Honnan szerezzünk kultúranyagot a színjátszó csoportok számára? Miképpen tegyük vonzóbbá a „Petőfi"-iskolát, hogy a fiatalok szívesebben járjanak a foglalkozásokra? — Ilyen és ehhez hasonló kérdések foglalkoztatják a lelkiismeretes DISZ-vezetőket, aktivistákat, kultúrmunkásokat. És mindezekre a kérdésekre választ ad az „*Új Március*", a DISZ Központi Vezetőségének folyóirata.

Az „*Uj Március*" azt a célt szolgálja, hogy segítse az ifjúság nevelőit, akár DISZ-szervezetben, akár kultúrcsoportban, sportegyesületben, vagy az ifjúsági mozgalom más területén dolgoznak.

Eredményesebbé és könnyebbé teszi munkáját az az ifjúsági vezető aki rendszeresen olvassa az „*Uj Március*"-t, s cikkeit felhasználja mindennapi szervező és nevelő munkájában. A lap érdekes, tanulságos olvasmányt nyújt minden fiatal számára. Foglalkozik a politikai nevelőmunkával, ismerteti a DIVSZ sorra kerülő programját, megszólalnak lapjain országszerte ismert fiatalok mint például *Porubszky* Lajos Kossuth-díjas esztergályos, *Kocsis* Sándor labdarúgó, *Rátonyi* Róbert színművész, s még sokan mások. Ugyanakkor keresztrejtvénnyel, irodalmi írásokkal is szórakoztatja, műveli az olvasókat.

*

A lap előfizetési díja: negyedévre 7,50 forint, félévre 15 forint, egy évre 30 forint. Egyes szám ára: 2,50 forint. Előfizethető minden postahivatalban.

1954-ben 1206 gyermek született a MÁV-kórházban

1954-ben a MÁV kórház szülészeti osztályán 1206 újszülött látta meg a napvilágot. A korszerűen felszerelt osztályt 1947 május 12-én létesítették. Korábban a MÁV kórházban nem volt szülészeti osztály. A koraszülöttek életbenmaradását a svéd vasutasoktól ajándékba kapott inkubátorral biztosítják. Az inkubátor egy üvegszekrényhez hasonlít, amibe megfelelő mennyiségű és minőségű oxigént adagolnak. A szekrény hőmérsékletét elektromos úton szabályozzák. A koraszülötteket ebbe az üvegszekrénybe helyezik, addig, amíg annyira megerősödnek, hogy a külső levegő klímáját is elviselik.

A vasutak kialakulásának története*

I. Történeti előzmények

Az emberi társadalom fejlődésének kezdetén a talajon, a *kitaposott úton* bonyolódott le a közlekedés. Az út elsősorban személyek közlekedését szolgálta, az embernek az életszükségletei kielégítéséhez szükséges közlekedését könnyítette meg. Egyes területek benépesedésével az egymáshoz közel települt törzsek között kialakult a cserekereskedelem, megkezdődött az áruforgalom, kezdetben emberi erővel, később állati erővel is. A törzsek között céltudatosan, a természeti akadályok kikerülésével alakultak ki az utak, amelyeken a gazdálkodás fejlettségének megfelelő áruforgalom lebonyolódott.

A nagyobb súlyú áruk tömeges szállítását megkönnyítette a *görgőként* használt fatörzs, majd később a *kerék* feltalálása. Az első kerekes járművek kétkerekűek voltak és kezdetben csak ünnepi alkalmakkor, díszmenetekben, vallási szertartásokon és hadi célra használták. Bár a szárazföldi forgalom kezdetétől több mint négy évezreddel korábbi időkből is maradtak fenn történelmi emlékeink (Egyiptomban, Kínában, a perzsa birodalomban), az *útépítés*, az utaknak kővel való burkolása csak később fejlődött ki. Az ókorban a *kínaiak* és a *perzsák* közigazgatási és hadi célra rendszeresen fejlesztették úthálózatukat, amelyen számottevő áruforgalmuk is volt. Az útépítést — rendszerében és műszaki minőségében — az ókorban a *rómaiak* fejlesztették a legmagasabb fokra, akiknek útvonalai nyomán haladnak az utak sok helyen még két évezred multával is. A rómaiak úthálózata elsősorban a birodalom igazgatását és a hadseregének kiterjesztését szolgálta.

A római birodalom bukása után, a népvándorlás századiban a rómaiak kiterjedt úthálózata nagyrészt elpusztult, a birodalom felbomlása után az utak közigazgatási, hadi és kereskedelmi jelentősége megszűnt. A *középkor* társadalmi és politikai viszonyai nem kedveztek a szárazföldi forgalomnak, a közlekedés a római kor fejlett viszonyaival szemben visszafejlődött, az áruforgalom a hűbériség miatt egyes vidékek belső életére szorítkozott. A fejlődő városi élet erősítette a polgárságot, amely gazdasági életét önállóan, elkülönítve élte. A feudális rendnek azonban nem volt érdeke még a meglévő utak fenntartása sem. Az utakat annyira elhanyagolták, hogy nemcsak a személyforgalom, de az árusszállítás is szárazföldön keresztül többnyire lóháton bonyolódott le és csak a XV. században lett a *kocsi* újból jelentős szárazföldi eszközzé. Ekkor kezdték az élénkebb forgalmú *utakat* is kiövezni, azonban elsősorban nem a közlekedés fejlesztése érdekében, hanem azért, mert a hűbérurak és az utak mentén fekvő városok nagy útvámot szedtek.

A szárazföldi utak fejlesztésének a *felfedezések* adtak lendületet. A *tengeri hajózás*, amely a középkorban csak a Földközi-tengeren partvidékére terjedt ki, a felfedezések során az Atlanti-óceánt is bevonta a közlekedés fő útvonalába. A Dél-Ázsiával és Amerikával folytatott kereskedelem serkentőleg hatott a *kapitalista* gazdasági rendszer fejlődésére. A kapitalista ipari termelés gyors ütemben fejlődött és termékeinek értékesítéséhez vízi és szárazföldi közlekedésre volt szükség. Az államok nagy áldozatokat hoztak, hogy az utakat kijavítani és karbantartani, új közutakat építettek, azonban az utak fejlesztése messze elmaradt az ipar és a kereskedelem fejlődése mögött. A közlekedés elmaradottsága folytán gátolta az ipar fejlődését, mert a tömeges áruszállításra nem bizonyultak elégségesnek az utak és a járművek fenntartása egyaránt költséges volt, ezenfelül az állati erővel végzett vontatás is drágának bizonyult. A *postai* személy- és teherszállítás kis sebessége és csekély teljesítőképessége miatt nem felelt meg a gazdasági élet tömegszállítási igényeinek. A kapitalizmus fejlődése a XVIII. században már kényszerűen követelte a közlekedés fejlesztését, amely a XIX. század elején a vízi közlekedésben a gőzhajó feltalálásával, a szárazföldi közlekedésben pedig a *vasutak* kialakulásának következett be.

(Folytatjuk)

* Csanádi György: „Vasúti Üzem" című könyvéből.

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

Új gyógyintézetek a Balti-vonalakon

A Balti-vonalakon jelenleg nagyméretű építkezések folynak: új gyógyintézetek épülnek. Rigában víz- és iszapgyógyfürdőt építettek a vasutas dolgozók számára. Közel 8 millió rubeles befektetéssel készül a tallini csomópont vasúti kórháza A vonal sljauljali állomásán befejezték az új vasutas kórház berendezési munkáit.

Szállító-tartály zsírok és növényi olajok számára

Befejeződtek a kísérletei azoknak az új fém-szállítótartályoknak, amelyekben zsírokat és növényi olajokat szállítanak majd nyitott vagonokból álló szerelvényeken. A tartályok alkalmazása lehetővé teszi a pórkocsik rakterület nek teljes kihasználását. A tartályok könnyű fém anyagból készültek, falvastagságuk 4—5 milliméter. A tartályok tetején kőrralakú tetőnyílás, fenekén egy speciális csavarral ellátott szelep van, amely a zsírok, olajok kibocsátására szolgál.

A tartályt négy gyűrű veszi körül, ezeknél fogva emeli fel a daru. Az új szállítótartályok alkalmazása csökkenti fogja a kocsik várakozási idejét, csökken a rakodási veszteség.

Meleg ebéd a dolgozóknak

A tél beálltával az Októberi körzet több helyén a meleg ebédet közvetlenül a szabadban dolgozó munkások munkahelyére szállítják. Több mint száz telepen látják már el így a kocsirendezőket, árukezelőket, váltóőröket és más dolgozókat. Cél, hogy ezt a módszert az egész körzet területén elterjesszék.

BULGÁRIA

Bővül a vasutasok egészségügyi ellátása

A „Gudok" hírt ad arról, hogy Bulgáriában orvosi-tudományos intézet nyílt, amely a vasúti, folyami dolgozók és gépkocsivezetők munkafeltételeinek, munkájuk egészségügyi vizsgálásának érdekében dolgozik. Az intézet igyekszik megvalósítani a maximális munkásvédelmet.

NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG

Magyar gyártmányú motorosvonatok

A „*Fahrt Frei*" című lap közli, hogy a Deutsche Reichsbahn magyarországi Ganz-gyártmányú motorosvonatot állított forgalomba. A motorosvonat kétszer 450 lóerős, mechanikai meghajtású. A szerelvényt Berlin és Karl Marx-Stadt között közlekedtetik.

ROMÁNIA

Vasútvédő erdősávok

A román vasutak megkezdték a vasutak védelmét szolgáló erdősávok ültetését. A tervek szerint 1958-ig 2700 hektár erdősített sávot létesítenek a vasútvonalak mentén, mint a „*Fahrt Frei*" 1954. december 14-i száma közli.

FRANCIAORSZÁG

Csökkentik a vasúthálózatot

A francia vasutak igazgatósága közzétette az úgynevezett Chaban-Dermas tervet, amelynek értelmében a francia vasúthálózat hosszát öt év leforgása alatt a személyforgalom terén 30 600 kilométerről 20 000-re, a teherforgalmi hálózatot pedig 41 000-ről 30 000-re csökkentik. A terv egyik legsúlyosabb vonatkozása, hogy a nagyvárosokba irányuló munkásvonatokat is meg akarják szüntetni, hogy ezzel a vasutak deficitjét csökkentsék. Az intézkedés a nagy városok perifériáin elhelyezett gyárakat is súlyosan érinti, mert maguknak kell beszerezniök azokat az autóbuszokat, amelyek a jövőben munkásaik szállítását ellátják.

NYUGAT-NÉMETORSZÁG

Háromezer személykocsi hiány

Sebohm nyugatnémet közlekedésügyi miniszter a bonni parlamentben tartott beszámolójában előadta hogy a nyugatnémet vasutaknak jelenleg 3000 személykocsira volna szüksége, hogy a szigorúan vett hivatalos utazásokat nehézségek nélkül le lehessen bonyolitani. (munkásvonatok stb.). Jelenleg a munkásvonatok céljaira rendelkezésre álló kocsik közül 4700 darab 40 évnél öregebb.

A világ leghosszabb vasútvonala

A világ leghosszabb vasútvonala Moszkvát Pekinggel köti össze. A vonal hossza 9050 kilométer. A két végállomás között az utazás félnél kilenc napig tart.

A pályafenntartás legfontosabb téli feladatai

A téli zord időjárás beálltával, különösen a havazások megindulásakor a tervszerű tényleges pályafenntartási munka végzésének lehetősége nagy mértékben csökken. A legáltalánosabb munka a vágányok fekszínének és irányviszonyainak szabályozása nem vagy csak nehezen végezhető. Ha az időjárás átmeneti javulásakor időnként meg is van ennek a lehetősége, illetve fennáll szükségessége, a munka szakszerűsége és gazdaságossága — ami pedig mindenkor döntő szempont — kellően nem biztosítható.

Ez azonban nem jelenti azt, hogy a pályafenntartási szakszolgálat tevékenysége, illetve a pályafenntartási munka a téli időjárás idején szünetel, vagy annak jelentősége csökken.

Kisebb-nagyobb mértékben ilyenkor is előfordulnak a pályában, főként a kitérőkben olyan hiányok, amelyek megszüntetése nem halasztható. Télen kell végezni sok olyan fenntartási munkát, amelyek kivitelezéséhez a kedvezőbb évszakokban más munkák miatt nem áll rendelkezésre munkaerő, s amelyek télen is szakszerűen, gazdaságosan végezhetők. Ilyenek többek között egyes hibás sínek cserélése, hevederek cserélése, béleléses, kenése, csavarbiztosító gyűrűk, lemezek cserélése, pótlása, a sínvégek legyűrődéseinek lefűrészelése, lereszelése, a gerendás felépítménynél a szorítócsavarok olajozása, utánhúzása, visszanyert talpfa és vasanyagok javítása stb. Fontos teendő a kézi szerszámok és szerszámgépek javítása, felújítása, hogy azok a tavaszi, nagyobb terjedelmű munkák végzésekor kellő számban, kifogástalan állapotban rendelkezésre álljanak és a munkaversenyek, valamint a minőségi munka műszaki feltételei ezáltal is biztosítva legyenek.

A vasúti pálya és tartozékainak tényleges fenntartásán, a pályafenntartási termelő munkán kívül a kedvezőtlen időjárás és az ezzel kapcsolatban fellépő elemi erők, mint a felhőszakadások, árvíz, téli zord időjárás, havazás és hófúvások kártételei elleni védekezés, illetve a pályán a forgalmi akadályoknak a lehető legrövidebb időn belüli megszüntetése is a pályafenntartási szolgálat feladatát képezi.

A pálya használhatóságát, illetve a forgalmat zavaró nehézségek legnagyobb mértékben télen, főként nagyméretű havazások idején fordulnak elő. Ezek a multban sokszor nagy kiterjedésű vonalhálózaton, sőt egyes években csaknem az egész vasúti hálózaton a forgalom hosszabb-rövidebb ideig való megbénulását okozták. A zord időjárás okozta nehézségek leküzdése, havazás, hófúvás elleni védekezés, forgalmi akadályok bekövetkezése esetén azok gyors megszüntetése a pályafenntartási szolgálat legfontosabb téli feladatai.

A hó elleni harc felelős irányítója és legnagyobb részben végrehajtója a pályafenntartási szakszolgálat. A teendők súlypontja a pályafenntartási főnökségek dolgozóinak vállára nehezedik, akik az időjárás viszontagságaival dacolva, nagy részben közvetlenül állnak szemben az elemekkel.

A feladatok egyrésze már a zord időjárás beköszöntésével, fagyok alkalmával és kisebb havazások megindulásával jelentkezik. Napközbeni olvadás után beálló fagy, ólmososő, a mozdonyokról lecsurgó vízből származó jegesedés különösen megnehezíti az önműködő váltóberendezések kezelését, működését. A váltók csúcs- és tősínjei közé, az útátjárók és keresztezések vályuiba jutó jég baleseti veszélyt okozhat. Tolatási helyeken a vágányok közötti területeknek, utaknak, peronoknak sikossá válása a dolgozók munkáját nehezíti, a dolgozók, illetve az utazók testi épségét veszélyeztetheti. Mindezeknek a pálya használhatóságát nehezítő, akadályozó nehézményeknek megelőzése, illetve megszüntetése a pályafenntartási szolgálat fontos üzemi és munkavédelmi feladatához tartozik.

A legfontosabb feladatok azonban akkor merülnek fel, amikor — miként a folyó év első napjaiban is tapasztalható — a nagyobb havazás erősebb légáramlással jár, vagy a havazást vihar követi, amely a hóveszélyes pályarészeken a havat a pályatestre hordja. Ilyenkor a forgalom biztosítása a legnagyobb éberséget, körültekintést, az elemekkel való kemény harcot teszi szükségessé.

A feladatok jó ellátásának fontos tényezője a figyelőőri szolgálat jó megszervezése, jó működése és ezek alapján a helyes intézkedések megtétele. Csak ezáltal biztosítható, hogy a nyílt vonalon hótorlaszokban vonatok, hótakarító menetek el ne akadjanak, be ne havazódjanak, mert ennek bekövetkezése a hóakadályoknál is nagyobb bajt, forgalmi zavart okozhat, különösen, ha az elakadás még kisiklással is jár. A behavazott szerelvény hosszabb ideig megakadályozhatja a gépi erővel végzett hótakarítást, a vonal szabaddá tételét.

A figyelőőri szolgálat jó működése volt tapasztalható például 1954-ben a váci pályafenntartási főnökség vác—drégelypalánki vonalán, ahol a Börzsönyben az esőzést éjszaka ciklonszerű vihar kíséretében erős havazás váltotta fel és a szokatlan irányú vihar hatására a vonal több helyén rövid idő alatt forgalmi akadályt okozó hótorlaszok keletkeztek. A külön rendelkezés nélkül működésbe lépett figyelőőri szolgálat jelentései alapján a reggeli személyvonatokat az állomásokon visszatartották, saját és közmunkaerő mozgósításával az akadályokat sikerült rövid időn belül megszüntetni, a vonatok néhány órai késés után folytathatták útjukat. A visszatartás elmulasztása a vonatok elakadását és a pályának hosszabb ideig tartó elzárását idézte volna elő.

Ezzel szemben, nagyrészt a figyelőőri szolgálat nem megfelelő működése miatt folyó év január hó 5-én 15 óra körül a szerencs—hidasnémeti vonalon Tállya és Abaújszántó állomások között a hófúvásban elakadt egy vonat, amelynek kiszabadítása csak 20 óra körül történt meg.

Rendkívül zord időjáráskor a hóveszélyes pályarészekre sodort, eljegesedett hó már egészen kis magasságnál is vonatelakadást okozhat. Ezért fontos, hogy különösen azokon a vonalakon, ahol éjjel több órán át nincs közlekedés, a reggeli első vonatok előtt a hóveszélyes pályaszakaszokon a figyelőőri vizsgálat havazásmentes időben is megtörténjék és ennek eredménye szerint a szükséges hótakarítást időben elvégezzék. Ennek elmulasztásából származott káros következmények az elmult években sokszor tapasztalhatók voltak.

Hófúvás veszélye idején a pályafenntartási főnökségek jó téli tapasztalatokkal rendelkező műszaki dolgozóinak a hóveszélyes pályaszakaszok közelében kell tartózkodniok és a figyelőőri szolgálat jelentései alapján szükség szerint hótakarítógép munkába állításával, közmunkaerő mozgósításával irányítaniok kell a hótakarítási munkát. Komolyabb hóakadályok esetén a hóviszonyok teljes ismeretében és kellő tapasztalatok alapján az érdekelt forgalmi és vontatási szakszolgálat képviselőivel egyetértésben intézkedniök kell az akadályok megszüntetéséig a vonatok visszatartására. Tartós hóvihar esetén pedig, amikor a tapasztalatok szerint a hótakarítás eredményre nem vezethet, a kisebb jelentőségű vonalakon a vonatforgalom átmeneti szüneteltetésére kell javaslatot tenniök. Hóekék közlekedése előtt is gondoskodniok kell a hóakadályok méreteinek, minőségének megvizsgálásáról és az áttörés előtt szükség szerint el kell végeztetni az akadályok réselését.

Különösen nagymérvű és ismétlődő hófúvások esetén, amikor az állandó, vagy ideiglenes jellegű hóvédművek már nem nyujtanak a hó ellen elegendő védelmet, a pályatest előtt összehordott hó tetején megfelelő távolságban mozgatható hósövénytáblákat kell felállítani, amelyek a hóvédművek hatásfokát nagy mértékben fokozzák.

Különösen fontos feladat a gurítódombok és irányvágányok állandóan szabadon tartása, mert a gurítók munkáját a hóviharok idején is biztosítani kell. Ezért itt különösen fontos a hó elleni folyamatos harc megszervezése. Itt nemcsak a vágányokról, hanem a vágányok közül is teljesen el kell takarítani, szállítani a havat. Ezt már a kisebb havazásoknál is végre kell hajtani, hogy újabb, nagyobb havazás se okozzon meglepetést, nehézséget.

A feladatok sikeres megoldásának döntő előfeltétele a téli forgalomra, a hó elleni védekezésre való lelkiismeretes felkészülés. Ennek érdekében a nyár és ősz folyamán a szükséges intézkedések, beszerzések az előző évekhez képest fokozottan megtörténtek. A kormányprogramnak megfelelően az emberről való gondoskodás keretében a folyó évben a szabadban dolgozó pályafenntartási dolgozók meleg ruházatot is kaptak.

De a jó anyagi felkészülés mellett még nagyobb jelentősége van annak, hogy a jó felvilágosító munka nyomán a dolgozók tudják, hogy munkájuknak nagy kihatása van az egész népgazdaság munkájára.

A pályafenntartási szakszolgálat dolgozói a mult évi hosszantartó rendkívül zord időjárás alatt helytálltak az időjárás nehézségei elleni küzdelemben. A még jobb felkészülés és az elmult év tapasztalatainak felhasználása feljogosít arra a reményre, hogy a pályafenntartási szakszolgálat dolgozói az idei télen is sikeresen meg fogják oldani a rájuk váró fontos feladatokat.

Gerenday István
I/6. B. osztály

Látogatás Miskolc-Gömöri pályaudvaron, az őszi forgalom legjobb kocsimesterénél

Vannak helyzetek, amikor egy-két mondat elegendő ahhoz, hogy bepillantást kapjunk egy ember lelkivilágába. Ilyen helyzet volt az, amikor *Pásztor Pista* „bácsi" — nyilván szeretetből ajándékozták meg a bácsi címmel, hiszen alig töltötte be a 45. évét — azt mondta a tartalék új mozdonyvezetőjének:

— Nézze, elvtárs, én nem veszekedni jövök, hanem kérni. Azt szeretném kérni, hogy egy kis szívet adjon a munkába. Szívvel, megértéssel tudunk csak haladni, együtt dolgozni. Lássa be, milyen fontos a maga munkája, hiszen a maga kezében van a szabályzó.

A beszélgetés előzménye pedig az volt, hogy Miskolc-Gömöri pályaudvar 411-es tartalékára új személyzetet adott a fűtőház és bizony az első napokban nem úgy ment a munka, ahogyan azt a Pásztor-brigád megszokta. Persze, tudni kell, hogy a Pásztor-brigád „igényeit" nem olyan könnyű kielégíteni, mert Pásztor elvtárs kiváló dolgozó, az idei őszi forgalmi verseny legjobb kocsimestere, brigádjának valamennyi tagja pedig jelvényes sztahanovista, kiváló dolgozó, s igényeiket a maguk teljesítményeihez mérik.

Pásztor elvtárs egyszerűen nem tudja elviselni, ha valaki kedvetlenül, immel-ámmal dolgozik. Nemrégiben észrevette, hogy egyik kocsirendezője, a fiatal *Busku Béla* valami miatt lógatja az orrát. Tolatási szünetben meg is kérdezte, mi baja? „*Nagyon elkelne már a csizma*" — volt a válasz. Éjszaka volt, hova menjen most csizmát szerezni? De másnap, szabad idejében utánajárt a csizmaügynek, pártvezetőségi tagságát is latbavetette és két nap múlva *Busku Béla* lábán már új csizma csikorgott. Addig is, amíg a csizma nem érkezett meg, Pásztor elvtárs úgy próbálta türelemre buzdítani fiatal munkatársát, hogy egy-egy keserűen emlékezetes epizódját elevenítette fel 28 éves vasutas múltjának. Amikor raktári munkás, majd pályamunkás volt, minden hónap végén megkapta a felmondást, majd újra felvették, csakhogy ne legyen meg a véglegesítéshez szükséges ideje. Ruhát a saját pénzén kellett vennie régi vasutasoktól, mert a külsőre „sokat adtak" az akkori vasúton, de amiatt már senkit sem bántott a lelkiismeret, hogy télvíz idején is rongyos félcipőben dolgoztak a pályamunkások, raktári dolgozók. Pásztor elvtárs 11 éven keresztül dolgozott a legváltozatosabb munkakörökben, míg végre rendszeresítették, mint kocsirendezőt.

Általában szeretí felhasználni az alkalmakat, hogy elbeszélgessen munkatársaival. Szolgálatátvételkor, vagy átadáskor pedig egyszer sem hagyná el a részletes munkamegbeszélést. Ő maga a szolgálatátvétel előtt legalább egy órával bejárja az állomást, kocsiról-kocsira menve feljegyzi, hol, milyen kocsi áll, elkészíti a rendezési tervet, mindig nagy gondot fordít arra, hogy a vonatokat állomási sorrendben állítsák össze. „*Kicsit több munkával jár ez, de nekünk van helyünk, időnk rá, a vonalon pedig tudjuk, mennyi ácsorgással, többletmunkával jár a vegyesen összeállított vonatból kiszedni az elegyet*" — mondja.

Jó munkaszervezés, lelkiismeretesség, jó együttműködés és a vasút szeretete — ezekben foglalhatnánk össze Pásztor elvtárs munkájának legjellemzőbb összetevőit, de ha teljesebbé akarjuk tenni a képet, még egyet-mást el kell mondanunk. Először is azt, hogy Pásztor elvtárs 28 év óta egyetlen egyszer sem hiányzott igazolatlanul, nem késett el, és öt év óta még beteget sem jelentett. Másodszor pedig azt kell lejegyeznünk, amit arra a kérdésünkre válaszolt, hogy elégedett-e a fizetésével? „*Átlag 1200 forintot keresek havonta. Nem mondom, hogy nem kelne el több is* — mondta őszintén — *még nálunk is, pedig csak ketten vagyunk a feleségemmel. De két dolog bizonyos; az, hogy a tavalyi bérrendezésekkel sokat javult a helyzetünk és az, hogy aki nem szereti a vasutat, az hiába kapna akár 3000 forintot is, akkor sem lenne megelégedett.*"

Az ilyen éveleji beszélgetéseket többnyire az a kérdés fejezi be: „*Mit vár az új évtől?*" Mi is ezzel a kérdéssel búcsúzunk Pásztor elvtárstól.

— Mindenekelőtt igen erős téli forgalmat — feleli. — Már most alaposan megmutatkozik ez, emelkedtek a kocsibeállítások, igaz, hogy 72 fontos ipartelepet szolgál ki az állomásunk. A megnövekedett munkához pedig még jobb együttműködést várok, mert ez a legszilárdabb alapja a jó munkának.

HARCBAN A HÓ ELLEN

Beköszöntött az új esztendő és vele együtt „megérkezett" az első komolyabb havazás is. A sűrűn szálló hópelyhek néhány óra alatt fehér takarót borítottak a Nyugati pályaudvar sínhálózatára is.

A január 3-ról 4-re virradó éjjelen megkezdődött az új esztendő első hócsatája. Hajnali 2 órakor, félbeszakítva pihenésüket, a pályafenntartás dolgozói megkezdték a váltók tisztítását. S most, délelőtt 10 órakor még mindig ott vannak a hóborította sínek között *Szabó* II. András ü. b. elnök, *Kozma József*, *Naklik* István, *Kulina* János, *Borsos* Mihály, meg a többiek. A nyolc órája folyó szakadatlan munka eredménye, hogy a 14—15—16 és 17-es váltók — melyek a csarnoki, a külső és a postavágányokon folyó vonatmozgásokat biztosítják — zavartalanul működnek.

A sűrűn szitáló hó nem tudja legyűrni az emberi erőt és akaratot.

Néhány lépéssel odébb, a raktárak előtt húzódó javítóvágányok környékén is eltakarították már a havat. Itt a javításokat végző dolgozók végezték el a „túlmunkát", hogy zavartalanul javíthassák a kocsikat és délutánra átadhassák azokat a forgalomnak.

A Nyugati pályaudvaron szervezetten szálltak szembe a vasutasok a hóval, a kemény téli időjárással. A pártbizottság irodájában — szolgálati vezetőkkel történt megbeszélések alapján — már jóelőre megszülettek a hóeltakarítás tervei. Feltérképezték a pályaudvart, megállapították, hogy nagyobb havazás esetén hova és hány dolgozót kell mozgósítani a zavartalan közlekedés érdekében. A létszámhivatal, a nyomtatványtár, a szertár, a raktár és a műszaki kocsiszolgálat dolgozói vállalták, hogy szükség esetén résztvesznek a hó eltakarításában. Az 1-es, 14-es és 22-es nyitott rakodókon folyik a hóeltakarítás a kocsibeállások ideje alatt is.

A hóeltakarításra felkészültek a Nyugati pályaudvaron, de mégis bajok vannak az induló vonatokkal. Január 4-én például a 742-es és 132-es 15, illetve 29 perc késéssel indult — géprevárás miatt. A 3412-es vonat pedig a hiányos előfűtés következtében 14 perc késéssel futott ki a pályaudvarról.

Még rosszabb a helyzet az érkező vonatoknál. Erről csak egy példát: az 1719-es 217 perc késéssel érkezett! A tél, a hó, a gyenge minőségű szén komoly akadály és nehéz erőpróba elé állítja a vasutasokat. De ahogy legyőzik a telet, a havat azok, akik hajnali 2 óra óta tisztítják a váltókat, legyőzhetik azt a vontatás dolgozói is. A vontatás fegyvere a tél ellen — a jól karbantartott gép. Gondozzák hát mozdonyukat még több szívvel, még több lélekkel a vontatás dolgozói és akkor ők is legyőzik a telet, a hófúvásokat.

Folyik a Keleti pályaudvar korszerűsítése

A Keleti pályaudvar súlyosan megrongálódott a háború alatt. A felszabadulás után, 1946-ban fogtak hozzá a pályaudvar épületének helyreállításához. Az épület helyiségeit rövid idő alatt sikerült használható állapotba helyezni. A megnövekedett forgalom lebonyolításához azonban már a régi helyiségek nem elegendők, ezért elhatározták, hogy többmillió forintos költséggel megnagyobbítják a pénztártermet, új várótermet és kultúrtermet építenek.

Az indulási oldalon húsz új pénztárt és négy pótpénztárt építettek. A pénztárcsarnok tágas falait műkővel burkolták. A rácsok ízléses kovácsoltvasból készültek. A jegykiadás meggyorsítására terniol pénztárszekrényeket kaptak, amelyekből a pénztáros másodpercek alatt kiválaszthatja a kért jegyfajtát. A pénztárfülkét szűrős beszélőablakkal szerelték fel. Gondoskodtak a pénztárcsarnok és a pénztárfülkék megfelelő fűtéséről is.

A régi gyorsáruraktár akadályozta az utasforgalmat. Az utasok csak kerülő úton juthattak a pályaudvar folyosójáról a perronra. A gyorsáruraktárt az épület másik részébe helyezték, s egy új kapu nyitásával most a közönség gyorsan eljuthat az indulási vágányokon álló vonatokhoz. A régi harmadosztályú pénztár helyén új várótermet rendeztek be, mert a régi várótermek már nem voltak elegendők az utasok befogadására.

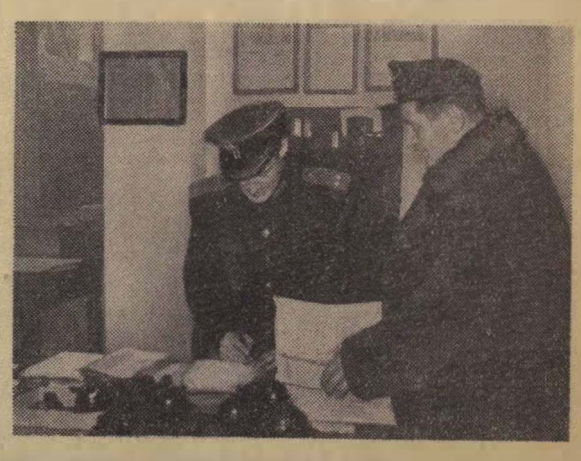
Az állomásépület külső frontját a jövő évben renoválják.

A jobb utazási feltételekért

R. Szombati Ferenc sztahanovista lakatos, többszörös újító 170 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik a Nyugati Kocsiszolgálati Főnökségen.

(Kovács Géza felvétele)

Ellenőrizzük a vonatigazolványokat



Szabó Sándor, a Déli-pályaudvar forgalmi szolgálattevője az 5014-es paksi vonat vonatigazolványát láttamozza és adatait naplózza. Mellette Benkő János vonatvezető.

(Kovács Géza felvétele)

A szénnel télen is lehet takarékoskodni!

Télen a vonatok továbbítása nagyobb körültekintést, a gépek gondosabb előkészítését követeli a mozdonyszemélyzettől. A mozdonyok a téli zord időjárás leküzdésére s emellett a gazdasági követelmények betartására csak akkor lesznek alkalmasak, ha mintaszerű karbantartásban és szakszerű kezelésben részesülnek. Csakis így tudjuk a mozdonyszolgálat elé tornyosuló téli nehézségeket, az alacsony hőmérsékletet, a víz megfagyását, a gyakori kerékcsúszásokat, a vonatellenállások növekedését és a hófúvások okozta nehézségeket leküzdeni, és ugyanakkor takarékoskodni népgazdaságunk legfontosabb kincsével, a szénnel.

A tüzelőanyaggal való takarékosságra a fokozott nehézségek ellenére télen is megvan a lehetőség. Télen az alacsony hőmérséklet kihatásai elsősorban a mozdonytüzelésnél jelentkeznek. A hideg levegő erősen csökkenti a tűz hőmérsékletét és ennek következtében az égés tökéletlen lesz. Ennek elkerülésére az *egylapátos tüzelés alkalmazása a legcélszerűbb módszer.* Ehhez azonban az is szükséges, hogy egyetlen mozdonyból se hiányozzon a lángbolt.

A mozdonyon meg kell szüntetni minden csurgást, csepegést. Rendben kell tartani a kazán, a gőzhengerek, a tolattyúszekrény, a beömlőcső, fáradtgőzlövettyűk és a fáradtgőzcső hőszigetelését. A tömőszelencék tömörtelensége, a tolattyú és dugattyúgyűrűk, valamint az üresjárati váltó átfuvatása csökkenti a mozdony teljesítményét és szénpazarlást okoz. Éppen ezért a *téli időszakban a szokásosnál jóval nagyobb gondot kell fordítani az átfúvások megszüntetésére.* Hasonló gondosságot igényel a homokolóberendezés karbantartása is, mert a kerékcsúszás nemcsak a gőzhengereket veszélyezteti, hanem előidézi a gőzpazarlást is.

A széntakarékosság szempontjából rendkívül fontos, hogy a tűztérben léghiány ne álljon elő. Léghiányt okoz a hamuláda-parázsszitán gyakran képződő erős zúzmara, melyet azonban elkerülhetünk a hamuládalocsolók és a hengercsapok átfúvásának megakadályozásával. A hideg időjárás idején *a mozdonyvezetőknek a középállomásokon is ellenőrizniök kell, hogy nem fagyott-e be a parázsszita.* Nem szabad hagyni, hogy a salakréteg erősen megvastagodjék, mert akkor jobban lehül a hamuláda és léghiány is keletkezik.

A téli forgalom lebonyolítása a széntakarékosság érdekében a mostani körülmények között még fokozottabb feladata a vontatási műhelyeknek, nogy a mozdonyokat kifogástalanul megjavítva adják ki. Csak ebben az esetben lehet megkövetelni, hogy a mozdonyokat továbbra is jó állapotban tartsák a mozdonyvezetők és fűtők. A jó karbantartás azonban a lelkiismeretesség mellett a szaktudástól is függ. Ezért olyan *nagyjelentőségű az elsőteles mozdonyvezetők és fűtők gyakorlati oktatása.* Az oktato mozdonyfelvigyázók és fűtők egész télen nagy gondot fordítsanak az elsőteles mozdonyszemélyzet operatív, menetközben történő oktatására. Elsősorban *a tüzelés és tűztisztítás gyakorlati oktatására gondolunk,* hogy a mozdonyok megfeleljenek az erősebb igénybevételnek is. Fokozott gondot kell fordítani a kazán fűtőfelületének víz- és tűzoldali tisztaságára, mert nagy hidegben a kazán erősebb igénybevétele különösen megköveteli, hogy a kazán hatásfoka a lehető legnagyobb legyen.

De amikor ezekről a széntakarékossági módszerekről beszélünk, határozottan meg kell mondanunk azt is, hogy *télen a gőzszivattyú elzárása, a gőzfűtés elhanyagolása nem széntakarékossági tényező, hanem bűn, melynek következtében előálló nehézségek még ráadásul többlet szénfogyasztást is okoznak.*

A fűtőházak és a vontatási dolgozók az elmult nehéz tél folyamán tapasztalhatták, hogy nem lehet lebecsülni a téli forgalom nehézségeit és erre figyelmeztettek most, az első hófúvásos napok jelenségei is. A tapasztalatokon okulva ezen a télen sokkal jobban kell megoldanunk a téli szállítási feladatainkat, mint azt az elmúlt esztendőben tettük.

Csapó Mihály
I/7. A. osztály vezetője.

ÚJ ÉV — ÚJ OTTHON — ÚJ TERVEK

Egy éve sincs talán, hogy nagy, kopár térség terpeszkedett itt, a rákospalotai MÁV-telep és Pestujhely között. Most, 1955 első napján már valóságos új városrészbe toppan a látogató, amikor leszáll a 67-es villamosról. Több háromemeletes épület már teljesen kész, az ablakokból derűs fény szűrődik a korán lehulló alkonyatba, más épülettömbök építése pedig serényen halad a befejezés felé. És — ezért jöttünk ide — *az új házakban 67 vasutas család talált és talál otthonra.* A mult év vége óta folyamatosan költöznek be a korszerű, összkomfortos, két- és háromszobás lakásokba.

Új év — új otthon — új tervek — erről beszélnek az új lakások boldog tulajdonosai s a békés, ünnepi hangulatot csak akkor homályosítja el futó árnyek, amikor a régi lakás nyomasztó képét idézik.

— Fáztunk, mindig fáztunk — emlékezik *Mérei Mihályné*, az A-épület egyik kedves lakásában s az emlékezés még a jól fűtött cserépkályha mellett is megborzongatja. — Alberti-Irsán, egy düledező épület egyetlen használható szobájában laktunk. Ebben a lakásban született mind a hét gyermekem.

De hagyjuk már a multat — szól közbe *Mérei* elvtárs, olyan hangsúllyal, mintha ezt a „multat" már hosszú évek pora födné, holott a mult év november végéig még „jelennek" számított. És két mondat után már a jövőben vagyunk, az új év terveiben. Mérei elvtárs, Budapest-Déli pályaudvar leadási raktárnoka új, egyszerűbb kilométermutató összeállításán dolgozik, amely nagy mértékben megkönnyíti majd a kereskedelmi szolgálat munkáját.

— Az új lakásban, nyugodtabb körülmények között, hamarosan ki is dolgozom észszerűsítési javaslatomat — mondja. — Több időm is lesz, nem kell naponta Alberti-Irsára utazgatnom. Ha az új évben sikerülne régi vágyam, hogy akár kereskedelmi, akár forgalmi szakoktató legyek — én lennék a legboldogabb lakó ebben az új házban.

Ez pedig nagy szó, mert akárhová csöngetünk be, mindenütt boldog felnőttek és vidám gyerekek fogadnak. *Soproni Antal* elvtárs, a Landler Jenő Járműjavító P. VII. osztályának kétszeres sztahanovista brigádvezetője és felesége, aki szintén a Landler VII. osztályán dolgozik, boldogan tervezgetik együtt, hogy a felszabaduláai versenyben milyen új eredményekkel fejezik ki hálájukat az új otthonért. Soproni elvtárs még nem döntötte el, hány kocsi tervén felüli fővizsgájára tesz felajánlást brigádjával, de múlt évi 136—138 százalékos átlagteljesítményük — mint latolgatja — szép, komoly vállalásnak lehet az alapja.

Nem kaphattunk szebb karácsonyi és újévi ajándékot ennél a lakásnál — ismétli többször is Soproni elvtárs. — A régi lakásból, ahol tízen laktunk egyetlen helyiségben, nem győztem menekülni, örültem, ha nem kellett otthon lennem. Most bezzeg karácsonykor sem voltunk sehol, újévkor sem mozdulunk ki egészen hétfő reggelig. A Szilvesztert is itthon töltöttük, rádió mellett, csendes családi körben . . .

Nyilván nem értették Soproni elvtársék, miért mosolyodtunk el az utolsó szavak hallatára. De elképzeltük a „csendes családi kört" — négy vidámnál is élénkebb, csupaélet gyermekkel. De így jó ez, hogy vidám gyermekek öröme köszöntötte az újévet a *Soproni*, a *Mérei*, az *Ádám*, a *Sápi*, a *Beleznai*, a *Pósa*, a *Garaboczi*, a *Laczó családnál* és sorolhatnánk 67 nevet, 67 vasutas dolgozó nevét, akik az új évben már az új otthon szelíd melegéből indulnak a viszontagságos, talpig embert követelő téli szolgálatba.

Bisztray Kálmán

JEGYZETEK

A 402-es Rákoscsabán robog keresztül. Fiatal, atlétatermetű kalauz lép a fülkébe.

— Jó reggelt! Kérem a menetjegyeket!

Már éppen menni akar, amikor egy félszeg fiatalasszonyka megszólítja: — Kérem szépen, Aszódon szeretnék leszállni, legyen olyan kedves, szóljon előtte.

Négyen ülünk a fülkében. Egymást túllicitálva ajánljuk fel szolgálatainkat. A kalauz röviden csak ennyit: — Szólni fogok! — s azzal már megy is tovább.

Az asszonyka türelmetlen. Szinte kilométerenkint kérdezősködik. Mi csak biztatjuk: — Legyen nyugodt, majd szólunk.

Alig hagyjuk el Máriabesnyőt, jön a kalauzunk: — Tessék készülődni, a következő megálló Aszód.

— Köszönöm, köszönöm! — hálálkodik az asszony.

— Nincs mit! — a kötelességem teljesítem.

Milyen jól esett hallani.

★

A villamostargonca tülkölése betölti a Keleti-pályaudvar zsibongó csarnokát. A peronon csomagokkal terhelten egy bácsika ballag. Már-már eléri a targonca, talán ki sem tud térni. No, most következik: — Hát maga nem hall . . . stb., stb. De nem!

A várt felháborodott hang helyett az álló alkalmatosságról egy olajos ruhájú fiatal vasutas szájából ilyesmi hangzik: — Merre, bácsikám?

— Az egyire — szól a válasz.

A fiatal raktári munkás már kapja is a csomagokat — de az öreget is — s pár pillanat múlva már a gőzölgő 426-os végénél áll a mi emberünk, körötte a csomagok.

Mire hálálkodni akar, a „micsoda" már el is robogott.

Még a „szabálysértés" felett is szívesen szemethunyunk.

★

A nemdohányzó fülkében ember ember hátán. A sarokban egy utas éppen elfogyasztotta újságpapírba csomagolt ebédjét. A maradékot összegyömöszöli a papírral. Szinte várjuk, hogy egy óvatlan pillanatban eltüntesse a pad alatt. Tévedtünk.

A mi utasunk, kezében a papírral, ránéz az ablakra, de egy fázós nő láttán lemond a lehúzásról. Ki nem mehet — nem akarja zavarni az álldogálókat.

Most mi lesz? — Kattan a kis táska és már el is nyeli a kellemetlen vendéget.

Szinte jó volt látni.

Megkezdődött a hatvani felvételi épület építése

Alig volt jelentősebb vasútállomásunk, amely a második világháború következtében ne szenvedett volna súlyosabb kárt.

A hároméves, majd az ötéves terv során a nagy mértékben megnövekedett forgalom lebonyolításához szükséges — elsősorban pályahelyreállítási, állomásbővítési — munkák megtörténtek ugyan, de az épületekben mutatkozó hatalmas kár — különösen az elpusztult nagy felvételi épületek — pótlása a nagy költségkihatás miatt csak lassúbb ütemben folyt, és egyes helyeken ideiglenes megoldásokkal kellett beérnünk. Az elpusztult nagy felvételi épületek közül eddig Sárbogárd, Nyíregyháza és Székesfehérvár épült újjá, de fájó emlékeket ébresztett a nagyrészt elpusztult, és csak kényszerű ideiglenességgel megoldott Hatvan, Győr, Szolnok és Debrecen felvételi épülete.

A miniszter elvtárs az elmult ősszel a Szovjetunióban szerzett tapasztalatairól előadást tartott, amelynek során — a hallgatóság hatalmas tapsviharа közepette — bejelentette és elrendelte, hogy 1955. és 1956. években az említett négy romos nagy felvételi épületet újjá kell építeni. Ezt követően a már korábban megkezdett tervezési munkák, valamint a kivitelezés előkészítése teljes erővel megindult.

Hatvan állomás Miskolc és Nyíregyháza után Északkelet-Magyarország legfontosabb gócpontja. Jelentőségét — akár mint a helyi forgalom végpontját, akár a miskolci iparvidék vagy a salgótarjáni szénmedence vasútvonalainak egyik fontos állomását vesszük tekintetbe — minden vasutas ismeri. Fontossága messzemenően indokolja, hogy korszerű felvételi épületet kapjon.

Az új felvételi épület a jelenlegi mögött nyer elhelyezést, és így az építés teljes tartalma alatt biztosítva van a szolgálat zavartalan vitele.

Az épület tengelyében elhelyezett indulási csarnok közvetlen kijutást biztosít a vágányokhoz, míg a külön részben tervezett érkezési csarnok révén a keresztezésmentes utasforgalom válik lehetővé. A csarnokok mellett természetesen várótermek is épülnek.

Különös gonddal készülnek az utasforgalmi részben a szociális és utasok kényelmét szolgáló helyiségek.

Az állomási személyzet az utasforgalomtól leválasztott, külön épületszárnyakban zavartalanul végezheti majd felelősségteljes munkáját.

A felvételi épület vágányfelőli homlokzatát boltívekkel kiképzett, fedett perron fogja össze.

Az épület — az eddig említetteken kívül — természetesen rendelkezni fog mindazokkal az irodákkal, amelyek létesítése az állomás sokrétű feladatának megoldásához szükséges.

Az új felvételi épület felépítéséhez közel 1.5 millió darab téglára és húszezer zsák cementre lesz szükség.

A kivitelezési munkák 1955. év első munkanapján bensőséges ünnepség keretében megindultak. Január 3-án délelőtt 11 órakor *Németh József* vezérigazgatóhelyettes és *Papp Károly* szakosztályvezető elvtársak az egybegyűlt dolgozók előtt rövid beszédben ismertették az építés fontosságát, és felhívták a dolgozók figyelmét, hogy a munkáknak 1955 december 31-re be kell fejeződniök. Németh elvtárs ezután a jelképes első kapavágással megindította a munkálatokat.

Erdélyi Tibor
I/6. C. osztály

Munkamegbeszélés

Hetényi Szilveszter rendelkező forgalmi szolgálattevő Körőcz Gyula (jobbszélen) vonatvezető brigádjával a Margit-hídi átállításokat beszéli meg Buda-Császárfürdő állomáson.
(Kovács Géza felv.)

EMLÉKEZÉS

1932. szeptember 12-ét írtunk. A Keleti pályaudvar csarnoka ragyogó arcú, csodáraváró emberekkel volt tele. Első útjára indult az olyan régen várt, első villamosvontatású gyorsvonat. A szerelvény előtt virágfüzérekkel feldíszítve állt a *Kandó Kálmán* nevét viselő 40001 számú fázisváltós, nagyfeszültségre készített fővasúti villamosmozdony. A közönség örömrivalgása közben indult el Hegyeshalom felé a magyar mérnöki tudomány, feltalálóképesség korszakalkotó remeke.

Itt meg kell állnunk, mert a *Kandó* név mellett nem lehet gondolkodás nélkül elhaladni. Olyan név ez, amelyre minden magyar dolgozó büszkeséggel gondol. *Kandó Kálmán* kezdő mérnök korától a villamosítás híve, a nagyfeszültségű villamosítás harcosa, az amerikai 600 voltos egyenáramú és az európai országok 650—750 voltos háromfázisú rendszerével szemben. Francia-, Olasz-, Németország és Svájc részére is épített villanymozdonyokat, sőt Amerikába is meghívták a számukra megoldhatatlan problémák kivitelezésére.

Az akkori Magyarországon óriási nehézségekbe ütközött a villamosítás. Félig-meddig elismerték, hogy nemzetgazdasági szempontból igaza van *Kandónak*, de míg külföldön az ő irányításával villamosvasutak épültek a magyar tudomány dicsőségére, az úri Magyarország vezetői nem akartak lehetőséget nyújtani ahhoz, hogy tudását hazája szolgálatába állíthassa. Csak hosszú harc után kezdhetett Magyarországon komolyabb munkához.

Kandó széleslátásával felismerte azt a fontos tételt, hogy a vasút villamosítását olyan rendszerben kell végrehajtani, amely különleges, csak a vasút céljait szolgáló áramnem fejlesztését szükségtelenné teszi és közvetlenül olyan áramot használ fel, amely az ország közhasználatú erőműveiben rendelkezésre áll.

A *Kandó*-féle villamosmozdony lényege az úgynevezett fázisváltórendszer. Az ezen az elven működő próbamozdony 1923. október 31-én tette meg első útját Budapest-Nyugati pályaudvar és Alag között. Hosszú, és fáradságos kísérleti idő következett ezután. A javított próbamozdony 1928-ban került csak vonalra, fényes bizonyítékát adva a *Kandó*-rendszer kiváló voltának.

A fázisváltó lényegében olyan turbógenerátorhoz hasonló szerkezeti szinkrongép, amely transzformátor, egyfázisú motor és a háromfázisú generátor szerepét együttesen tölti be. A munkavezetékről levett 16 kilowattos váltakozó áram mint egyfázisú motort hajtja és a három, esetleg több fázisú generátort és hajtómotorokat ezer volt feszültségű forgóárammal táplálja. A fázis- és pólus-szám változtatásával érhetők el a megfelelő sebességfokozatok.

A sok külföldön szerkesztett mozdony után hazájának olyan villamosmozdonyt készített, amely a nevét örök emlékezetűvé tette. A hosszú harcok a villamosításért, a kimerítő munka egészségét aláásták. Élete legnagyobb művének üzembehelyezését nem érhette meg, mert 1931. január 13-án szemét örökre lehunyta.

Az első villamosmozdony üzembehelyezésével új korszak vette kezdetét a vasúti vontatás terén. A közönség nagyrésze csak úgy ismeri a *Kandó*-féle mozdonyt, hogy gyorsabban megy, mint a gőzmozdony, s az ablakon nyugodtan kihajolhatnak, mert nem száll szikra a szemükre. Mi műszakiak azt is tudjuk, hogy milyen nagyjelentőségű ez nemzetgazdasági szempontból. A szenet nem kell Hegyeshalomra vagy Budapestre szállítani, hanem közvetlenül a lelőhely mellett tüzelhetik el és a nagyfeszültségű energiát huzalokon továbbítják a mozdonyokhoz. A villamosmozdonyok hatásfoka is sokkal jobb, mint a gőzmozdonyoké. Nagyterhelésű vonatokat, gyorsvonatokat egyaránt továbbíthatnak nagy sebességgel. A kezelőszemélyzetnek nem kell tüzelnie. Menetközben nincs gőz-, vízhiány. Nem kell vizet venni, tüzet tisztítani, csöveket kifúvatni, salakot leereszteni. Sőt fordítókorongra sem kell állnia, mert a *Kandó*-féle mozdony mindkét irányban egyenlő teljesítményt tud nyújtani.

A megindulás után voltak még nehézségek, de *Kandó Kálmán* munkatársai nagyrészt kiküszöbölték ezeket. Ahogy telt az idő, gyakorlatot szerezve, mindig gazdaságosabban tudtuk kihasználni a gépeket.

A fejlődésben azonban rövidesen hatalmas törés állt be. A német fasiszta vandalizmus tönkretette az országot és vele együtt vasutainkat is. A Szovjetunió felszabadító csapatait 1945. január 13-án a Keleti pályaudvaron összebombázott állomás, kidőlt oszlopok, lelógó vezetékek fogadták. A háború borzalmai alatt is akadtak azonban olyanok, akik már a jövőre gondoltak. Álljon itt *Hargitai Pál* mozdonyfelvigyázó neve, aki élete veszélyeztetésével 11 villamosmozdonyt átmentett Kelenföldről a Keleti Fűtőházba a német felrobbantás elől.

Ahol a legnagyobb a baj, rendszerint ott van legközelebb a segítség. A vihar elvonulása után mindjárt akadtak erőskezű emberek, akik összefogva, jó példával elöljárva hozzáfogtak az újjáépítéshez. Oszlopokat állítottunk és egyengettünk, vezetékeket toldoztunk és szereltünk fel. A sérült mozdonyokat javítottuk.

A fejlődés követelményeként nem állhattunk meg a réginél. Vezetőink látva a villamosítás nagy előnyét, azon dolgoztak fáradhatatlanul, hogy egyre jobbat alkothassunk. Így született meg a köznyelven „Bo-Co"-nak nevezett, de a *Kandó Kálmán* által feltalált fázisváltó meghagyásával készült újtípusú villamosmozdonyunk. Az új, szabad hazában továbbfo'yik a villamosítás, utána még néhány vonal felszerelése következik.

Kandó halálának huszonnegyedik és a Keleti pályaudvar felszabadulásának tizedik évfordulója egybeesik. Mi, akik legelsők voltunk azok között, akik a villamosítás megindulásánál felmerülő nehézségeket igyekeztünk leküzdeni, szabadságunk, tizedik évfordulóján megfogadjuk: a jövőben is minden akaratunkkal azon munkálkodunk, hogy a felszabadult nép jobblétét elősegítő szállítási feladatokat soha nem lankadó munkakedvvel, a fejlődés lendületével előrevigyük.

Ott voltam a villamosvontatás születésénél, ott voltam a romok eltakarításánál, s még sokáig ott akarok lenni a villamosvontatás egyre nagyszerűbb eredményeinek elérésénél.

Szilágyi Lajos
főmozdonyvezető,
Keleti Fűtőház

Éveleji látogatás a Miskolci Járműjavítóban

A csontig hatoló hidegben úgy állnak a kocsik a Miskolci Járműjavító vaganyain, mintha megdermedtek volna. Az év és a felszabadulási verseny első napjaiban baljóslatúnak tűnik az a fagyos mozdulatlanság, amely a látogatót fogadja, amint végigmegy a műhely hótól alig megtakarított útjain. De talán tévedünk, a látszat talán csal, talán a nyugodt külszín alatt mégis lüktet az új év legszebb, mindenkit legközelebbről érintő versenyének, a felszabadulási versenynek ritmusa.

A műszaki igazgatónál

A műszaki igazgatót, *Molnár Imre* főmérnök elvtársat keressük fel elsőnek, azzal a kérdéssel, biztosítottnak látja-e az üzemben a folyamatos, egyenletes termelőmunkát, a terv mindennapi teljesítését, az első negyedévi terv túlteljesítését, s végül, hogy mit tesz az egyenletes termelés érdekében a műszaki vezetés.

— Tavaly háromnegyedéven keresztül példaszerű volt a vállalat terveljesítése — hangzik a válasz. — Az utolsó negyedben ez, sajnos, megszűnt, de minden erőnkkel arra törekszünk, hogy ismét egyenletesen, a tervek pontos betartásával tudjunk dolgozni. Erre megvan a remény, mert a munkaerővándorlás, vagy méginkább az elvándorlás megszűnőben van, az új dolgozók is képzettebbé váltak, gyakorlati tudásuk növekedett. Nagy szükség van azonban arra, hogy a műszaki vezetők, valamint a régi, képzett szakmunkások állandóan foglalkozzanak az új dolgozókkal, főként a fiatalokkal. Mindent megteszünk az anyagellátás biztosításáért, állandó kapcsolatban vagyunk a borsodi üzemekkel, nem egyszer cserélünk anyagot a Borsodvidéki Gépgyárral, a Lenin Kohászati Művekkel vonóhorgot gyártattunk, de általában minden környékbeli üzemmel kiépítettük a jó kapcsolatot. Tavaly az évelején lemaradáshoz az is hozzájárult, hogy vidéki dolgozóink egyrésze a közlekedési nehézségek miatt nem tudott időben bejönni. Most téli szállást rendeztünk be számukra, hogy hiányzás miatt ne legyen fennakadás a termelésben. A műhelycsarnokok szabadba nyíló ajtóit szélvédővel szereltük fel, hogy a lehetőségekhez képest védjük a dolgozókat a meghűléses betegségektől. Fokozottabb gondot fordítunk a munkagépek karbantartására, hogy gépállás, gépjavítás miatt egyetlen munkaóra kiesés se legyen.

A mozdony-, kocsi- és megmunkáló osztályon

Felkerestük még a két legnagyobb osztály, a VI. és VII. osztály, valamint a VIII-as, megmunkálóosztály vezetőit.

Tóth Géza elvtárs, a VI. osztály helyettes vezetője így nyilatkozik:

— A kiszabott tervet teljesíteni akarjuk és fogjuk is, mégpedig a minőségi követelmények szigorú betartásával. Nagy segítséget jelentene, ha nem kellene a műszaki vezetőknek munkaidejük tekintélyes részét anyagutánjárással tölteniök. Meg kell mondani azt is, hogy a munkaerővándorlás teljes megakadályozására mielőbb felsőbb intézkedéseket kell tenni, elsősorban a munkabérekben a külső munkabérekkel történő arányosításával. A folyamatos termelés alapja ugyanis az állanló munkáslétszám.

Hasonló kérdéseket vet fel *Csorba Bálint* elvtárs, a VII. osztály vezetője is, majd így folytatja:

— Nem félünk az új évtől, a nehézségek ellenére is teljesítjük tervfeladatainkat. Reméljük, hogy az új évben végre lehetőséget találnak a bürokrácia lekűzdésére, a megrendelőlevelek általában az adminisztrációs munka egyszerűsítésére, mert jelenleg az a helyzet, hogy egy kocsi futójavítása rövidebb ideig tart, mint a javításhoz szükséges iratok elkészítése. Szeretnénk, ha időnk és munkaerőnk zömét valóban a termelésre, nem pedig adminisztrációra fordíthatnánk.

Végül *Kerekes István* elvtársnak, a VIII. osztály vezetőjének szavait jegyezzük le:

— Novemberben, mult évi „mélypontunkon", a megmunkáló osztály volt az egyetlen, amely túlteljesítette a tervét. Decemberben is szép volt az eredményünk és ez biztató alap a további jó munkára. A társosztályokat, a mozdony- és kocsiosztályt minden erővel igyekszünk kiszolgálni, ezért a vállalat diszpécserével, valamint az osztályok vezetőivel együttesen állítottuk össze a havi gyártási ütemterveket. Selejtszázalékunkat, amely a mult évben is csökkenő tendenciát mutatott, igyekszünk még inkább leszorítani, ehhez azonban a többi között az is szükséges, hogy jobban ellássanak bennünket tolómérőkkel.

*

A hosszúra nyult látogatás tapasztalatai, a műszaki vezetők nyilatkozatai arra mutatnak, hogy a fagyos csend csak látszólagos a Miskolci Járműjavítóban. A vezetőket és a dolgozókat egyaránt fűti az akarat, hogy ismét elsők legyenek. És — mint *Pál István* elvtárs, a tervosztály vezetője utalt rá: bizonyos, hogy a felszabadulási verseny ismét kimagasló eredmények kiindulópontja lesz, mint tavaly a kongresszusi verseny volt, amely a vállalat háromnegyedévi jó munkájának alapját vetette meg.

„A munkavédelem mindenkinek elsőrendű kötelessége"

— Beszélgetés egy munkavédelmi felügyelővel —

Jó előjelnek könyvelhetjük el, hogy Kiskunfélegyháza állomáson is ismerik a pályamesteri szakasz munkavédelmi felügyelőjét.

— *Bosnyák* elvtársnő igazán a dolgozók érdekeit szívén viselő munkavédelmi felügyelő — mondja érdeklődésünkre *Lőrincz* elvtárs, állomásfőnök. — Gyakran jár nálunk is, amikor közösen megoldandó probléma merül fel. Legutóbb például azt kérte, hogy jobban világítsuk ki az állomásnak azt a részét, ahol a pályafenntartásiak szoktak rakodni.

Alapos körültekintéssel...

És ahogyan jobban megismerjük *Bosnyák Éla* elvtársnő munkáját, látjuk, hogy mindenben, a legkisebbnek látszó ügyben is szereti az alaposságot. Nem elégszik meg azzal, hogy „előterjeszti" az üzemi szemléken tapasztalt észrevételeket, addig jár utána, amíg az illetékesek el is intézik a kérdéseket, javaslatokat. Csak néhány ilyen megoldott problémát nézzünk: A dolgozók gyakran panaszkodtak, hogy védőszemüvegük hamar behomályosodik. Bosnyák elvtársnő közbenjárására azóta kettős üvegű lyukacsos keretű védőszemüveggel látták el a dolgozókat. A novemberi üzemi szemle jegyzőkönyvében 30-i határidőt szabtak a mozdonyjavító és fürdő törött ablakának a beüvegezésére, a kavicsvillák nyelének kicserélésére, az étkezőhelyiség kályhájának felállítására, valamint a biztonsági határjelek és vágányáthidalások újrameszelésére. Valamennyi munkát határidő előtt elvégeztek.

De Bosnyák elvtársnő talán arra a legbüszkébb, hogy a szakasz valamennyi dolgozója új esőköpenyben dolgozik a januári esőben, s ha ismét hidegre fordul az idő, mindnyájuk számára megvan a vattaruha.

— Nagy eredmény ez — mondja — különösen ha visszagondolunk arra, hogy tavalyelőtt mindössze négy vágánygondozónk kapott téli ruhát és esőköpenyt.

Jó segítőtársakkal...

Az eredmények még értékesebbnek tűnnek akkor, ha nyomon kísérjük Bosnyák elvtársnő útját, fejlődését. 1951-ben került a vasúthoz, nem sokkal utána előmunkástanfolyamon vett részt. Amikor 1952 januárjában visszatért a tanfolyamról, minden előzmény nélkül egy meghívót és egy Szegedre szóló vasúti jegyet nyomtak a kezébe. A meghívó a területi bizottság munkavédelmi értekezletére szólt. Bosnyák elvtársnő részt vett az értekezleten és utána, a szakszervezeti választáson őt jelölték munkavédelmi felügyelőnek. Jóideig azt sem tudta miből áll ez a munka és azt sem, hogy volt-e előzőleg ilyen megbízatás a szakaszon. De úgy gondolta, ha már a dolgozók megbízták vele, nem szabad csalódniok benne. A területi bizottsághoz fordult útmutatásért, segítségért s nemsokára tanfolyamon vehetett részt. Hazatérve, első dolga volt, hogy régi, jólismert munkatársaiból négytagú bizottságot szervezett s minden hónapra részletes munkatervet dolgozott ki.

— A munkavédelem nagyon sokirányú feladatot jelent — mondja. — Jó segítőtársak nélkül, a szakvonali munka mellett nem lehet megoldani a feladatokat. Ilyen jó munkatársaim *Seres Mihály* műszaki, *Sz. Horváth József* munkajogi, *Tóth András* propaganda, valamint *Thorma Lajos* egészségügyi megbízott. Szorosan együtt dolgozunk *Dobák János* elvtárssal, a szakvonali megbízottal, mindig együtt tartjuk meg a szemléket s igen nagy segítséget kapunk *Vörös* elvtárstól, a területi bizottság munkavédelmi felügyelőjétől. De a dolgozók is sokszor segítenek ötleteikkel, javaslataikkal, jól bevált a *„Kérdezz—felelek"*-láda amelybe a dolgozók bedobják munkavédelmi vonatkozású kérdéseiket s mi válaszolunk rájuk. Ezenkívül a gyakrabban előforduló kérdésekről, problémákról előadásokat tartunk így legutóbb a dolgozók munka- és balesetvédelmi jogairól és kötelességeiről volt előadás.

— Sok tennivalónk lenne még — mondja búcsúzóul. — Bővíteni kellene a fürdőt, szeretnénk visszakapni a forgalomtól a VIII-as csonkavágányt a rakodásokhoz, mert jelenleg vagy a kocsik alatt kell bujkálni a kirakó dolgozóknak, vagy nagyobb kerülőt kell tenniök az állomás túlsó felére. Szeretnénk megoldást találni arra is, hogy a pályamunkások biztonságosabb körülmények között dolgozhassanak az állomás területen mert a nem kellő óvatossággal történő mozgások, kocsikilökések miatt nagy a baleseti veszély. Ezért még jobb kapcsolatot igyekszünk létesíteni a társszolgálati ágakkal. Az a véleményem, hogy a munkavédelem, a dolgozók biztonságos munkakörülményeinek megteremtése mindenkinek elsőrendű kötelessége — fejezi be Bosnyák elvtársnő.

A tél — a gurítódombon is tél

A gurító állítóközpontban kellemes meleg van. Kint a metsző szél marokra fogja a havat, s mint éles tűket dobja a sarusok, váltókezelők arcába, kezefejére. A délutáni szürkület már elnyelte *Rákosrendezőpályaudvar* felvételi épületét, Zugló és Angyalföld házait, a rákosrendezői gurítódomb olyan most, mint egy világtól elzárt sziget. A mikrofon előtt *Nagy László* elvtárs, gurításvezető áll s egyre ismétli az avatatlan fül számára oly egyhangúnak tűnő szöveget: *„Négyes, nyolcas, tizenötös... Négyesre kettő üres... Tizenötödiken vigyázz, rakott kocsi."*

A rendezőn *Nagy* elvtársat tartják a legbiztosabb kezű, legóvatosabb gurításvezetőnek — a brigádok közötti balesetmentességi versenyben többízben lett első az ő brigádja — ezért a rövid gurítási szünetet kihasználva megkérdezzük, melyek a gurítódomb téli munkájának sajátosságai.

— Nagyobb figyelmet kíván ilyenkor a munka — válaszolja olyan megfontoltan, miként a gurítást irányítja — a váltók is nehezebben működnek, a kocsik lassabban gurulnak, mert hidegben a csapágyoiaj megsűrűsödik. A mi gurítódombunknak, valamint irányvágányainknak nincs meg a kívánt lejtszöge, a saruzásnál azonnal megállnak a kocsik, gyakori a „rövid saruzás", ezenkívül sok a rendezőről a szembekijárás, ami azt jelenti, hogy azalatt le kell állni a gurítással.

— Mindezen a technikai nehézségen úgy igyekszünk segíteni — folytatja — hogy először is gyorsabban, tolómozdonnyal huzatjuk fel a fogásokat, hogy *a gyorsabb mozgás átmelegítse a csapágyakat*, a dombon nem ácsorogtatjuk az elegyet, a szembekijáró vonatok mozgását is tolómozdonnyal gyorsítjuk meg, hogy minél rövidebb ideig kelljen gurítási szünetet tartani. Nagy gondot fordítunk a gurítás sebességének szabályozására, *kényes rakományú vagy nehezebben guruló kocsik után inkább megállunk, nehogy a következő kocsi utolérje*, több elegyet küldünk le fékezővel és *a sarusokat minden esetben figyelmeztetjük, hogy rakott vagy üres kocsi gurul.*

A következő „fogás" már fent van a dombon, tovább folyik a munka, ezért *Szabó Pál* térfőnök elvtárssal fejezzük be a beszélgetést.

— Kemény munka folyik itt, a gurítón, különösen télen — mondja. — Dolgozóink megfogadták, hogy *a gurítás nem áll meg egy percre sem, bármilyen legyen is az időjárás*, ezért fokozott munkát, figyelmet és fegyelmet vállaltak. A külsős forgalmi szolgálattevők, a váltókezelők, lazítók, aggatók, gépkísérők, féklejárók, gurítós gépkezelők, váltókezelők, sarusok együttes jó munkájával akar hozzájárulni a gurítódomb is az állomás felszabadulási versenyének sikeréhez.

Levél Galyatetőről

Végefelé jár az a két hét, amelyet jó munkám jutalmául itt töltöttem a gyönyörű Galyatetői nagyszállóban. Ma délelőtt ragyogóan kisütött a nap, nem tudom, azért-e mert barátságosan akart elbúcsúzni tőlünk, vagy éppen azért, hogy még nehezebbé tegye a búcsúzás perceit. Mert nagyon megszerettük Galyatetőt mindnyájan, még azok is, akik eleinte aggodalmaskodva, unalomtól félve kóstolgatták a téli üdülést.

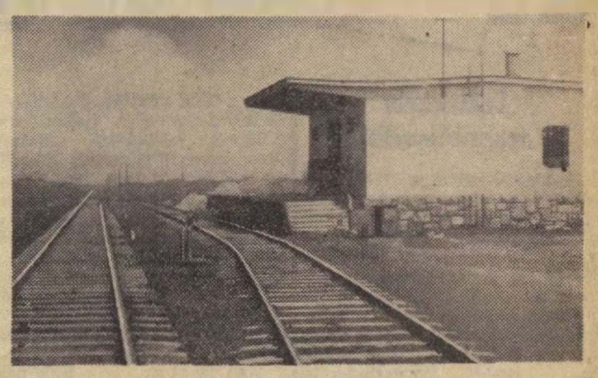
A hosszú beszélgetések a kényelmes társalgóban, vagy a frissítő kirándulásokon is szóratoztatóak, tanulságosak voltak, hiszen olyan elvtársakkal találkoztunk, akik más területen dolgoznak, akik a maguk munkáján, eredményein keresztül mutatták meg nekünk a munka, az építés szépségeit. Sokat beszélgettünk dolgozó parasztokkal, akik egész évben keményen küzdöttek azért, hogy több, jobb kenyerünk legyen, termelőszövetkezeti tagokkal, akik boldogan számoltak be arról, hogyan gyarapodott, gazdagodott csoportjuk.

A jó munka jutalmául kaptuk ajándékba ezt a két hetet, s én úgy érzem, 33 évi vasúti szolgálat után új erőt, ösztönzést kaptam ettől a két héttől, akár újabb 33 esztendei jó munkára. Ezúton is ki akarom fejezni köszönetemet szakszervezetünknek, amely lehetővé tette üdülésemet és a nagyszálló minden dolgozójának, akik kivétel nélkül arra törekedtek, hogy minél szebbé feleletheletlenebbé tegyék számunkra a téli üdülést.

Szabó János,
géplakatos, Debrecen Fűtőház

1954-ben számos új létesítménnyel gazdagodott vasutunk

Elkészült a magyar Komáromot a cseh Komárnóval összekötő Barátság-híd.



Korszerű raktárépületek épültek, amelyek az áruk megóvását és a rakodás megkönnyítését segítik.

Egyre több mozdonyra szerelik fel a rádiót.

Újabb őrhelyek épültek a pályaőri szolgálat ellátásának megkönnyítésére.

A nehéz testi munkát igénylő pályafenntartási munkák gépesítése tovább haladt.

(Németh Gyula felvételei)

BUDAPEST-KELETI PÁLYAUDVAR DOLGOZÓINAK ÜZENETE LONDONBA

A *Szabad Nép* január 4-i száma közli londoni tudósítójának levelét arról, mit várnak az angol dolgozók az 1955-ös évben, és hogyan kezdték az új esztendőt. Megrendítő módon írja le a tudósító egy londoni vasutassal, *Tony Gilberttel*, a camdeni rakodópályaudvar tolatómunkásával folytatott beszélgetését. Gilbert elmondotta a tudósítónak, milyen rosszul fizetik őket, és hogy emiatt *január 9-én bérharcba kezdenek.*

Elmondotta azt is, hogy feleségével és kislányával három évig bútorozott szobában laktak, mert nem tudtak lakáshoz jutni. Most végre egy alagsori lakáshoz jutottak, de olyan nagy nyomorban vannak, hogy nem tudják bebútorozni. Gilbert kijelentette, hogy a békétől és a konzervatív kormány bukásától várják sorsuk jobbrafordulását.

Budapest-Keleti-pályaudvar dolgozói olvasva a Szabad Nép cikkét, röpgyűlést hívtak össze és elhatározták, hogy táviratilag fejezik ki együttérzésüket Tony Gilbertnek. A táviratot nyomban megfogalmazták és postára adták. Szövege a következő:

„A camdeni rakodópályaudvar dolgozóinak, London.

Az 1955. évben szeretettel köszöntjük Önöket és kívánunk az eddiginél szebb és boldogabb új esztendőt. Amikor mi lelkes és odaadó munkánkkal építjük napról napra szebb életünket, szívből együttérzünk Önökkel, akiknek bérharcot kell folytatniok azért, hogy biztosítsák mindennapos szükös megélhetésüket. A munkásosztály következetes, összefogó, lelkes harca meghozta egyszer Önöknek is gyümölcsét, a szebb, boldogabb szabad életet. Önökkel együtt mi is békét akarunk és harcolunk érte. Január 9-én megindúló bérharcukhoz sok erőt és sikert kívánunk.

Budapest-Keleti-pályaudvar dolgozói.“

Ugyanekkor *Biró Sándor* elvtárs, az állomás dolgozója, levelet írt Tony Gilbertnek. Levele a következő:

„Meleg együttérzéssel olvastam ujságunkban, a Szabad Népben azt a cikket, amelyből megismerhetjük az angol vasutasság nehéz helyzetét, álmait és vágyait. Mi, magyar vasutasok büszkén dicsekedhetünk vele, hogy napról napra szebb az életünk. A második világháború romokba döntötte szeretett fővárosunkat, Budapestet, de mi már felépítettük. Három gyermekem van, akiknek részére mi, magyarok összefogva, együttesen építjük a szebb, a boldogabb jövőt. Kis családommal én is albérletben laktam, de bíztam kormányunk gondoskodásában és a bizalom meghozta gyümölcsét, mert az új esztendőt már egy szép, egészséges, kétszobás összkomfortos lakásban köszönthettük. Nekünk is megvan a vágyunk: békét akarunk, mert nem akarjuk családunkat újabb háború borzalmainak kitenni. Napról napra szebb és boldogabb életet akarunk, amelyért munkánkkal harcolunk. Január 9-én meginduló bérsztrájkjukhoz sok erőt és sikert kívánunk. Hozza meg az 1955. év Önöknek a boldog, megelégedett életet.“

Levelezőink írják

Gazdaságosabb mozdonykihasználást

Igazgatóságunkon nem kielégítő a tehervonatok átlagos terhelése. Erre elsősorban a 2000 tonnás mozgalomban elért 79.3 százalékos teljesítés hívja fel a figyelmet. Mi ennek az oka? Erre próbáltam választ kapni a pécsi fűtőháznál azoktól, akik eddig élenjártak a túlsúly továbbításban. *Hubai* mozdonyvezető elvtárs elmondja, hogy amióta 1961/d számú vonatot 424-es sorozatú mozdonnyal kell továbbítani, azóta haldoklik a túlsúlyos mozgalom a pécsi fűtőháznál. „Szégyeljük — mondotta — hogy 424-essel kell a vonalon statisztálni. Ha el is indulunk Budapest—Ferencvárosból — esetleg — 600—700 tonnával, Sárbogárd felé már alig van valami a vonaton. Most is 200 tonnával érkeztem haza. Mi ez egy 424-esnek? *Hubai* elvtárs véleményét megerősíti *Arató* elvtárs, a „Szocialista Munka Hőse“, és kiegészíti azzal, hogy amíg felér Budapestre az 1961/d-vel, gyengén kihasznált mozdonnyal, addig 12 túlsúlyos vonatot tudna továbbítani Pécsbányarendező—Dombóvár között. Elpanaszolja, hogy körülbelül 2—3 hónap óta Bakóca-Godisa előtt éppen abban a szakaszban, ahol 60—70 kilométeres sebességgel szoktak robogni 10 kilométeres lassújel akadályozza a túlsúlytovábbítást.

A teljesítményi lapok igazolják a fenti panaszokat. Nem mondható gazdaságosnak a pécsi fűtőház mozdonykihasználása akkor, amikor a 424-es mozdonyok Pécs—Budapest között a „D“-vonat továbbításával csak 56 százalékban vannak kihasználva. Vajon miért nem felelnek meg erre az útra a 328-as gépek, mikor korábbi kihasználásuk ennél a vonatnál nem volt több 78—84 százaléknál.

Várnai László,
MÁV Igazgatóság, Pécs

Ami segíti és ami fékezi munkánkat

A mult évben sok nehézségünk volt a szakoktatás területén. Nem volt oktatótermünk. Nemrég elkészült az új laktanya és így megoldódott ez a probléma. Dolgozóink lelkes munkája nélkül azonban nem sokra mentünk volna a helyiséggel. Amikor elkészült az új oktatóterem, *Illés István* elvtárs felajánlotta, hogy szabadidejében elkészíti az összes fényjelzők kicsinyített mását, melyek úgy fognak működni, mint az eredeti jelzők. Illés elvtárs teljesítette vállalását, és nemcsak munkatársai, hanem a felső vezetés elismerését is kiérdemelte. A fiókműhely dolgozói különböző alkatrészek keresztmetszeteit készítik el. *Koltay Lajos*, oktatótiszt elvtárs fáradhatatlanul munkálkodik a dolgozók szakmai tudásának fokozásán. Ezek után nem lehet véletlennek tekinteni, hogy dolgozóink egyre jobban átérzik munkájuk jelentőségét, és fokozottabb éberséggel látják el szolgálatukat.

Van azonban a jó munkának fékje is. Fiókműhelyünknek, a szükséges anyagok egyáltalán, vagy nem kellő mértékben állnak rendelkezésére. Előfordult, hogy 2—3 hétig nem volt szóda, így vízkőleradódás következtében tömeges csőfolyás és egyéb kazánmeghibásodás fordult elő.

Borka Sándor
Veszprém-külső fűtőház

Nem elég a panaszokat meghallgatni

Szeptember 10-én, három ikerházból álló új létesítménnyel gazdagodott Ajka állomás. Igazgatóságunk úgy rendelkezett, hogy egy épület férfilaktanya, egy épület női laktanya legyen és a harmadik ikerházat két család kapja meg. A laktanyáknak szánt rész be is népesült, de a harmadik épület ma is kihasználatlanul áll, mert ahhoz, hogy beköltözhető legyen, szükség lenne még egy falra és falat kéne bontani egy ajtó számára. Nem nagy munka, mégsem lehet elvégezni, mert egy rendelet értelmében egyévi jótállással van átadva az épület, hozzányúlni nem szabad, inkább díszelegjen üresen. Ugyanakkor jótállás ide, jótállás oda, a 72/3 számú Építő Vállalat — amely az építkezést végezte — nem végzi el a szükséges javításokat. Az alig négy hónapos laktanya szobáiban a parketta felpúposodott, bajok vannak a víz levezetése körül is. Itt miért nem szereznek érvényt a rendeletnek?

Másik komoly sérelmünk, hogy kocsirendezőinknek nincs melegedőhelyiségük. Volt ugyan állomásunkon egy G. kocsi erre a célra berendezve, de elvezényelték Celldömölkre, ugyanilyen rendeltetéssel. Ennek ide s tova egy esztendeje. Azóta sokan meghallgatták panaszunkat, ígéretet is kaptunk, de most már cselekedetekre lenne szükség.

Németh Gyula
Ajka állomás

Így indult az új év Győr állomáson

(Tudósítónktól.) Győr állomás december 27-én fejezte be évi tervét 101 százalékra. Decemberben *Tóth István* forgalmi szolgállattevő brigádja végezte a legjobb munkát, tervét 102 százalékra teljesítette.

A csomópont különböző szakszolgálati ágainak dolgozói egymásután tartják rőpgyűléseiket amelyeken megbeszélik *csatlakozásukat a felszabadulási versenyhez.* A vállalásokat összesítve a termelési értekezleteken fogadják majd el.

Addig se tétlenkednek azonban. Már az új év első napjaiban úgy dolgoztak, hogy *előnyt szerezzenek a versenyben.* Január 2-án az induló vonatok gőztartását 108, a terhelést 112, a fajlagos kocsimozgatást 107 százalékra teljesítették. Január 4-én a gőztartásban 114 százalékot, a terhelésben 103 százalékot értek el. Ezek az eredmények jobbak mint ugyanezen tényezőknél a decemberiek voltak.

Takarékosság oh...

A Landler Jenő Járműjavító ÜV csatlakozott a Rákosi Mátyás Művek felhívásához és felajánlása a többi között a fokozott takarékosságot is magában foglalja. Helyes, dicséretes cselekedet, melyet csak üdvözölni lehet és sikert kívánni a vállalások teljesítéséhez.

Azonban már maga a versenyvállalás nyilvánossátétele, enyhén szólva, nem éppen a vállalás szellemében történt. A 345 szavas értesítést szerkesztőségünkhöz egy 75 centiméter hosszúságú — táviratban juttatták el, melynek ára, szerény számításunk szerint, 69 forint. A járműjavító, szerkesztőségünktől autóbuszon félóra járásnyira van. Véleményünk szerint, ha legtöbbet kereső szakmunkásaik egyikével, órabérben fizetve küldik el a felhívást, akkor is 9 forintból „megússzák“, mert az órabér körülbelül 7 forint és a két vonaljegyért az autóbuszon mindössze csak 2 forintot kell fizetni.

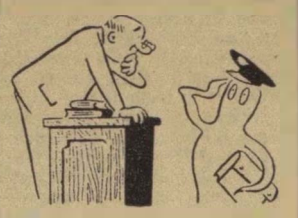
S tegyük még hozzá: a szakmunkás bizonyára tudta volna, hogy a szerkesztőség a Sztálin úton van és nem a Rökk Szilárd utcában, ahova címezték a táviratot.

A gyorsaság nem boszorkányság — különösen amióta felfedezték a táviratot. De a 75 centis távirat mégis azt bizonyítja, hogy a takarékosság sokkal inkább boszorkányság még a járművjavítóban.

Ütközö

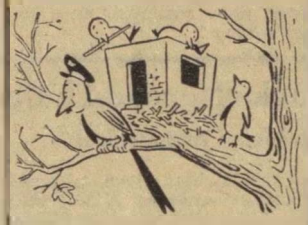
A sértett fél

A pécsi igazgatóság területén a MÁV jogügyi hivatala több esetben nem képviseltette magát olyan bírósági tárgyalásokon, ahol a MÁV, mint sértett fél kívánt volna védelmet. Így aztán a kárigények megítélésénél a vasút gyakran hátrányt szenvedett. Ha meg nem sértjük a t. Jogügyi Hivatalt, megkérdezzük, ki fogja őket, mint sértett felet a mulasztások miatti felelősségrevonásnál védeni?



Fészekrakás

Katkó József, Tuzsér községbeli főtiszt családi házat épít. A fészakrakáshoz segítséget is kapott. Egy sereg pályamunkás dolgozott a házépítésnél, még pedig munkaidőben és a MÁV anyagából. Valaha nem ment ritkaságszámba az ilyenfajta építkezés. A vasút egykori urai nem ütköztek meg ilyenen — maguk is így csinálták. A vasut mai urai — a dolgozók tízezrei — azonban nem tűrik az ilyen építkezéseket.



A zsonglőrmutatvány

Sok a kár az önkezelési szállítmányoknál. Az igazgatóságok VI. osztályai ilyen esetekben úgy segítenek a bajon, hogy leírják a kárt. Ezt tette a miskolci VI. osztály is a közelmúltban, amikor nagyelkűen leírta azt a 16 000 forintot, amely 5700 kilogramm féksaru hiányából keletkezett. Olyan egyszerűen eltüntették a kárt, mint amilyen egyszerűen eltünt a temérdek féksaru. Volt hiány, nincs hiány. Ez a mutatvány még a világhírű Aeros cirkusz porondján is méltán feltűnést keltene.

HÍREK

Már egy ízben elutasíttatott...

Nem először és sajnos, tudva tudjuk, nem is utoljára vagyunk kénytelenek gombostűre szúrni egy-egy csodabogarat a hivatalos vasúti nyelvezet minta-tenyészetéből. Lehet, hogy ez a mostani nem a legjobban fejlettek közé tartozik, talán nem állná ki a versenyt a bürokrata-formanyelv ádáz tusájában, de a maga nemében mindenesetre tökéletes. Még csak annyit, hogy a „Másolat“ címet viselő átiratot a 3. szakosztály küldte három aláírással a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának, válaszképpen egy vasutas dolgozó panaszára. Ime a „Másolat“ többszörösen hiteles szövege:

„Jelen ügyiratot vizsgálat és túloldali felhívásnak megfelelő intézkedés céljából áttesszük. Megjegyezzük, hogy a panaszoshoz intézett csatolmányból megállapíthatóan a panaszügy már egy ízben elutasíttatott. Kovács elvtárssal a mai napon folytatott közvetlen megbeszélésünk szerint azonban az ügyet még egy ízben az SZTK közbejöttével meg fogják vizsgálni.“

Óh, édes anyanyelvünk, adja isten és szépséged felett őrködő nagy költőink szelleme, hogy megszabadulj a hivatalnoki tollak packázásaitól!

— **Számos vasutas kenyerét vesztette** Nyugat-Németországban, mert a Szövetségi Vasutak a Freilassing-Berchtesgaden közötti vasúti forgalmat megszüntették és a forgalmat közutakra helyezték át.

— *HUSZONEGY LAKÁST ADTAK ÁT PÉCSETT. Ezzel újabb 21 vasutas család jutott kényelmes, fürdőszobával felszerelt otthonhoz.*

— **Jólsikerült szilveszteri műsort** rendeztek a balassagyarmati vasutas kultúrotthonban. A reggelig tartó tánchoz a nemrég megalakult MÁV zenekar szolgáltatta a zenét.

— *MUNICIÓGYÁRRÁ ALAKÍTJÁK ÁT a járműjavító műhelyeket Nyugat-Németországban. A frankfurt-am-maini vasútigazgatóság területéhez tartozó egyik járműjavító műhelyben, Siegenben 10,5 cm-es gránátokat gyártanak. A darmstadti mozdonyműveket is rövidesen átállítják páncélosok gyártására.*

— **Beszédes számok.** A pécsi igazgatóság vasutasainak jó munkáját hirdeti, hogy közülük az 1954-es esztendőben heten részesültek kormánykitüntetésben, 12-en kiváló vasutas és 23-an érdemes vasutas jelvényt kaptak. 153-an szerezték meg a kiváló dolgozó címet, 520 dolgozót sztahanovista oklevéllel tüntettek ki. Ezenkívül hat szolgálati hely élüzem lett.

— *HAZÁNKBA ÉRKEZETT Andrej Poziyeki, a Lengyel Utasellátó Tröszt vezérigazgatója, valamint helyettese, Jerzy Wladyslaw Rucinski. A lengyel szakemberek tapasztalatcsere keretében tanulmányozzák a MÁV Utasellátó Vállalat szervezeti felépítését és különféle üzemeinek munkáját.*

— **Hárommilliókétszázezerrel több** utast szállítottak 1954-ben a szegedi igazgatósághoz tartozó vasúthálózat területén, mint 1953-ban.

— *KÖNYVVEL JUTALMAZTAK 14 élenjáró dolgozót a sárbogárdi forgalomnál tartott ünnepélyes évzáró szakszervezeti taggyűlésen.*

— **A „Légy jó mindhalálig“** című darabot nagy sikerrel mutatták be a szerencsi vasutas színjátszók a járási kultúrházban.

— *RÖVIDESEN ÁTADJÁK a korszerűen berendezett dombóvári szertárépületet. Az új raktár mellett a dolgozók jólétét szolgáló modern étkezde, melegedő helyiség is épült.*

— **Kellemesen és hasznosan töltik** a karácsonyi szünetet a pécsi vasutas gyerekek. A kultúrotthon vezetőségének kezdeményezésére december 26-tól január 16-ig fütött, meleg szobák várják a gyermekeket, ahol pedagógusok felügyelete mellett tanulhatnak, szórakozhatnak.

— *DICSÉRET ILLETI Horváth Lászlóné MÁV jegyvizsgálót, aki éber szolgálattétellel leleplezte a rendőrség által régóta körözött Timár Etelkát.*

— **A Nyugati pályaudvar felszabadulásának** 10. évfordulója tiszteletére nagyszabású éremdijazásos sakk, asztalitenisz és súlyemelő felszabadulási emlékversenyt rendez a pályaudvar Utasellátó üzemi bizottságának sportvezetősége. A versenyre 1955 január 18-án, a kultúrteremben kerül sor.

— *A VASUTI RENDŐRSÉG ŐRIZETBE VETTE Horváth József pécsi lakos, MÁV, raktárnokot és Veres Ferenc kaposszekcsői lakost, mert folyamatosan dézsmálták a Komlóra érkező élelmiszerszállítmányokat.*

— **A balatonszentgyörgyi kultúrotthonnak** vasutas dolgozókból álló zenei szakköre az elmult hetekben mutatkozott be a falu dolgozóinak. A hangverseny keretében *Beethoven, Kodály* és *Kacsóh* Pongrác munkásságát ismertették zenekari művek kíséretében. Az est sikere a zenei szakkör tagjainak lelkes, odaadó munkáját dicséri.

— *A MÁV TISZTKÉPZŐ INTÉZET január 15-én fél nyolc órai kezdettel rendezi meg műsorral egybekötött hagyományos tanfolyam-bálját a Lenin körút 32. szám alatti MSZT helyiségeiben.*

SPORT

Közös erővel a vasutassport fellendítéséért

Alig egy hét választ el bennünket annak a napnak az éjszakájától, melyen vidám hangulatban, dallal, tánccal búcsúztunk az ó évtől és bizakodva köszöntöttük az 1955-ös esztendőt.

Ki tudná megszámolni, hányszor hangzott el a hagyományos „Boldog újévet“ köszöntés? Ki tudná felsorolni hány terv született kedvelt sportunkkal kapcsolatban az újév küszöbén? Senki. Hiszen e képzeletszülte kérdésekre nem is a számszerű felelet a lényeg, hanem az, hogy a sok-sok szívből jövő jókívánság megelőzte elhatározásból mennyi ölt majd testet a valóságban. A vidám éjszaka boldog jövőbetekintő hangulata azóta már csak szép emlék. Helyébe a cselekvés ideje lépett. Hogy terveinkből mennyi válik valósággá az rajtunk múlik: sportolókon, vezetőkön, szurkolókon, sportral foglalkozókon.

A szerkesztőség dolgozói is számos új tervvel léptek át az 1955-ös esztendő küszöbét. Egyik tervünk: a sport ügyének az eddiginél sokkal hathatósabb támogatása, előbbrevitele. Elmult évi munkánk felmérése után úgy találtuk, hogy újabb módszerre, nagyobb szolgálatot tehetünk a magyar sportnak. Jövőbeni munkánk fel kívánja ölelni mind a főváros, mind a legtávolabb eső vidéki sportkör működési területét. Lapunk hasábjain helyet kívánunk biztosítani — az események közlésén kívül — a szervezési, a nevelési és egyéb szakkérdéseknek. E széleskörű feladat eredményes megoldásához azonban eddigi módszereink kevésnek bizonyultak. A cél eléréséhez jól szervezett közös munka szükséges. Tervünk gyümölcsét csak sportoló, vezető, szurkoló és újságíró szorosabb, közös kapcsolata termiheti meg.

Lássuk, hogyan képzeljük ezt el a gyakorlatban?

Egyrészt személyes kapcsolatok révén, másrészt üzemi levelezés útján. Abban biztosak vagyunk, hogy közös ügyünk minnyájunkat igen közelről érdekel. Kiváló sportolóink életére, edzésmódszereire valamennyien kíváncsiak vagyunk. Tapasztalataikat minden kezdő, haladó és élsportoló eredményesen használhatja fel. Sportköreink szervezési, nevelési kérdései a sajtó útján közkincsé válhatnak. S kell, hogy azzá is legyenek, mert ezekből nemcsak az érdekelt sportkör tanulhat, hanem okulhat belőle hazánk valamennyi sporttal foglalkozó közössége, egyéne. De a gondolkodó ember nemcsak a jóból, hanem a rosszból is leszűri a tanulságot. Ez arra kell, hogy vezesse levelezőinket, hogy bátran nyuljanak a tárgyilagos bírálat — néha fájó — fegyveréhez is.

Az említettek csak igen kis hányada azoknak a menetközben felmerülő kérdéseknek, melyeik egy-egy sportoló, vagy vezető munkáját jellemzik. A rendkívüli széleskörű terület teljes kiaknázását a most megindúló sportlevelezési rovatunktól, azaz levelezőinktől várjuk. Ezért ezúton kérjük fel megnövekedett sportegyesületünk sportolóit, vezetőit, szurkolóit, hogy minél gyakrabban keressenek fel bennünket levelekkel, melyekkel elősegíthetik minőségileg és számszerűleg is erősen megnövekedett közösségünk további eredményes munkáját.

Sportlevelezési rovatunk mindnyájunkét! Sporttársak nyuljunk bátran és minél sűrűbben a toll fegyveréhez, amellyel ép úgy lehet a jót közkincsé tenni, mint ahogyan a rosszat közös erővel el lehet tüntetni.

Mécs László.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton Szerkeszti a szerkesztőbizottság Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—317 428—332. Üzemi telefon: 16—76. 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 3. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 JANUAR 17.

Tíz évvel ezelőtt, 1945. január 14-én szabadult fel Budapest-Nyugati pályaudvar. Tíz évvel ezelőtt rom- és törmelékhalmaz volt az állomás. Ma eleven, nyüzsgő élet jellemzi fővárosunk egyik legfontosabb pályaudvarát.
(Magyar Fotó, Járai Rudolf felv.)

A TÉL FOKOZOTTABB FELELŐSSÉGET, HELYTÁLLÓBB MUNKÁT KÖVETEL

Már lehullott az első hó, a hegyek fejükbe húzták fehér sipkájukat, téli burkába burkolóztak a rétek, a mezők. Bár az országot át meg átszelő vasúti sínek hálózata még fekete vonalként töri meg az egyhangú fehérséget, de már arra figyelmeztet, hogy bármely órában megkezdődhet a vasutasok nagy harca a könyörtelen ellenség, a tél ellen.

Még nem voltak az idén hófúvások, még nem zúdultak hóhegyek a pályákra, de süvített már a metsző jeges januári szél, borította már telihéher, átláthatatlan köd a látóhatárt, rakódott már ujjnyi vastag zuzmara a vezetékekre, szorította már jégpáncél a váltókat, biztosítóberendezéseket. És ez már a téli ütközet előcsatáját, a nagy csata közelségét jelzi.

A téli időszak minden esztendőben a vasúti munka legnehezebb szakasza. Ilyenkor fokozott mértékben jelentkezik a rossz szén káros hatása a mozdonyokon, vontatásnál és azt követeli: talpig emberek lássák el a szolgálatot a mozdonykonyhán. A guritódombokon lassabban gurulnak a kocsik, nehezebben működnek a váltók, a sarusok munkája még veszélyesebbé válik a fagyos, csúszós talajon. A szénszerelésnél napról napra küzdelem folyik az összefagyott pakurával, melyet sokszor még a csákány is alig tud szétvágni. A korai sötétedés, a hosszú éjszaka fokozottabban veszi igénybe a világítást ellátó akkumulátorokat és ez azt jelenti: megnő az akkumulátor töltőállomások munkája, többet kell törődni a világítással. De a téli sötétség és a vele együtt jelentkező sűrű köd nehezíti, feszítettebbé teszi az egész vasúti munkát. Nem látni jól a jelzéseket, a pályát, a jelzők fényeit, a váltók képeit. Soha nem olvan nehéz a pályamunkások, pályaőrök, váltótisztítók munkája, mint télen, amikor sokszor térdig érő hóban kell biztosítani a pályák, váltók tisztaságát, a biztonságos közlekedés feltételeit.

A vasút mindig megköveteli a szolgálati ágak együttműködését, *de télen még sokszorosan fokozódik az egymásra utaltság, a közös munka szükségessége. A hóeltakarítási munkák elsősorban a pályafenntartási dolgozókra várnak, de nagyobb havazás, vagy hófúvás esetén mellettük kell hogy álljon, velük váltvetve kell hogy küzdjön valamennyi szolgálati ág, valamennyi vasutas.*

A tél leküzdése tehát az embereken múlik. S amikor a vasutasok erejüket megfeszítve szembeszállnak az időjárással, joggal várják el, hogy fokozottabban gondoskodjanak róluk, biztosítsák számukra a védőruhát, védőételt, s fokozottabban becsüljék meg azokat, akik sokszor egész napokat töltenek a szabadban, átfázva, nem egyszer dermedten — s mégis hiánytalanul ellátva szolgálatukat.

A tél fokozottabb felelősséget, helytállóbb munkát követel mind a vezetőktől, mind a beosztottaktól és ez megnöveli az egyénekre háruló felelősséget is. Soha nincs olyan nagy szükség az egyéni példamutatásra, mint éppen télen, amikor az amúgy is nehéz vasúti szolgálat még letéződik az elemek elleni küzdelemmel. *A tél olyan a vasúton, mint a választóvíz.* Megmutatja ki az, akire bármikor számítani lehet, ki az, akinek a vasút nem csupán munkahelye, hanem a vasúti munka hivatás is! Télen lehet igazán megismerni az embereket, amikor hóban, szélben, fagyban mutatják meg hazaszeretetüket azzal, hogy fegyelmezetten ellátják szolgálatukat.

Tavaly, hófúvásban ismertük meg *Horváth István* ifjúmunkás mozdonyvezető, *Farkas II. József* fűtő, *Jakab Ferenc* díszista hóekekezelő nevét, akik keresztültörték a tapolcai fővonal másfélméter magas, többszázméter hosszú hóakadályát. A veszprémi vasutasok még ma is büszkén emlegetik *Vörös Júlia* és *Sziráki Erzsébet* nevét, akik éjjel, hófúvásban önként vállalták egy vonalszakasz ellenőrzését és időben adott jelentéseikkel biztosították a dudari bánya forgalmát. A helytállás, a példamutatás hosszú sora következhetne itt, s a tavaly példátmutatók neve mellett már itt sorakozhatnak azok is, akik a mostani nehézségek közepette mutatnak helytállást. *Árpád Ferenc* és *Balatoni István* Veszprém-külső többször jutalmazott váltókezelői, *Madarász Sándor, Kenderes Ferenc* Rákosrendező példamutató sarusai, *Szalai Sándor* villamosmozdony-brigádja, *Barka István* mozdonyvezető és fűtői, akik most is sztahanovista szinten dolgoznak a ferencvárosi fűtőházban és folytathatnánk még hosszan a felsorolást.

Ezek a *„téli legények"*, akikre mindig számítani lehet, akik nem félnek a szolgálattól akkor sem, ha sűrűn hull a hó, ha csontba mar a metsző szél. Jöhet a tél, a köd, a hófúvás, nyugodtan nézhetünk szembe vele, mert vasútunkon már ezrével vannak a pártnevelte vasutasok, akik biztosítják télen is a zavartalan forgalmat, a feladott áruk időbeni továbbítását.

A vasút zavartalan működése az embereken múlik. Az ember a termelés motorja. De a motor csak akkor működik, ha gondozzák, karbantartják. *Az ember is csak akkor végezhet példamutató munkát, ha gondoskodnak szükségletei kielégítéséről, orvosolják jogos panaszát, ha érzi, hogy megbecsülik munkáját.*

A párt- és szakszervezeti szervek feladata, hogy ébren tartsák a szolgálati vezetőkben: minden időszakban, de különösen télen többet kell törődni az emberekkel, minden eszközzel, jó munkaszervezéssel biztosítani kell a lehető legjobb munkakörülményeket. S akkor biztosak lehetünk abban, hogy valóra válik vasutasaink szilárd elhatározása: az időjárás nem akadályozhatja meg a vasúti közlekedést, egymást segítve, szorosan összefogva legyőzzük a telet, teljesítjük a felszabadulás méltó megünneplésére tett vállalásainkat.

Országos mozgalommá szélesedett a vasutas dolgozók felszabadulási versenye

A január elején megtartott tervismertető termelési értekezleteken a főtéma az első negyedévi feladatok megbeszélése mellett a felszabadulási munkaverseny volt. Egymásután hangzottak el a felajánlások, amelyeket a *Rákosi Mátyás Művek* dolgozóinak felhívásához csatlakozva dolgozóink annak érdekében tettek, hogy a felszabadulási munkaverseny segítségével harcba szálljanak az első negyedévi tervek teljesítéséért, túlteljesítéséért.

GYŐR CSOMÓPONT

dolgozói a gyors elegytovábbítás érdekében vállalták, hogy a tehervonatok terhelési tervét az eddigi 101-ről 104 százalékra növelik. Ezzel terven felül 8100 tonna elegyet szállítanak el. A gyors kocsiforduló érdekében a kocsitartózkodási egységidőt az eddigi 102-ről 105 százalékra emelik. A *fűtőház dolgozói* április 4-ig 600 tonna szén megtakarításával, a pályafenntartásiak pedig 2 százalékos önköltségcsökkentéssel járulnak hozzá a verseny sikeréhez.

AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ ÜV

dolgozóinak vállalásáról már közöltünk jelentést. Legújabb vállalásuk szerint első negyedévi termelési tervüket 2 százalékkal túlteljesítik és a Korea részére szállítandó 10 darab gazdasági vasúti Diesel-motoros vontatót március 31-re elkészítik. Felajánlották még, hogy az anyagok gondosabb megmunkálásával 3 százalékos megtakarítást érnek el.

A SZOLNOKI JÁRMŰJAVÍTÓ ÜV

dolgozói a teljes termelési tervüket 2 százalékkal túlteljesítik és így a kiszabott első negyedéves 9815 egységteljesítménnyel szemben 10 011 egységteljesítményt végeznek.

BUDAPEST-NYUGATI-PÁLYAUDVAR

dolgozói megfogadták, hogy kocsikifutási tervüket 5 százalékkal emelik, a kocsitartózkodási időt 3 százalékkal csökkentik. Az egy kocsira eső mozgatási időt 0,2 perccel rövidítik meg. A kereskedelmi dolgozók a kocsirakodási idő 125. a kocsikihasználási terv 105 százalékos teljesítésére tettek vállalást. A pályafenntartás dolgozói a salakkirakás önköltségét újítás bevezetésével 10 százalékkal csökkentik és ezzel 15 ezer forintot takarítanak meg.

VESZPRÉM-KÜLSŐ FŰTŐHÁZ

dolgozói az első hónapban 4,5, a másodikban 5, a harmadikban 5,5 százalékos szénmegtakarítást akarnak elérni. A mozdonyforduló normákat ugyanekkor 85, 90, illetve 95 százalékra teljesítik.

SATORALJAUJHELY ÁLLOMÁS

dolgozói négypontos felajánlást tettek: 1. a kocsitartózkodási időt 100-ról 112 százalékra, 2. a kocsimozgatási egységidőt 4,6 percről 4 percre, 3. a vonatok menetrendszerinti indítását 91,6-ról 98-ra teljesítik, 4. a vonatok késését két százalékkal csökkentik.

KOMÁROM VASÚTI CSOMÓPONT

dolgozóinak csatlakozásában számos szép vállalás szerepel. Az elegytovábbítás meggyorsítása érdekében a tehervonatok átlagos terhelését a mult év második felének átlagáról, 102 százalékról 104 százalékra teljesítik. Ez április 4-ig 57 520 tonna elszállítását jelenti terven felül. Kocsikifutási tervüket a 91 százalékos átlagról 102-re teljesítik, amivel április 4-ig 7896 kocsival növelik az állomás kapacitását. A vontatás dolgozói százelegytonnakilométer tervüket 98 százalékról 104 százalékra emelik.

RÁKOS FŰTŐHÁZ

a százelegytonnakilométer terv teljesítésében 106, a haszonkilométernél 105, az összes kilométernél 105, a mellékteljesítményeknél 108, a szénterv teljesítésénél 104 százalékra akarja javítani eredményeit.

Minimálisra csökkentették az indulási késést

Budapest-Keleti pályaudvar dolgozói jó munkával köszöntötték a pályaudvar felszabadulásának 10. évfordulóját, január 13-át. A hétnapos versenyműszak alatt indított 403 vonatból a vállalás szerint 380-at kellett volna rendesen indítaniok, ezzel szemben *383 vonatot indítottak menetrend szerint.* A műszak alatt tehát mindössze 20 vonat késett, de ebből is csak 5 késés származott a forgalom hibájából, a többi géprevárás miatt történt.

A vállalások között szerepelt az is, hogy *a jelzőnél való feltartóztatásokat 4 százalékra csökkentik.* Ezt a vállalást is sikerült teljesíteni, mert 453 érkező vonatból *csak 12 vonatot* állítottak meg a jelzőnél amiatt, hogy az előzőleg késett vonatokat nem tudták idejében kitolni.

A kocsiforduló csökkentésében 10. százalékos eredményt értek el, azzal pedig, hogy *az ötödik tolató tartalékot a műszak ideje alatt nem foglalkoztatták, 4200 forint megtakarítást értek el.*

A kereskedelmi szolgálat 16 tonna raksúly helyett kocsinként 17 tonna raksúlyt teljesített. A rakodási idő csökkentését 5 óráról 4,8 órára vállalták és 4,7 órára teljesítették, ami 106 százalékos eredménynek felel meg, vagyis *meghaladja az élüzem szintet.*

A felszabadulási verseny első napjai Miskolc személypályaudvaron

(Tudósítónktól.) Mint jelentettük, *Miskolc-személypályaudvar* dolgozói is csatlakoztak a felszabadulási versenyhez. A dolgozók mindjárt az év első napjain nagy lendülettel fogtak vállalásaik teljesítéséhez. Már a legelső napokban sem maradt el az eredmény. Az első négy napon kocsitartózkodási tervüket 117, a szétrendezési tervet 104, a kocsitartózkodási tervet 115 százalékra teljesítették. Különösen *Orosz* István kocsimester brigádja dolgozott kiválóan.

Felajánlották — teljesitették!

A ferencvárosi fűtőház dolgozói január 9-én felszabadulási műszakba kezdtek. Megbeszélték a többi szolgálati ágakkal, hogy naponta három túlsúlyos vonatot továbbítanak a ferencvárosi csomópontról. A felajánlás óta naponta teljesítik vállalásukat és így túlsúllyal mennek a 4752-es, a 474-es és a 478-as számú vonatok. A mozdonyjavító dolgozói január 15-re elvállalták két időszakos gép, a 326-092-es és a 411-448-as gép javításának elvégzését. A mozdonyjavító dolgozói vállalásukat január 15-én délelőtt teljesitették.

A kocsijavító dolgozói vállalták, hogy a minőségi munka szem előtt tartásával 3 százalékkal emelik teljesítményüket. Már az első napokban 2,3 százalékkal teljesítették túl tervüket. A kocsivizsgálók, a mosodai, a szénszerelő és szertári dolgozók is felajánlották, hogy munkájuk legjavát adják a műszak ideje alatt. A mosodai dolgozók átlagteljesítménye azóta naponta 110, 112 százalék, a kocsivizsgálók munkájára panasz ezidáig nem volt, a szénszerelőn dolgozók hibájából sem volt még a felajánlás óta géprevárás. A ferencvárosi fűtőház dolgozói becsülettel teljesítik a felszabadulás 10. évfordulójára tett vállalásaikat.

HAVI TERVÉT PONTOSAN TELJESÍTI

Bodzai János villamosmozdony-lakatos az Északi Járműjavítóban. Havi tervét pontosan teljesítve, 144 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik.
(Kovács Géza felv.)

Ki lesz a győztes?

Hosszú vonat jár be az állomásra. A mozdony nehezen szuszog, hogy legyőzze a hideg és a sinkoronára lerakodott hó ellenállását. A kocsik oldaláról jégcsapok csüngenek, a kerekek élesen csikorognak.

Műszakváltás közeledik... A Rákos-patak felől egymásután érkeznek a dolgozók. Köpenyük, sapkájuk hóval borított. Megállnak a forgalmi iroda füsttölbarnult falán elhelyezett nagy fekete tábla előtt, mely Rákosrendező állomás dolgozóinak, a brigádok egymásközötti versenyének állását hirdeti. A II-es brigád dolgozói napok óta lázas izgalommal figyelik a táblát, annál is inkább, mert az állomáson a felszabadulási versenyt ők kezdeményezték.

L. Horváth Ferenc gurító előmunkás *Kalauz* váltóőrrel érkezik. Még meg sem áll, s máris a tőle megszokott hangon elégedetlenkedik amiatt, hogy a fajlagos kocsimozgatásban a II-es brigád 6 százalékkal elmaradt az I-es brigádtól. *Boros Bálint* kocsimester, aki legközelebb áll a táblához, az irányvonatképzésben történő lemaradást, valamint az elegytovábbítási terv nem kielégítő teljesítését kifogásolja. Néhányan körülállják őket. Ott látjuk *Dénes Mihályt* és *Török Sándort*. *Török* idegesen, gyorsan beszél. Minden szaván érezni, hogy bosszantja brigádjuk lemaradása.

Erdősi Vilmos váltóőr beszéd közben *Katona Antalhoz* fordul:

— *Mondd csak Tóni, tudod te, hogy mi az a kocsitartózkodási tervtényező?*

Katona furcsán néz rá — szinte csak a szemével kérdezi: *gúnyolódsz?* Aztán néhány szóval megmagyarázza a kérdezett versenytényező fontosságát: A rendezőpályaudvar munkáját döntően befolyásolja a kocsitartózkodási idő, mert hisz minden más tényezővel szoros kapcsolatban áll.

A szavak tulajdonképpen a csoportban álldogáló sarusoknak szólnak. *Boros* elvtárs rá is néz erősen *Földesi József* saruállítóra. Aztán megszólal:

— *Nem érzed, hogy miért nézlem rád?... Hát azért, mert az elmult műszakban háromszor is figyelmeztettelek, hogy küld fel az irányvágányokról a gurítós mozdonyt. Túl sokat tartózkodik a gép egy-egy betolás alkalmával a vágányokon. Nekünk pedig az a feladatunk, hogy csökkentsük a meddő időt...*

Földesi megcsóválja a fejét, morog valamit, a többiek meg tovább beszélgetnek, egészen addig, míg meg nem születik az elhatározás: Legyőzzük a felszabadulási versenyben jelenleg élenjáró I. brigádot.

Miközben a fogadkozás tart, felhangzik *Szabó Pál* térfőnök szava, aki tájékoztatja a brigádot a soronlévő munkáról, utasítást ad a legsürgősebb mozgások elvégzésére, aztán a dolgozók elindulnak az őrhelyekre, a vágányok közé. Lassan eltünedeznek a kocsik között és néhány perc mulva megindul a nagy verseny a jobb eredmények eléréséért.

Gergely József
állomásfőnök, Rákosrendező

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Nyerjük meg az emberek eszét és szívét...

— Hozzászólás az 1954. december 6-i vezércikkhez —

A vezércikkből a következő megállapítást emelem ki: *„A termelés pártellenőrzése lényegében nem más, mint az alapszervezetek, pártbizottságok sokoldalú tevékenysége, munkások, értelmiségiek szívének, eszének megnyerése, a tervek teljesítése és túlteljesítése érdekében, amely alapja az életszínvonal állandó emelésének."*

Úgy vélem, sőt meggyőződésem, hogy ez a meghatározás alapja lehet, sőt alapja kell, hogy legyen a termelés pártellenőrzésének. A termelés pártellenőrzésének egyes elterjedtebb formái, mint például a vezetők beszámoltatása, vagy a brigádmunkával történő ellenőrzés maga is nagyjelentőségű. Azzal azonban többségében egyetértünk, hogy a termelés pártellenőrzésének ezek a formái csak egyes fontosabb, esetleg megszokott, de sokszor csak sablonos kérdésekre adnak választ. Előfordul, hogy csak olyan kérdésekre, amelyeket a gyakorlati élet alapján magunk is jól ismertünk.

A termelés pártellenőrzése elsősorban a kommunisták feladata. Ezért helyes, ha a pártcsoportokon belül időnkint napirendre tűzik a termelés kérdéseinek megvitatását.

A pártszervezetek ellenőrző tevékenysége azonban ezekben a formákban nem merülhet ki. A termelés pártellenőrzése nemcsak a kommunisták ügye, hanem minden dolgozó életbevágó érdeke. Ebbe a munkába a dolgozók egészét be kell vonni. A hiba ott van, hogy dolgozóink, sőt a kommunisták egy része sem értette ezt meg. Ennek pedig főleg az az oka, hogy politikai munkánk még nem jutott odáig, hogy minden ember érezze munkája felelősségét, saját munkája összefüggését a nép egész érdekével.

Politikai munkánk három kérdéséről

Először: nem tudtuk még eléggé világosan megmagyarázni dolgozóinknak a párt célkitűzéseit saját munkájukkal összefüggésben. Az utóbbi időben nem adunk megfelelő perspektívát, távlatot, amely lendületbe hozná valamennyi dolgozónkat. Nem jutottunk el odáig, hogy minden dolgozó megértse: *az életszínvonal további emelését csak az összes dolgozó közös munkájával érhetjük el.* Az összefogás, a vezetők és vezetettek kölcsönös bizalma és kölcsönös megbecsülése e kérdés lényege. Ha ez nálunk így állna, akkor ma nem volna állomásunkon lógós, fegyelemsértő és nem volna olyan magas a betegszázalék. Január 4-én például csak a kereskedelmi szolgálatnál 128 fő volt „beteg". Ez a magas beteglétszám — szociális helyzetünket ismerve — nem lehet reális. Bizonyítja ezt az is, hogy egyes csoportokban a dolgozók sorrendben lesznek „betegek". Egyik beteg bejön, még aznap beteg lesz a másik, majd a következő és ez így folytatódik, s aztán kezdődik ismét elölről. Tegyük hozzá: az ilyen jelenségek összefüggnek a szüretel, a disznótorral, a hideg időjárással.

Másodszor: pártunk új gazdaságpolitikája még egyes párttagoknál sem jutott el a teljes megértésig. A júniusi határozat második évében is sokszor halljuk még, hogy az „parasztpolitika", melyet a szabadpiaci árakkal „bizonyítanak". Egyesek nem értik, vagy nem akarják megérteni, hogy az életszínvonal emelése nem csupán azon dől el, hogy milyen vastag a pénztárca. Ha több áru van a piacon, akkor természetszerűleg alacsonyabbak az árak. *A kérdés lényege* tehát az, hogy *többet, jobbat és olcsóbban termeljünk.* Ha pedig a lényeg ebben van, akkor nem lényegtelen, sőt nagyon is lényeges maga az ember, aki ezt a többet, jobbat és olcsóbbat termeli.

Eljutottunk tehát a *harmadik,* véleményem szerint legfontosabb kérdéshez — az emberről való gondoskodáshoz. Dolgozóinknak sokirányú szükséglete és igénye van. Emeljünk ki kettőt, egyrészt a termelést elősegítő munkakörülmények javítását, másrészt az egyéni igényeket, amelyek kiterjednek gazdasági kulturális és politikai térre egyaránt.

Az észszerű javaslatot ne hagyjuk elkallódni

Nézzük először a munkakörülmények javítását és egyben adjunk választ arra is, hogy a pártszervek és a gazdasági vezetők a Nyugati pályaudvaron hogyan teljesítették ezen a téren feladataikat. Dolgozóink a termelési értekezleteken feltárták a termelést gátló körülményeket, mint például a rakodóeszközök javítását, azokon bizonyos ésszerű változtatásokat kértek, többek között újrendszerű kocsikapcsolószerkezetek beszerzését, vagy a gumikerekek vékonyabbra cserélését. Javaslatok születtek a munka ésszerűbb, gazdaságosabb szervezésére is. Javasolták például, hogy a motorokkal odavissza útban szállítsuk az árut, csökkentsük a gazdaságtalan üresjáratokat. Elmondták, hogy a kontinerekbe ne rakjunk olyan árukat, amelyek eltulajdonításától nem kell tartani.

A hiba az, hogy a javaslatok nem minden esetben nyernek megoldást, részben a helyi, másrészt a felsőbb vezetés hibájából. Pedig a dolgozók javaslatainak figyelmenkívül hagyása egyenlő a bírálat elfojtásával. Iyen meg nem valósított javaslat például a rakterületek jobb világítása, melyet már a mult év február óta sürgetünk. Évek óta kérünk egy gázórát a szociális épületekbe, ahol meg van a gázvezeték is, — mégsem történik semmi. Az ilyen esetek elkeseredést váltanak ki a dolgozók között. Csökkentik a dolgozók bizalmát a vezetés iránt. Következmény: egyre kevesebb lesz a munkát segítő javaslat. Úgy érzi a dolgozó, hogy kár foglalkozni a termelés kérdéseivel, mert az ő véleménye nem számít. Ez pedig megöli benne az alkotó erőt. Elmosódik a dolgozóban a munka menetéért érzett felelősség, közömbös lesz. Így pusztul el, sokszor még születése előtt, sok olyan javaslat, amely előrevinné, fellendítené a munkát. Legyen törvény mind a mozgalmi szervek, mind a gazdasági vezetők számára, hogy *a dolgozók értékes javaslatainak szerezzünk érvényt, ne hagyjuk azokat elsikkadni.* Ha ezt megtesszük, akkor érezni fogja minden dolgozó, hogy rajta is múlik a párthatározat, végrehajtása, maga munkálkodik életszínvonala emelésén.

De annak, hogy mindezt elérjük, van egyéb feltétele is. Ez pedig a dolgozók szükségleteinek kielégítése, segítségnyujtás egyéni problémák megoldásához. Itt nem akarok egyes dolgozók személyes panaszaival foglalkozni, mint például a lakáskérdés, családi viszályok és más ehhez hasonlók, hanem olyan problémát érintek, amely a dolgozók zömét érinti.

Itt van például az üzemi konyha kérdése. A Nyugati pályaudvar dolgozói, tudomásom szerint 4—5 üzembe járnak ebédelni, mert ott jobb, ízletesebb és változatosabb ebédet kapnak, mint a pályaudvaron. Igazgatóságunk, de a főosztály sem segített abban, hogy konyhánkon képzett szakács főzzön és ezzel megszüntessük ezt a lehetetlen helyzetet. Azért nincs megfelelő szakácsunk, mert képzett szakácsot nem tudunk kellően díjazni.

Hasonlóképpen többezer dolgozónkat érinti, hogy a Nyugati pályaudvarnak nincs kultúrterme. Emiatt mintegy 800 fiatal számára sem tudunk megfelelő szórakozási lehetőséget biztosítani. E kérdés rendezésére tett javaslataink ezidáig kudarcba fulladtak. Az ilyen és hasonló jogos problémák megoldatlansága gyengíti a párt-, a mozgalmi szervek és nem kevésbé a helyi gazdasági vezetés kapcsolatát a dolgozókkal, s végsősoron kihat a termelésre, a versenyre is. Mi pedig erősíteni szeretnénk kapcsolatainkat a dolgozókkal. Hisz a szoros kapcsolat, a dolgozókkal való törődés fokozza a munkalendületet.

A dolgozók rendszeres politikai nevelése, a szüntelen gondoskodás alapja annak, hogy egyre fokozottabb igényt támaszthassunk velük szemben és valamennyiüket bevonjuk a termelés pártellenőrzésébe. Így érzi majd minden dolgozó, hogy munkája és a közösség erőfeszítései nyomán egyre szebb és boldogabb lesz élete. Így lesz tudatában, hogy a nép ügye, az ország ügye, az ő ügye is. De így érzi meg azt is, hogy a vezetők az ő javát akarják, amikor a fegyelmet, a pontos munkát megkövetelik.

Meg kell nyernünk a dolgozók eszét és szívét tudatos politikai munkával, hogy még nagyobb odaadással dolgozzanak a kormányprogram megvalósításáért, bízzanak az új szakasz politikájának sikerében, a nagyszerű célkitűzések megvalósíthatóságában. Ez vezet, véleményem szerint, a termelés pártellenőrzésének javulásához, a több, jobb és olcsóbb termelés sikeréhez.

Bánhegyi József,
a Budapest-Nyugati pályaudvar PVB titkára

A vasutas fiatalok életéből

— MÁJUS MÁSODIK FELÉBEN ül össze a DISZ II. kongresszusa. A kongresszusi küldöttválasztó taggyűlések már megkezdődtek a DISZ-szervezeteknél. A vasutasfiatalok alapszervezeti taggyűléseken, majd igazgatósági és megyei küldöttértekezleten választják meg kongresszusi képviselőiket.

— A „FŰTŐHÁZ LEGJOBB IFJÚMUNKÁSA" vándorzászló már két hónapja *Áfra Imre* motorlakatos tulajdona a szentesi fűtőházban. Áfra elvtárs átlagteljesítménye 137 százalék.

— KOMPLEXBRIGÁDOKAT hoznak létre a fiatalok a felszabadulási munkaverseny sikere érdekében a békéscsabai fűtőházban — határozták el a diszesek küldöttválasztó taggyűlésükön.

— JÉGPÁLYÁT KÉSZÍTETT társadalmi munkában a Szombathelyi Járműjavító DISZ-szervezete, hogy biztosítsa a fiatalok téli sportolását.

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

Harmincnyolcfokos hidegben is kiváló munkát végeznek

A barnauli dolgozók 38 fokos hidegben is példamutatóan veszik ki részüket abból a harcból, amelyeket a fagyok, a viharos szelek ellen vívnak a szovjet vasutasok az új tervév feladatainak megvalósításáért.

A mozdonyvezetők és menetirányítók szocialista munkaversenyben állnak. A mozdonyvezetők 500 tonnán felüli túlsúlyt szállítanak, a menetirányítók pedig biztosítják a *„zöld-utat"*. Mások arra törekszenek, hogy túlsúlyos irányvonatokat korábban juttassák célhoz. Így születnek meg a 38 perces, az 1 óra 40 perces és 87 perces időmegtakarítások egy-egy úton.

A barnauli szovjet vasutasok helytállása méltó követésre talál a hatalmas ország többi vasutasainál.

Szovjet gőzmozdonyok tapadási súlyának növelése

A leningrádi Lenin-renddel kitüntetett Vasútforgalmi Intézet egyik tudományos dolgozója javaslatot tett a mozdonyok tapadási súlyának növelésére. A kísérletek —, amelyeket speciálisan összeállított szerelvényekkel végeztek — sikerrel jártak és az új módszert már több vonalon alkalmazzák.

A tapadási súly növelésének köszönhető, hogy sok mozdonyvezető igen nehéz szakaszokon 3—500 tonna túlsúllyal grafikon szerint vezeti vonatát. Olyan vonalakon is sikerült ilyen eredményt elérni, ahol azelőtt csak előfogattal, vagy tolómozdony alkalmazásával tudtak túlsúlyt továbbítani.

NORVÉGIA

A norvég vasutak kiállítása

Oslóban megnyílt a norvég vasutak kiállítása, amely külön teremben az európai vasutakra vonatkozó anyagot is felöleli.

Igen érdekesek azok a modellek, amelyek azt mutatják be, miként háritotta el az ember a természet-alkotta akadályokat a vasútépitésben. Amint ismeretes, a norvég vasúti pályák a legmerészebb épitésüek és világviszonylatban Norvégiában kellett a vasútépítés elől a legnagyobb természeti akadályokat elháritani. A norvég vasutak 4500 kilométer hosszú hálózatára nem kevesebb, mint 3000 viadukt-jellegű híd esik, vagyis majd minden másfélkilométer hosszúságú pályára egy híd. Ezenkívül se szeri se száma az alagutaknak. Ezek közül is érdeklődésre tarthatnak számot a spirálmenetben megépitett alagutak a nagy szintkülönbségek áthidalására. Az Osló-Bergen közötti vonalnak nem kevesebb, mint egyhatod része vezet alagutakon és különleges hóvédő gátak között.

A kiállításnak nagy sikere van. Sok külföldi vasúti szakértő utazott Oslóba a különleges anyag megtekintésére.

AUSZTRIA

Az osztrák vasutak 1955. évi költségvetése

Az osztrák parlament december végén tárgyalta az osztrák szövetségi vasutak ez évi költségvetését.

A költségvetési vita során egyetlen képviselő foglalkozott csupán az osztrák vasutasok problémáival, a többit egyáltalán nem érdekelték a vasút dolgai, a vasutasok életkörülménye.

Koplenig képviselő hangoztatta, hogy 1955-ben ez osztrák vasutak forgalma közel 8 milliárd vonatkilométerrel emelkedik, teljesen indokolatlan tehát, hogy további 700 fővel csökkentsék a személyzet állományát. Annál indokolatlanabb ez, mert az elmúlt esztendőben 860 ezer túlórát kellett teljesítenie az utazószemélyzetnek. Az állomási személyzetnél hasonló panasz merült fel. A sok balesetért nem lehet csupán a dolgozókat felelőssé tenni, hiszen elviselhetetlenül súlyos szolgálati viszonyok között végzik munkájukat.

Elmondotta, hogy már 15 000 főre emelkedett azoknak a mozdonyvezetőknek és állomási dolgozóknak a száma, akik jóval a megengedett életkoron túl szolgálatot teljesítenek.

AFRIKA

Az Aranypart vasutasainak sztrájkja

A Nyugat-afrikai *Aranypart* vasutasai a közelmultban sztrájkot indítottak, amelyhez csatlakoztak a szállítóipar dolgozói is. Jellemző, hogy egyik legnagyobb kikötőjükben *Takoradiban* napokig szüneteltek a rakodások és egyetlen hajó nem futhatott be a kikötőbe.

A sztrájkot a Sekondi-Takoradiban lévő vasutas villamos erőmű dolgozói kezdték, tiltakozásul alacsony fizetésük miatt. Egyben követelték a lakásviszonyok javítását, a besorolási rendszer revizióját, a nyugdijak emelését. A követelések között szerepel *G. Schochernek*, az erőmű európai igazgatójának Nagy-Britanniába való visszarendelése.

Hat napig tartó sztrájk után egyeztető bizottság alakult, hogy a kormánnyal az aranyparti vasutasok legégetőbb kérdéseit rendezni lehessen.

A vasutak kialakulásának története*

2. A vaspálya fejlődése

A vasutat három műszaki tényezője: a vaspálya, a vonóerő és a jármű tette a szárazföldi közlekedés legfontosabb tényezőjévé. A három tényező közül először a *vaspálya*, azután a *vontató jármű*, végül a *szállító jármű* fejlődött ki a vasúti üzemben használható közlekedési eszközzé.

A vaspálya történeti elődje a *fa nyompálya* volt, amelyet a vontatóerővel való takarékoskodás és a tömegszállítás megkönnyítése céljából a XVI. században alkalmaztak először a Harz-hegység és az Érchegység bányáiban; innen jutott el később Angliába. A fa nyompályán, amelyet deszkákból és fagerendákból állítottak össze, kis négykerekű, nyitott kocsikban szállították a kőszenet. A négykerekű kocsik nyomtartását a kocsik fenekéről a hosszgerendák közé lenyúló fatuskók biztosították. A fa nyompályán emberi erővel 400—500 kg terhet lehetett továbbítani, mintegy tízszer annyit, mint a bánya földutain. Nagy gazdasági előnye miatt a fa nyompálya rövidesen elterjedt a német és az angol bányákban.

Később, a XVII. században a fa gyors kopása miatt a nyompályák hosszgerendáit — különösen ívekben — kovácsolt *vaslemezekkel* megvasalták, majd a felszini szállításnál is áttértek a vaslemezzel borított fa nyompályák használatára, különösen a bányától a folyami rakodóig, vagy a közeli nagyobb fogyasztóhelyig terjedő utakon. A nyompályán ugyanis sokkal gazdaságosabban lehetett lebonyolítani a forgalmat, mert amíg az országúti szállításnál egy lóval átlagosan 800 kilogramm terhet tudtak szállítani, a nyompályákon az egy lóval vontatott kocsit 2000 kilogramm teherrel lehetett megrakni. A nyompályák hosszgerendákból állottak, amelyeket kovácsolt vaslemezekkel védtek a kopás ellen. Ezek a hosszgerendák 60—90 centiméter távolságban elhelyezett fa keresztaljakra voltak erősítve elsősorban a nyomtáv biztosítása céljából. A XVIII. század elején, az ipar fellendülése folytán a széntermelés és a nyompályák forgalma is annyira megerősödött, hogy a vaslemezeket és a fagerendákat gyors elhasználódásuk miatt gyakran kellett kicserélni. Ezért a hosszgerendáknak kovácsolt vaslemezekkel való burkolása nem tudott elterjedni.

A nyompályáknak ezt a hibáját küszöbölte ki 1767-ben *Reynold*, aki körülbelül 1.5 méter hosszú, kis peremmel ellátott *öntöttvas lemezeket* erősített a hosszgerendákra. A lemezek 11 centiméter szélesek és 3.5 centiméter vastagok voltak, és három helyen voltak a hosszgerendához rögzítve. Ez volt az első jól használható *vas nyompálya*. Reynold sínrendszere azonban nem nyújtott kellő biztonságot a kocsik kisiklása ellen, mert az öntöttvas lemezek peremei alacsonyak voltak, és a lekötés sem volt megbízható.

Reynold sínrendszerének hibáján *Curr* úgy segített, hogy szögvas keresztmetszetű *öntöttvas sineket* erősített a hosszgerendára, amelyeknek vízszintes szárán futott a kerektalp, belső, függőleges száruk pedig a nyomtáv biztosítására és a kisiklás megakadályozására szolgált. A síneket később hosszgerendák helyett körülbelül 1 méter távolságban elhelyezett *keresztgerendákra* erősítették. Ez volt az első kereszttalpas felépítmény.

Az eddig tárgyalt nyompályákon a közúti forgalomban is használt járművek közlekedtek, a kerekek *vezetését* a pálya felépítménye biztosította.

További fejlődést jelentett a *gombafejű sín*, amelyet *Jessop* alkalmazott először 1788-ban. A gombafejű sín maga után vonta a vasúti forgalomnak a közúti forgalomtól való teljes különválását, mert külön a vasúti forgalomra szolgáló járművek építését tette szükségessé, amelyeknek a vezetést már nem a pálya biztosította, hanem a kerekek nyomkarikája.

Kovácsolt vasból először *Nixon* gyártott sineket 1803-ban; *hengerelt sineket* pedig 1820 óta gyártanak. Az első vegyes rendszerű közforgalmú vasútvonalnál *(Stockton—Darlington* között) 1827-ben már 4.57 méter hosszú és 13.9 kg/m súlyú hengerelt sineket kereszttalpfákon először a *leipzig—dresdeni* vasút építésénél használták 1838-ban. Ez a felépítményi rendszer lett az alapja az Európában általában használt rendszernek.

A vontató- és a szállítójárművek teljesítőképességének, illetőleg raksúlyának és a vonatok sebességének növelésével együtt járt a *sinek* keresztmetszetének és a *talpfák* méreteinek a növelése. A századunk elején használt fővonali sínek súlya 41—52 kg/m között változott, a napjainkban alkalmazott legnehezebb sínek súlya körülbelül 64—65 kg/m. A *Magyar Államvasutaknál* szabványosított legnehezebb sínrendszer súlya 48.3 kg/m.

(Folytatjuk.)

* Csanádi György: „Vasúti üzem" című könyvéből.

KÉP A SZOVJETUNIÓBÓL

A délnyugati vasútvonal darnyici kultúrpalotájának olvasótermében.

(M. Ozerszkij felv.)

Tennivalóink a vonatkésések csökkentése érdekében

A hideg, zord időjárás fékezi az elegyáramlás folyamatos biztosítására irányuló törekvéseinket. Ezt legyűrni, a lehetőségekhez képest semlegesíteni komoly feladat. A téli időjárás okozta nehézségek mindenkor egész embert kívánnak, az egész ember mellett pedig követelik az együttműködést a szolgálati ágak között. Együttműködést követel a gyárakba, üzemekbe özönlő munkástömegek biztonságos és menetrendszerinti elszállítása is. Amikor a nép, a magunk felemelkedéséért, a több közszükségleti cikk előállításáért harcolunk, nem lehet közömbös számunkra, hogy a dolgozó pontosan megkezdhesse munkáját, hogy pihenőideje nagyrészét ne a vonaton töltse. Nézzük meg, mi a helyzet a munkás- és személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedtetésénél, mik a tennivalóink a vonatkésések csökkentése érdekében.

Az eredményesebb munkát több körülmény gátolja, de meg kell mondanunk, hogy gondosabb, előrelátóbb munkával, azzal, ha érezzük felelősségünket, feltétlenül sok akadályozó tényezőtől megszabadulhatunk. *A szerelvények késői beállítása* például január 3-án 35 percre elverte a 9437-es munkásvonatot. Már az induló állomáson késést okozhat *a gépek késői kijáratása és vonatra járása.* Emiatt január 5-én a 120-as számú vonat Budapest-Nyugatiról 14 perc késéssel indult.

Sokszor a forgalmi szolgálattevők kényelmeskednek, s *nem menesztik időben a vonatot.* E hó 3-án a szobi 129-es munkásvonat 12 percet várt menesztésre. A forgalmi szolgálattevő felületessége, az előrelátás hiánya, az, hogy *nem gondoskodik időben a bejárandó vonat részére szabad vágányról* — egész sor zavarnak kiinduló pontjává válik. Példa erre a Jászboldogháza—Jánoshida állomás beiárati jelzőnél 26 percre megfogott 2027-es munkásvonat esete, amelynek egy vonat megosztására kellett várnia.

Különösen a gyorsvonatokat

érinti, de megkésleltet más vonatokat is az a helytelen intézkedés, hogy kitérő vágányon át és *nem az átmenő fővágányon haladtatják keresztül* azokat. A vonat kénytelen sebességét csökkenteni és a felgyorsulás nemcsak a drága perceket, de a drága szenet is pocsékolja. Különösen gyakori ez Zebegény, Nagymaros, Ebes állomásokon a nemzetközi vonatok áthaladásánál. Hasonló következménnyel jár, ha a forgalmi szolgálattevő nem időben, vagy nem szabályosan adja a jelzést az áthaladásra. Lelkiismeretlenség jellemzi a forgalmistákat, akik azzal késleltetik meg a személyvonatokat, hogy indulásuk előtt *keresztbe vonatot járatnak.* Cegléről az egyik nap 13 perc késéssel indult emiatt a 725-ös.

Megkésleltetni a vonatokat a *jelző késői kezelése, ki nem világítása, a jelzőt kezelő őr alvása, a forgalom helytelen szabályozása,* de késlelteti a *munkásvonatokkal végzett árukezelés is,* holott ez szigorúan tilos. Igen gyakori az *utasforgalom miatti vonatkésés,* mely abból származik leginkább, hogy a jegyvizsgálók nem irányítják kellően az utasokat.

Előbb az együttműködés szükségességéről írtunk. Világos, hogy a felsorolt forgalmi hiányosságokhoz sok vontatási nehézmény is járul. Gyakran már az induló állomásról késve halad ki a vonat, mert *gépre kellett várnia,* mint például január 4-én Záhonyban történt, ahol 132 percet várt gépre az 1717-es munkásvonat. Több esetben előfordul, hogy a mozdony ráját a vonatra és ott fejleszt gőzt. Mindgyakoribb a *vonali gőzfejlesztés,* melynek következtében tetemes késés következik be. Január 7-én 308 percet késett ilyen hiba miatt a 7023-as. Az ilyen eset nemcsak a kérdéses vonat megkésleltetését, hanem egész vonatcsoportok késését is előidézi. Sokszor olyan mozdony továbbítja a szerelvényt, amely a fűtőházból nem teljesen üzemképes állapotban gördül ki és a *vonalon szorul javításra.* Január 10-én Kistokaj megállóhelynél a 430-as 58 percig gépet javított, majd segélygépre várt. Nem egyszer *mozdonyszolgálatképtelenség* az oka a késésnek, mint a tornyospálcai 6521-es esete, amely 220 percig várt segélygépre.

A vontatás hibájából eredő késésekhez tartozik a *hosszabbmenet,* a *gőzáthaladásra várás* az induló állomáson, a *gőzfűtési* tömlők cseréje és nem utolsósorban a *vonatok befékeződése.* Január 11-én például az 1239-es Kelenföldön 15 percet várt feloldásra, majd a Délipályaudvar felé haladtában még ötször befékeződött és emiatt további 40 perc késést szenvedett. Hiba az is, hogy a mozdonyszemélyzet sok esetben még akkor *sem alkalmazza a rövidített menetidőt,* amikor erre lehetősége lenne.

Nem lenne teljes a kép, ha a kiküszöbölendő hibáknál nem emlékeznénk meg azokról a vonatkésésekről amelyet *lassújelek miatti sebességkorlátozások* okoznak, különösen a székesfehérvári vonalon. Egyes alkalmakkor a *biztosítóberendezés zavara* miatt késik a személyvonat.

Okulásként tárjuk

a vasutas dolgozók elé ezeket a hibákat. Törekednünk arra, hogy minden lehetőséget felhasználva, erőnket egyesítve csökkentsük a munkásvonatok 22.8, a személyvonatok 30.4 százalékos késését. Van bőven javítanivalója a vontatási szolgálat dolgozóinak, akikre a késési százalék 50.1 százaléka, a forgalomnak, amelyre 26.6 és végül a pályafenntartási szakszolgálat dolgozóinak, akikre a késési százalék megoszlásánál 10 százalék esik.

Szívvel-lélekkel dolgozni annyit is jelent, hogy látni az összefüggéseket, a munka célját. Ha a vasutas dolgozók így fognak a késések csökkentéséhez, eredményeik — mint duzzadó patakok sodrása a hömpölygő folyamban — meglátszanak az egész népgazdaság erősödésében, saját felemelkedésük ütemének gyorsulásában.

Nyujtsunk nagyobb segítséget a gépállomásoknak

Az új szakasz politikájának sarkalatos pontja, hogy fejlesszük a mezőgazdasági termelést, növeljük a növénytermelés és állattenyésztés hozamát a mezőgazdaság szocialista szektorában és az egyéni gazdaságokban egyaránt. A Központi Vezetőség 1953. júniusi, októberi, decemberi és a III. pártkongresszus határozatainak végrehajtásában a munkásosztálynak kiemelkedő szerepe van. Nemcsak gazdasági gépekkel segítik a mezőgazdaságot, hanem szakképzett káderekkel is. A mezőgazdaság fejlesztéséért folyó munkában erősödik a munkás-paraszt szövetség, a város és a falu közötti kapcsolat. A mezőgazdasági termékek gyors elszállítása mellett a kapcsolat egyik fontos formája az ipari patronázsmozgalom, amely azon alapszik, hogy ipari üzemeink sokoldalú, magasszínvonalú segítségben részesítik a gépállomásokat és a mezőgazdasági termelőszövetkezeteket. Ezzel elősegítik, hogy a mezőgazdaság szocialista szektora politikailag, szervezetileg és gazdaságilag megszilárduljon, a terméshozamok növekedjenek, ami valamennyiünk életszínvonalának emelésére kihat.

A vasutas dolgozók az elsők között voltak, akik megértették a patronálás szükségességét, célját és jelentőségét. Megértették, hogy a parasztságnak nyújtott segítség nemcsak fizikai munkát jelent a számukra, hanem a munkásosztály megtisztelő képviseletét is. Megértették, hogy a gépállomások javuló munkája több és ízesebb kenyeret juttat a vasutas családok asztalára is. Ennek a megértésnek a következménye, hogy 69 szolgálati hely a mult év októberéig 150 termelőszövetkezetnek és gépállomásnak nyujtott anyagban, munkaórában és munkabérben sokszázezer forint értékű segítséget. Hosszan lehetne itt sorolni az Északi Járműjavító, a debreceni, a sárospataki fűtőházak, a Szombathelyi, a Landler Jenő, a Miskolci Járműjavító, a MÁV Épületszerelő a dombóvári fatelítő és még számos vasúti szolgálati hely derék dolgozóinak kiváló munkáját, a Miskolc fűtőháziak lelkes részvételét, akik közül önként 40-en jelentkeztek a patronáló munkára. A vasutasok munkájáról nagy elismeréssel nyilatkoznak a gépállomások, a termelőszövetkezetek vezetői. Az áldozatos munkáért három vasutas dolgozó nyerte el a „Szocialista Munkáért" érdemérmet, négy dolgozónk pedig a „Munka Érdemérmet" kapta meg.

Büszkék lehetünk eredményeinkre, amelyek bizonyítják, hogy a vasút területén vezetők és vezetettek egyaránt megértették pártunk határozatát. Éppen az elért sikerek után hat visszatetszőnek, hogy az őszi mezőgazdasági munkák óta bizonyosfokú hanyatlás állt be a patronálási mozgalomban. Egyesek arra hivatkoznak, hogy a patronált mezőgazdasági üzem messze esik a szolgálati helytől, a kapcsolat fenntartása nehézségekbe ütközik. Mások a lanyhulás okát a megfelelő irányítás hiányában látják. Nézzük csak sorjában. Amikor a nagy távolságról beszélünk, eszünkbe jut a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség példája, akik a nagyrozványi és kisrozványi termelőszövetkezeteket patronálják, ahelyett, hogy a hozzájuk közelebb eső Bodrogolaszi termelőszövetkezet patronálását végeznék. A Landler Jenő Járműjavító például „alig egy kőhajításnyira" Hajdúsámsonban, Hajdúnánáson és Szoboszlón patronálja a gépállomásokat. A téli patronálási munkát a megközelítési nehézség gátolja. Ebben tehát van igazság és ezen segíteni is kell. El kell fogadnunk azt is, hogy az irányító munka nem kielégítő, amit mísem bizonyít jobban, mint az, hogy a mozgalom nyilvánosságát nem biztosítják, a szolgálati helyek dolgozói nem ismerik saját üzemük patronálási eredményeit, nem igyekeznek ezzel is tőkét kovácsolni a munkás-paraszt szövetség erősítésére.

Vannak azonban olyan hiányosságai a patronálási mozgalomnak, amelyekről ha általánosan nem is beszélnek, de a mozgalom fejlesztése érdekében, a gépállomások téli patronálásának lendületesebbé tétele miatt beszélnünk kell. A patronáló üzemek sok esetben még ma is saját üzemükbe szállítják a gépeket kijavítás végett. A gépállomás műszaki szervező és irányító munkájának megjavítására, a gépjavítási technológia kialakítására a patronálás csak kis mértékben terjed ki. Hiba, hogy üzemeink sok esetben — jobban észrevehető eredményekre törekedve — nem a gyengébb, az inkább rászoruló gépállomásokat és termelőszövetkezeteket patronálják, hanem az erősebbeket. Nem kisebb hiányossága a mozgalomnak, hogy egyes üzemeink csak rövid lejáratú feladatnak tekintették a patronálást. Emiatt a gépállomások patronálása március első felében, a termelőszövetkezeteké pedig a betakarítási munkák után gyakorlatilag az üzemek zöme részéről megszűnt.

Az 1954—1955. évi téli gépjavítások novemberben megkezdődtek. A gépállomásoknak most sokkal nagyobb feladatokat kell elvégezniök, mint az elmult télen. Emellett a javítások minősége, a műszaki tervező és irányító munka, a fegyelem megszilárdítása, a javítások költségeinek csökkentése terén kell jelentős előrehaladást tenniök. Mindez megköveteli, hogy a patronázsmozgalmat az eddiginél élőbbé és állandóvá tegyük. Ennek érdekében a vasutasszakszervezet elnöksége felhívással fordult a patronáló üzemek vezetőihez és ugyanakkor a SZOT által kidolgozott egységes irányelvek alapján útmutatót adott ki az üzemek részére. A patronáló üzemek ne arra törekedjenek, hogy a gépállomás dolgozói helyett végezzék el a javításokat. A patronálás főleg a műszaki szervező és irányító munka megjavítására, a helyes javítási technológia kialakítására, az adminisztráció és a számvitel megjavítására irányuljon. A patronáló üzemek a gépeket ne saját üzemekben — vagy a gépállomáson elkülönült brigádban javítsák, hanem a gépállomásokon, az ottani dolgozókkal közösen.

Nem lehet megfeledkeznünk arról a fontos segítségről, melyet a patronáló brigád tagjainak kell végezniök a gépállomáson és termelőszövetkezetben a politikai és kulturális munka javításában, a szervezeti élet megerősítésében. Ne csupán műsort adjanak, hanem adják át tapasztalataikat is. Vegyenek részt a gépállomás dolgozóinak megbeszélésein és észrevételeikkel, javaslataikkal, bírálatukkal segítsék a munkát.

Ezenkívül számtalan felemelő szerep jut a brigád tagjainak. Közelebb hozni a munkásosztályhoz a dolgozó parasztságot, munkafegyelemre, állampolgári fegyelemre nevelni, vérükké tenni a szocialista tulajdon védelmét, a gépek szeretetét, szocialista öntudatuk fokozását.

El kell érnünk, hogy a vasutasok a téli és általános patronálási munka során még sikeresebben segítsék a gépállomások és a termelőszövetkezetek szervezeti és gazdasági megerősítését, az ott dolgozók kezdeményezőkészségének és politikai aktivitásának növekedését. Ennek megvannak a lehetőségei, s ha megfelelően élünk velük, a vasutas dolgozók is eredményesen hozzájárulnak ahhoz, hogy gépállomásaink, termelőszövetkezeteink méginkább be fogják tölteni fontos hivatásukat.

Meddig tart egy mozdony szerelése

Négy mozdony sorakozik a *Déli-fűtőház* szerelővágányán, az ötödik a szomszéd vágányon rostokol. Jó néhány órája várják már, hogy sorra kerüljenek. A 424—105-ös dombóvári gép, amely 6.10-kor érkezett az 1919-es számú vonattal, ebben a pillanatban áll a kanalas szerelő alá. Jól kiürült a szerkocsija, s most 12 csille szenet vesz fel pótlásul az esti visszaindításhoz. Pontosan 9 óra, amikor megkezdődik a szerelés. Aztán telik-múlik az idő, már tízet mutat az óra, de még csak a tizedik csillénél tartanak. Szerencsére a két utolsó csille tartalma nagybátonyi darabos, illetve pécsi por, mindkettő hamar lehull a szerelőaknа rácsozatán, úgyhogy 10.08-ra befejeződik a szerelés. Linde János mozdonyvezető elvtárs azonban elégedetlenül csóválja a fejét az elhúzódott szerelés miatt. Annál is inkább, mert ezzel még mindig nincs vége a munkájának. A fűtőház fordítója ugyanis rossz, (a csőrlőt még áprilisban beadták javításra az *Északi Járműjavítóba,* azóta csinálják) de ha jó lenne sem menne vele sokra, mert a korong olyan kicsiny, hogy nagy gép nem fér rá, ezért a 424-es csak áthalad rajta, s mivel a fűtőházban nincs hely idegen gépnek, végigmegy a kijárati vágányon és onnan tér vissza a III-as, vagy IV-es csonka vágányra, ahol *„meghúzódhat"* az esti indulásig. Ez újabb közel negyedóra. Majd négy és félórába telt tehát, amíg a mozdony személyzete végre pihenőre térhet.

„Pakurabányászat"

Közben már a 302—608-as gép áll a szerelő alatt. Hét csille szenet vesz. Tíz óra tízkor kezdődik a szerelés, de ez is majd egy óráig tart.

Lássuk csak, mi ennek az oka?

— Menjünk először is a karámhoz, ahol a pakurát *„bányásszák"* — indítványozza *Kepler* és *Jász* elvtárs.

Hamar kiderül, mit jelent a *„bányászás".* A keménnyé dermedt, összefagyott pakurás kevereket csákánnyal kell lefejteni, mint bányában a szenet. *Mészáros István* szentéri dolgozó derekasan csákányozik is, *Töreki György* pedig lapátolja a lefejtett pakurás rögöket, majd amikor Mészáros fárad a kemény munkában, szerszámot cserélnek. Figyeljük az órát: *16 perc telik el, amíg tele lesz a csille.*

A karámtól a szerelőig aztán csak pár pillanat az út, de a szerelőnél ismét *„hosszú menet"* következik. Ujabb 12 perc telik el, amíg *Barna László* és *Rebe János* szentéri dolgozók kalapáccsal, kapával áttörik, szinte *átpaszírozzák* a serleges szerelő rácsán a pakuradarabokat.

— Ha két csillével átnyom az ember, megizzad az ing a hátán — mondja Barna elvtárs.

Több pakura — hosszabb szerelés

Szemlénk után bent a főnöki irodában Iványi Gyula fűtőházfőnök elvtárs a következőket fűzi hozzá:

— Elseje óta többszörösét kapjuk a multévi pakuramennyiségnek. Januárra például 5600 tonnát kaptunk, ötödrészét egész havi szénellátmányunknak, ami azt jelenti, hogy szerelésnél minden harmadik-ötödik csille pakura. Örülünk neki, mert jól tudjuk használni, a mozdonyvezetők, fűtők is megbarátkoztak vele, szívesebben tüzelik, mint a köves, homokos szenet. A szerelés körül azonban, amint látható, nehézségeket okoz, különösen télen, amikor a tévérék gumiszerű tömeggé áll össze.

Mi lenne a segítség? Iványi elvtárs nem mondja, de kitaláljuk gondolatát: *a szentéri létszám csekély emelése.* Mert pillanatnyilag csak úgy tudják enyhíteni a szerelővágány szinte csaknem állandó torlódását, hogy *a műszakikat is beállnak szerelni, ha van idejük.* Persze ez nem megoldás és nem csökkenti lényegesen a szerelővágány zsúfoltságát, amit fokoz az is, hogy *a fűtőházba szintén a szerelővágányon járnak be a gépek, sőt ezen fogadják a szénnel rakott kocsikat is.* Amíg ez folyik, addig a szerelés nemcsak azért szünetel, mert foglalt a vágány, hanem azért is, mert a kocsik beállítása a fordítóról kézi erővel történik és ilyenkor *legtöbbször a szerelőmunkásoknak is oda kell menni a fordítóhoz,* mert a szertári szolgálat gyakran nem tudja biztosítani a fordításhoz szükséges tíz embert.

Mindezeket azért mondtuk el, mert a pakuratüzelés fokozása nyilván nemcsak a Déli-fűtőházban nyujtja meg a szerelési időt, hanem — jól lehet másformában, más körülmények között — egyebütt is. Az illetékesek tegyenek tehát róla, hogy a gépek pakurával való hosszabb időt igénylő szerelése ne okozzon a szerelővágányokon torlódást, az állomásokon géprevárást, késést, a dolgozóknak pedig nehezebb munkát.

A szakszervezeti bizalmiak egyre többet törődnek a dolgozók egyéni problémáival

Szakszervezetünk a társadalombiztosítás fejlődése során egyre több formában ad lehetőséget, hogy a dolgozókat a kisebb-nagyobb anyagi gondoktól is tehermentesítse. Ilyen például az alapszabályszerű segélyezésen felül igénybevett szolgáltatások költségeinek elengedése, a gyógyászati segédeszközök méltányossági alapon történő engedélyezése.

Az ilyen címen kifizetett összeg 1954-ben 83 213 forintot tett ki, amelyből 225 dolgozót segélyeztünk kórházi túlápolások és gyógyászati-segédeszköz hozzájárulás elengedése címén, a bizalmiak javaslata alapján. Mindez azt bizonyítja, hogy a bizalmiak az utóbbi időben már hozzáértőbben, lelkiismeretesebben és többet foglalkoznak a dolgozók egyéni problémáinak megoldásával. A felesleges küldözgetést és levelezgetést kezdi felváltani az észszerű öntevékenység.

Gyenis Ferenc mozdonyfűtő felesége kórházi ápolásával kapcsolatban felmerült 980 forintot osztályunk *Molnár József* bizalmi javaslata alapján elengedte. *Zsemlye Istvánné* abonyi lakosnak kórházi túlápolás címén felmerült 6250 forint megtérítését vállaltuk a bizalmi által végzett környezettanulmányozás és véleményezés alapján. *Molnár Mihály,* a szolnoki rakodási főnökség létszámába tartozó rakodómunkást, *Fehér Sebestyén* ÜB-elnök javaslata alapján a leánya után felmerült 1500 forint kórházi túlápolási költség megtérítése alól mentesítettük.

De az eredmények, az öntevékenység mellett még igen sok a tájékozódást kereső, érdeklődő levél, amelyek sokszor lényegtelen problémákkal hátráltatják a felsőbb szervek irányító munkáját és egyben hűen tükrözik egyes üzemi szervek nem kielégítő tevékenységét is. A fenti példák — amelyhez hasonlókat tovább sorolhatnánk — serkentsék jobb munkára, nagyobb önállóságra a szakszervezeti bizalmiakat, mert jobb munkájuk a szakszervezet tömegbefolyását erősíti, a dolgozókat egyre közelebb hozza a szakszervezethez.

Pásztor Géza,
a VSZTO dolgozója.

GURÍTÁSVEZETŐ MUNKA KÖZBEN

Galló Sándor gurításvezető Budapest-Ferencvárosban. Jó munkájával hathatósan segíti a vasút szállítási feladatainak teljesítését.

(Kovács Géza felv.)

Felszabadulási ünnepség a Keleti-pályaudvaron

Budapest-Keleti pályaudvar indulási oldalának utcai részén, ahol térré öblösödve kezdődik a Thököly-út, 1945 január 13-án utolsó rohamra indultak a felszabadító hős szovjet csapatok és a Körútig szorították a menekülő hitleri hordát. Az állomás óvóhelyeinek ajtaja kinyílt, a lent szorongók kiléptek a szabad levegőre, kiléptek — a szabadságba. A Keleti pályaudvar felszabadult!

*

1955 január 13-án is kinyílt egy ajtó a pályaudvar épületének ezen az oldalán. Ez az ajtónyílás mélyen jelképes értelmű, mert arra utal, hogy a fasiszták által 10 éve rombadöntött álomás régen megtörtént újjáépítése után egyre továbbépül s most a felszabadulás 10. évfordulóján egyéb más jelentős átalakítások mellett *szép kultúrtermet is kapott.* Mert ide vezet a Thökölyutra nyitott ajtó, az emeleti új kultúrterembe, ahova örömtől csillogó, vidám arccal sietnek most a pályaudvar dolgozói, hogy megünnepeljék a felszabadulás évfordulóját.

*

Laing Cirill gépkísérő előmunkás, — aki itt volt azon a tíz év előtti napon is, amikor a pályaudvar dolgozói közül 26-an elsőnek fogtak hozzá a romeltakarításhoz — a lámpák fényétől hunyorgatva, álmélkodva néz körül a hófehér falú, stílusos díszítésű, nagyablakos, szép színpaddal ellátott tágas teremben. Nem szól, de gondolatai arcára vannak írva. Valahogy ez juthat eszébe, amint belép a fényes új kultúrhelyiségbe: *„Tíz évvel ezelőtt, amikor megláttuk a romokat, azt mondogattuk első elkeserésünkben: ki tudja lesz-e még itt vasút, lesz-e még itt ország? És íme: nemcsak lett, hanem több is, jobb is, szebb is lett, mint volt. Hej, de boldog vagyok, hogy ezt megérhettem."*

Szentirmai István, kereskedelmi állomásfőnökhelyettes (balról), Pécseli István sztahanovista raktári dolgozó (középen) és Persányi Károly térfőnök, Budapest-Keleti pályaudvar felszabadításánál lelen voltak és elsők között segítették az élet megindulását a pályaudvaron. A nagy évforduló előtt a tíz év előtti emlékeikről beszélgetnek.

(Kovács Géza felv.)

*

A terem már zsúfolt, itt van a pályaudvar sok-sok dolgozója. *Az első sorban itt ülnek a legkedvesebb vendégek: a felszabadító szovjet hadsereg képviselői,* a feldíszített színpad elnöki asztalánál pedig a vasút, az állomás vezetői, kiváló dolgozói közül számosan. A magyar, majd a szovjet himnusz után *Kaposi István* elvtárs, a pártbizottság titkára megnyitó beszédében a felszabadulás napjairól emlékezik. Arról, hogyan takarították el a pályaudvar hős dolgozói szovjet utászok segítségével a felrobbantott százlábú híd romjait és ezzel egy nappal a felszabadulás után megnyitották az utat az első vonatnak Kőbánya felé.

Arató Károly elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője ünnepi beszédében hálával emlékezik meg azokról, akik résztvettek az újjáépítésben és őket, kitartó munkájukat állítja példaképül az állomás valamennyi dolgozója elé.

— Ma, amikor pártunk és kormányunk az életszínvonal további emelését állította munkája középpontjába, az a kötelességünk — mondja — hogy az eddiginél nagyobb rendet és fegyelmet tartva, a takarékosságot a legmesszebbmenően figyelembevéve — végezzük munkánkat. Mert feladataink 1955-ben is változatlanul nagyok és az új szakasz politikájának megfelelően, főleg a vasúti szolgálat minőségének megjavítására hívják fel a figyelmet.

*

A nagy helyesléssel fogadott beszéd után *a MÁV Szimfónikus Zenekar Pécsi István* karnagy vezetésével előadott szép zeneszámai, *Eszenyi Irma, Lóránt György* operaházi művészek éneke, *Hegedüs Éva* előadóművész szavalata és a vasúti főosztály táncscsoportjának táncszáma emelik tetőpontra a felszabadulási ünnepség hangulatát, hiven az esemény jelentőségéhez.

★

A szakvonali vezetés és a mozgalmi szervek azzal is emlékezetessé teszik a legkiválóbbak számára a felszabadulás évfordulóját, hogy a pályaudvar újjáépítésében élenjáróknak emléklapokat osztanak ki. Emléklapot kaptak: *Markó Jenő, Persányi Károly, Bányai Elek, Kiss Gyuláné, Fekete Károly, Ács I. József, Kónya Mihály, Koszorús Lajos, Szentirmai István, Aranyosi Gyula, Szamosvölgyi Ferenc, Dobokai N. Péter, Szamosvölgyi Pál, Brimmer Ferenc, Nagy II. Gábor, Laing Cirill, Bódi Mátyás, Püspöki János, Bácskai Lázár, Szijjártó Sámuel, Mátrahegyi Kálmán, Balatoni Imre és Krefán Pál.* Rajtuk kívül öt dolgozót kormánykitüntetésre, huszonegyet pénzjutalomra, harminchatot rendkívüli előléptetésre, 131-et pedig soros előléptetésre terjesztettek fel az ünnepi évforduló alkalmából.

Megjavítjuk a propagandamunkát

A Landler Jenő Járműjavító Üzemi Vállalat pártszervezetének vezetősége, propagandistái és aktivái elhatároztuk, hogy Budapest felszabadításának tizedik évfordulója tiszteletére mozgalmat indítunk területünkön a párt- és DISZ-oktatás szervezeti és tartalmi megjavítására.

Az alapszervezetek vezetőségei felosztják egymás között a politikai iskolákat és rendszeresen figyelemmel kísérik, segítik, ellenőrzik azok munkáját. Egyenileg foglalkoznak a patronált iskolák propagandistáival. Elérik, hogy az alapszervezetnél a hiányzó hallgatók száma 15 százaléknál nem lesz nagyobb.

A pártoktatásba bevont pártonkívüliek fejlődését figyelemmel kísérik és a pártba való felvételüket elősegítik.

A párt-végrehajtóbizottság vállalja, hogy a kongresszusi anyag, valamint a DISZ-iskolák témái könnyebb elsajátításához helyi adatokat bocsát az iskolák rendelkezésére. Egy-egy propagandista jó munkamódszerének elterjesztésére, tapasztalatcserét szervez.

A rendszeresen hiányzó hallgatók meggyőzésére január 15-ig felállítják az elbeszélgető bizottságokat, amelyek azonnal megkezdik munkájukat. Az indokolatlanul hiányzó hallgatók más oktatási formára történő átirányítását végrehajtják.

Az alapszervezetek vezetőségei gondoskodnak arról, hogy valamennyi propagandista felkészülten jelenjen meg a propagandista-szemináriumokon. A vállalatvezetésnél biztosítják, hogy az oktatási napon a propagandisták és hallgatók szakmai elfoglaltság miatt ne hiányozzanak.

A propagandisták vállalják, hogy felkészülten megjelennek a propagandista-szemináriumon. Az általuk tartott foglalkozások levezetésére alaposan felkészülnek, előadói és vitavázlatot készítenek. Az oktatásban a szemléltető segédeszközöket felhasználják.

A bizalmiak és a tanulásban példamutató hallgatók segítségével a foglalkozásokról hiányzók számát február 10-ig 15 százalékkal csökkentik.

Az iskolák bizalmijai és legjobb hallgatói támogatják az ideológiailag gyengébbeket. A pártoktatásba bevont pártonkívüliek fejlődéséről tájékoztatják az alapszervezetet.

A pártcsoportbizalmiak vállalják, hogy pártcsoportjukon belül meggyőző munkával elérik, hogy az oktatásba bevont minden tag megjelenjen a foglalkozásokon. A szeminárriumokra példásan felkészülnek. Figyelemmel kísérik a csoport tagjainak politikai fejlődését, segítik és ellenőrzik elméleti felkészültségüket.

A népnevelők egyénileg foglalkoznak az oktatásba bevont pártonkívüliekkel. A szemléltető agitációval foglalkozó elvtársak vállalják, hogy népszerűsítik a mozgalomban jó eredményt elért propagandistákat, aktivákat, bírálatukkal harcolnak az oktatási munka megjavításáért. **A szakvonali vezetők** vállalják, hogy szakvonali elfoglaltság miatt csak rendkívüli esetben vonják el a hallgatókat az oktatásból, maguk is jó példát mutatnak a foglalkozásokra való felkészüléssel.

A Landler Jenő Járműjavító ÜV. párt- és DISZ-szervezete nevében: **Szabó Tibor**, PVB-titkára, **Georgiádesz János** PVB agit.-prop.-titkára, **Kocsis Gáspár** DISZ bizottság titkára, **Császár József, Könnyű Sándor, Istókovits József, Hadi László** propagandisták.

TÍZ ÉVVEL EZELŐTT

A csendes, ragyogóan tiszta főorvosi szobában beszélgetünk *dr. Bochkor Bélával*, a MÁV-kórház urológiai osztályának vezetőjével arról, hogy mi történt itt a kórház falai között *tíz évvel ezelőtt.*

A főorvos a nagy élettapasztalattal rendelkező emberek bölcseségével beszél életének legünnepibb és legemlékezetesebb pillanatáról, amikor a kórházi óvóhely vasajtaján 1945 január 13-án reggel belépett az első szovjet katona.

— 1945 január 3-án éjjel táskámmal a kezemben budai lakásomról begyalogoltam a MÁV-kórházba. Elhatároztam, hogy ott várom meg az ostrom végét. A kórházban már akkor felborult a rend. A betegeket — javarészt sebesült katonákat — már leköltöztették az óvóhelyre. A pincékben kellett elvégezni a legsúlyosabb műtéteket is. Megszűnt a villany- és vízszolgáltatás, még szerencse, hogy a kórház nem maradt villanyáram és víz nélkül, mert saját villanyfejlesztővel és két kúttal rendelkezik.

— Néhány nap múlva már az épület külső falain kopogtak a szovjet lövedékek. A németek ekkorra már elpárologtak a környékről és a pesti rendőröket „vetették be" a szovjet csapatok ellen.

Január 10-e táján a nyilasok aljas merényletet határoztak el. A MÁV-kórház fehérzászlós, vöröskeresztes ellátott épületéből golyószóróval akarták lőni a városligeti tó felől közeledő szovjet csapatokat. Csak az orvosi kar erélyes fellépésének köszönhető, hogy a nyilasok eltakarodtak a kórházból.

Aztán az egyik hajnalon elhallgatott a csatazaj, a romok között teljes némaság honolt. Reggel felé erős motorbúgást hallottunk. Akik kimerészkedtek az udvarra, látták, hogy egy vattabekecsbe öltözött géppisztolyos lány kis zászlókkal a Nyugati felé mutat, előtte gyorsan robogtak a vöröscsillagos tankok...

A kórház pincéjében betegeinket és az orvosokat éhség gyötörte. A sebesültek sebei gennyedni kezdtek és a rossz táplálkozástól csonttá soványodott testük a halállal vívódott. Mi, orvosok, tehetetlenül álltunk az ágyak mellett és fájdalomcsillapítókkal igyekeztünk enyhíteni kínjaikat.

Rövidesen egy szovjet tiszt parancsára kenyeret, lisztet, zsírt és cukrot kaptunk, majd szovjet sebesültszállító kocsik sebesülteket hoztak, akiket mi vettünk ápolásba.

Mikor elvonult a háború vihara Budapest fölött, a kórház személyzete is kezdett visszaszállingózni. Megindult az újjáépítés. A törött ablakokat üveg helyett papírral ragasztottuk be és számbavettük műszereinket, felszerelésünket.

Tíz év munkájáról nem könnyű röviden beszámolni. Kórházunk megnőtt, új osztályokkal bővült és évente sokezer vasutasnak adja vissza egészségét. Ugy érzem, hogy nem öregedtem az elmúlt tíz év alatt, sőt inkább fiatalodtam a kórházzal együtt.

Nem folytathattuk tovább a beszélgetést, mert egy ápolónő sürgős műtéthez hívta a főorvost. Elbucsúztunk és *dr. Bochkor Béla* elindult, hogy — ki tudja hányadszor életében — az emberi tudás legvégső határáig harcoljon az életért...

IGOR ALEKSZANDROVICS

Írta: Földényi Ervin

Azon a napsütéses télelőn, már negyedik napja döcögtünk délnyugatnak. A hosszú szerelvény kigyózva kanyargott sohasemlátott tájakon, s még többet állt árva kitérőkön, rozsdásodó holtvágányokon. Csodák csodája azonban, az utasok nem zúgolódtak. Ki két, ki három, vagy még több éve várt erre az útra, az időt már rég nem órákban, nem is napokban számították. Ha nagyszuszogva nekilódult a hosszú vagonsor, a sínek mellett csámborgók gyorsan felugráltak, aztán megint elkezdődött a végeláthatatlan tanakodás: megyünk-e egyvégtében tíz kilométert, vagy sem?

De zúgolódni, türelmetlenkedni... — erről szó sem volt az utasok között. A háromezer sokatpróbált és sokatlátott hadifogoly akkorra már jól tudta: az ellenvonatnak sürgősebb. Azok katonákat, hazatérő hősöket szállítanak, övék az elsőbbség. Aztán meg nem volt haszontalan a hazatérő katonákkal találkozni. Az egyik kocsiból hazai híreket kaptunk, a másikból almát, régenszlvott otthoni cigarettát nyujtottak felénk.

Váltakozó iramban értünk negyednapra Odessza alá, legalábbis igy mondták a vagon lakói, akik térkép hiányában a látottakból, a nap és a csillagok állásából igyekeztek megállapitani földrajzi helyzetünket.

Ebéd után újból megrekedtünk. Egy Odessza előtti kisállomás rendezősinein vesztegeltünk: a sínek mellett töltés, azon túl meg a kanyargó Dnyeper egy szeletkéje. A szerelvényparancsnok — kinek újjai között sohasem aludt ki a hosszúszopókás Kaukáz — a közeli vagonok önkéntes futárjain keresztül a toimácsot hivatta.

Gyorsan csizmát rántottam s pillanatok mulva — legjobb igyekezetem szerint — szabályos katonai nyelven jelentkeztem: — Kapitány elvtárs, parancsúra ..

— Hagyja csak... — Mondja meg a fiúknak, hogy körülbelül másfélórát állunk itt, akinek kedve van, leszaladhat a Dnyeperhez.

Az engedélyt felesleges volt továbbitani. Jó fogolyszokás szerint néhány oroszultudó, aki ilyenkor rendszerint óvatos hallótávolságban tartózkodott, már vitte is a hirt. Mire megfordultam, csapatnyi legény harsány üvöltéssel száguldott a viz felé.

Ahogy magamra maradva latolgattam a kinálkozó lehetőségeket, a töltés oldaláról integetett felém Mitya, a nyurga őrmester, régi lágerbeli barátom.

— Megihatnánk addig száz grammot...

A fordulón túl odalátszott a kis állomásépület pirospalás teteje. Azt már megtanultam, hogy ahol állomás van, ott resti is van, s ahol resti, ott jófajta vodkát is mérnek. Hát csak rábólintottam: — Lehet...

A hazaindulásig dolgoztunk majd valamennyien; ki gyárban, ki kolhozban, s ezért megkaptuk a bérünket: nem többet, s nem is kevesebbet, mint amennyi hasonló munkáért bármely szovjet honpolgárnak járt. S mert rubel elég bőven volt még a zsebemben, hát úgy gondoltam: illő, hogy búcsúzóra most én vendégeljem meg őröm és barátom.

Koccintottunk hát. Mitya munkasikereire, aztán mátkájára, ki hűségesen várta Krasznodarban — az én hazatérésemre, s mert nekem is volt menyasszonyom, hát reá is. Róla ugyan nem tudtam, vár-e még Debrecenben.

Ha jól emlékszem, még ittunk vagy két „kört", — mert hát egészségből, boldogságból sohasem árt meg a sok — amikor a resti ablaka előtt nagypöfögve elhúz egy szerelvény. Egyszerre rohantunk a kijárat felé.

— Milyen szerelvény volt ez?! — robbant Mitya az ajtó előtt ténfergő forgalom-irányitóra.

— Fogolytranszport Magyarországra — hangzott a válasz.

Mitya ezen úgy meglepődött, hogy távia felejtette a száját.

— Hát ezt megcsinálták! — szólalt meg kinosan. Pedig nem történt más, minthogy az ellenvonat nem váratott magára és szerelvényünk „zöld utat" kapott.

A baj azonban súlyosabb volt, mint ahogyan azt az első pillanatokban éreztük. Anélkül, hogy erről beszéltünk volna, tudtuk a szabályt, hogy a szerelvényről lemaradó hadifoglyot az első hivatalos közeg — ez esetben éppen Mitya — a legközelebbi fogolytáborba bekisérni, s ott a tábor parancsnokának átadni köteles.

Furcsa látvány lehettünk: a szovjet őrmester és a magyar hadifogoly, amint laposakat pislog egymásra, tanácstalanul tiblábolva a perron keramitkockáin. Meg is néztek többen — aztán tovább mentek. Egy öszbecsavarodott, idősebb férfi azonban néhány lépés után visszafordult. Egyenesen Mityának szegezte a kérdést. — Mi történt őrmester elvtárs?

Mitya rámnézett, aztán szinte egyszerre feleltük: — Lemaradtunk...

— Száz gramm miatt?

— Az...

— Nem érte meg.

Csak most néztem meg alaposan. A kortalan öregek közé tartozott, lehetett ötven éves, vagy akár hetvenöt is. Kubánkát hordott. A sapka alól kék, messzenéző szemek csilloghtak rám. Tisztára mosott viharkabátja alól a szovjet vasutasok parolija kandikált ki. Szabadnapos vasutasnak gondoltam, erre vallott otthonias, biztos mozdulata is, ahogyan a korláthoz támaszkodott.

Előbb tempósan cigarettát csavart, aztán újból felénk fordult:

— Hát akkor bizony nagy bajban vagyiok. Aztán tudod-e őrmester, hogy mi most a teendő?

Mitya rábólintott: — Tudom ... Bekisérem...

Az előbbi, kicsit csufondáros mosoly megint megjelent az öreg arcán. — S ha minden jól megy, te is vele maradsz egy ideig... Pedig kár lenne.. meg érted is — fordult most először felém. — Már kezedben érezted a kapukilincset, mi?... Német vagy?

— Nem — ráztam a fejem.

— Román?

— Magyar vagyok....

— Ismerem őket, tizenkilencben én is fogoly voltam. Szegeden. — és nagyot szippantott cigarettájából.

— Szóval haza akartál menni — vágta el gyorsan emlékezéseit. — Nem rossz dolog.

Megint a cigarettája körül matatott, a frissen vágott mahorka gyakran rosszul szelel.

— Otthon... várnak?....

Az öreg mély, kék szemében most végtelen melegség csillogott.

Remélem — válaszoltam.

— Feleséged van?

— Menyasszonyom... azaz, mikor eljöttem...

— Szép?

— Nagyon. Nekem a legszebb...

— Hogy hivják?

— Katalin.

— Szóval Katyerina. Kátyja.. — kóstolgatta nyelve hegyén a név izét.

Az egykori zsoldkönyv megmaradt kartonfedele közül gyorsan előkapartam Katalin sokatforgatott képét. Az öreg óvatosan ujja közé csipte a repedezett fotográfiát.

— Tényleg szép — szólalt meg kis szünet után. — Csak sovánvka. Nagyon sovánvka... Fel kell hizlalnil — jelentette ki ellentmondást nem türő hangon. — Adj neki sok tejet, vajat. Az jó. És szeresd nagyon. — Szemével felém csippentett. — Az is hizlal...

Hangosan sóhajtottam, valami olyasmit, hogy „mikor lesz az még?"...

Az öreg kemény sarokkal eltaposta cigarettáját.

— Megpróbálok valamit. Ha mód van rá, az öreg Igor Alekszandrovics segit.

— Az ki? — rebbent fel kalandozó gondolataiból Mitya.

— Én — válaszolt kurtán az öreg. Ezzel sarkonfordult és néhány lépés után eltünt az állomásépület mögötti fordulóban.

Mire gondolt az öreg? — elképzelni sem tudtuk. De az is lehet, hogy egyszerüen csak ránk unt, aztán faképnél hagyott. Súlyos percekig hallgattunk. Mitya törte meg a csendet.

— Hát... valóban nem marad más hátra... gondolom induljunk.

Megint a cigarettája körül matatott, a frissen vágott mahorka gyakran rosszul szelel.

— Otthon... várnak?....

Az öreg mély, kék szemében most végtelen melegség csillogott.

Remélem — válaszoltam.

— Feleséged van?

— Menyasszonyom... azaz, mikor eljöttem...

— Szép?

— Nagyon. Nekem a legszebb...

— Hogy hivják?

— Katalin.

— Szóval Katyerina. Kátyja.. — kóstolgatta nyelve hegyén a név izét.

Az egykori zsoldkönyv megmaradt kartonfedele közül gyorsan előkapartam Katalin sokatforgatott képét. Az öreg óvatosan ujja közé csipte a repedezett fotográfiát.

— Tényleg szép — szólalt meg kis szünet után. — Csak sovánvka. Nagyon sovánvka... Fel kell hizlalnil — jelentette ki ellentmondást nem türő hangon. — Adj neki sok tejet, vajat. Az jó. És szeresd nagyon. — Szemével felém csippentett. — Az is hizlal...

Hangosan sóhajtottam, valami olyasmit, hogy „mikor lesz az még?"...

Az öreg kemény sarokkal eltaposta cigarettáját.

— Megpróbálok valamit. Ha mód van rá, az öreg Igor Alekszandrovics segit.

— Az ki? — rebbent fel kalandozó gondolataiból Mitya.

— Én — válaszolt kurtán az öreg. Ezzel sarkonfordult és néhány lépés után eltünt az állomásépület mögötti fordulóban.

Mire gondolt az öreg? — elképzelni sem tudtuk. De az is lehet, hogy egyszerüen csak ránk unt, aztán faképnél hagyott. Súlyos percekig hallgattunk. Mitya törte meg a csendet.

— Hát... valóban nem marad más hátra... gondolom induljunk.

Megint a cigarettája körül matatott, a frissen vágott mahorka gyakran rosszul szelel.

— Otthon... várnak?....

Az öreg mély, kék szemében most végtelen melegség csillogott.

Remélem — válaszoltam.

— Feleséged van?

— Menyasszonyom... azaz, mikor eljöttem...

— Szép?

— Nagyon. Nekem a legszebb...

— Hogy hivják?

— Katalin.

— Szóval Katyerina. Kátyja.. — kóstolgatta nyelve hegyén a név izét.

Az egykori zsoldkönyv megmaradt kartonfedele közül gyorsan előkapartam Katalin sokatforgatott képét. Az öreg óvatosan ujja közé csipte a repedezett fotográfiát.

— Tényleg szép — szólalt meg kis szünet után. — Csak sovánvka. Nagyon sovánvka... Fel kell hizlalnil — jelentette ki ellentmondást nem türő hangon. — Adj neki sok tejet, vajat. Az jó. És szeresd nagyon. — Szemével felém csippentett. — Az is hizlal...

Hangosan sóhajtottam, valami olyasmit, hogy „mikor lesz az még?"...

Az öreg kemény sarokkal eltaposta cigarettáját.

— Megpróbálok valamit. Ha mód van rá, az öreg Igor Alekszandrovics segit.

— Az ki? — rebbent fel kalandozó gondolataiból Mitya.

— Én — válaszolt kurtán az öreg. Ezzel sarkonfordult és néhány lépés után eltünt az állomásépület mögötti fordulóban.

Mire gondolt az öreg? — elképzelni sem tudtuk. De az is lehet, hogy egyszerüen csak ránk unt, aztán faképnél hagyott. Súlyos percekig hallgattunk. Mitya törte meg a csendet.

— Hát... valóban nem marad más hátra... gondolom induljunk.

— De szeneljetek, a mindenetekel. Fütöt mégsem szerezhettem...

— Igor Alekszandrovics — próbáltam valamiféle köszönetet fogalmazni — nem is tudom hogyan...

— Füts! — rikkantott rám az öreg.

Erre aztán Mityával úgy hányluk a szenet, mint a parancsolat. Jó negyedóra mulva Igor Alekszandrovics lassitott.

— Az ott — mutatott előre — mit gondoltok, mi lehet?

Vagy félkilométernyire előttünk, hosszú szerelvény vesztegelt. S körülötte a szivderitő kép: ácsorgó, cigarettázó csoportok. A mieink.

Az öreg teljesen levette a gőzt, s a szerelvény előtt úgy ötven méterre nagyóvatosan lefékezett.

— Na csak szálljatok le szaporán — fordult felénk — mert én már tolatok is vissza. Szerencsés utat — és vigyázzatok magatokra.

Sebtében kezet fogott velünk, de balkarja már a szabályozón volt.

— Köszönöm Igor Alekszandrovics... nagyon köszönöm...

— Aztán te fiú, jól vigyázz arra a Kátyjára... És tartsd jól...

Nagyot kiáltottam, hogy biztosan meghallja: — Ugy lesz Igor Alekszandrovics!... Igérem...

Előttünk néhány méterre a szerelvényparancsnok beszállást vezényelt. Irány: Magyarország!.. ami fogolynyelven annyit jelentett, hogy hazafelé!

★

Igor Alekszandrovicsot többé nem láttam. De sok-sok év után mégis hirt kaptam felőle. A Pravda hasábjain láttam viszont derüs arcát, messzenéző szemét, abból az alkalomból, hogy megkapta a Szocialista Munka Hőse kitüntető címét.

Kár, hogy az igaz barátság megjelölésére nincs külön érdemjel. Mert ha lenne, biztosan az is ott fényeskedne a drága öreg mellén.

A veszprémi csomópont dolgozói teljesítik a téli forgalom idejére tett vállalásaikat

A rátóti nagymező — halljuk lépten-nyomon a veszprémi vasutasoktól, mégpedig olyan hangsúllyal, hogy végül is valahogyan úgy képzeljük el magunkban ezt a gonosz mezőt, mint a mesék félelmetes hétfejű sárkányát. A mesebeli királyfinak hét sárkányfejet kellett levágni, hogy bejusson a kacsalábon forgó várba — a veszprémi vasutasoknak le kell győzniök a rátóti nagymezőt, a legveszélyeztetettebb vonalrészt, hogy a kocsik télen, hófúvásban is eljussanak *a dudari bányába*, hogy zavartalanul tudják kiszolgálni *Ajkát, Várpalotát, Inotát.*

És legyőzték tavaly télen is — a dudari bánya egyetlen óráig sem állt kocsihiány miatt — s legyőzik az idén is, bármit hozzon is a téli időjárás. Honnan ez az önbizalom? — ennek rúgóit keressük Veszprém csomóponton s már előljáróban megállapíthatjuk, hogy a csomópont összel megkezdett versenye a téli forgalom alapos előkészítésére, meghozta gyümölcsét: minden szolgálati ág nyugodtan néz a tél „meglepetései" elé.

Pályafenntartás

A legveszélyeztetettebb vonalrészen, a XIX-es pályamesteri szakaszon már a versenyfelhívás kibocsátása előtt megkezdték a téli előkészületeket. Három méter magas betonhóvédőművet építettek a sokat emlegetett rátóti nagymezőnél, *Veszprém külső—Eplény* állomás között, ezenkívül több helyen földből állítottak hóvédművet. A hójelentőőri szolgálatot megerősítették, a 18-as őrháznál lévő hójelentőőrhely telefont kapott. Az ügyeletet gyakorlott, helyi ismerettel rendelkező dolgozók látják el, olyanok, akik tudják, mi a teendő északi, vagy északkeleti szél esetén. Uj hóekével cserélték ki a már nem egészen megbízható, kiöregedett hóekét.

— De akkor sem félnénk a téltől, még a hófúvástól sem — mondotta *Somos Pál* elvtárs, főpályamester —, ha nem kaptunk volna minden eddiginél jelentősebb technikai segítséget. Tavaly, amikor még nem volt meg a nagy betonvédmű, dolgozóink puszta kézzel is képesek lettek volna megtisztítani a pályát, nehogy a dudari bánya kocsi nélkül maradjon. Persze, erre nem volt, nem is lesz szükség, hiszen jól el vagyunk látva minden eszközzel, de ez azt bizonyítja, hogy dolgozóink becsülettel, nem egyszer hősi helytállással szállnak szembe a téllel.

Forgalom

A forgalmi szolgálat — *Veszprém-külsőn* és *Veszprém állomáson* egyaránt — eddig is bebizonyította, hogy a versenyfelhívásban vállalt pontokat magáévá tette. A fűtőházzal együttműködve például biztosították, hogy a Veszprém állomásról induló vonatokat külön kisgéppel előfűtik, ugyancsak külön gép viszi az állomásra a világító gáztartályok feltöltéséhez szükséges gázpalackokat.

— A dudari bánya és az ipartelepek, erőművek zavartalan kiszolgálása mellett a legnagyobb gondot az utazás körülményeinek további javítására fordítjuk — mondotta Veszprém-külsőn *Bernáth József* állomásfőnök és helyettese, *Simon Károly*. — Az Inotára, Várpalotára, Ajkára utazó dolgozóktól már nem egyszer kaptunk köszönetet a jólfűtött, világított vonatokért, a menetidő betartásáért és ez a köszönet még jobb munkára kötelez. Azonban nemcsak kényelmessé, hanem biztonságossá is akarjuk tenni az utazást. Váltókezelőink szocialista megőrzésre vették át váltóikat s váltógondozási versenyt kezdeményeztek. A versenyben *Árpád Ferenc* váltókezelő elvtárs már háromszor. *Balatoni István* elvtárs pedig kétszer részesült jutalomban. Még szorosabbá tettük a kapcsolatot a fűtőházzal és a menetirányító szolgálattal, mert tapasztalatból tudjuk, hogy az időjárás nehézségeit sokkal könnyebb együttesen legyűrni.

Vontatás

Veszprém-külső fűtőháznál tavaly még igen sok baj volt a fegyelemmel. Volt olyan téli vasárnap, hogy a párttitkár, az ÜB-elnök, a fűtőházfőnök, a mozdonyfelvigyázó szerelte a gépeket, mert a szentéri dolgozók hiányoztak. De nem egyszer mozdonyvezetők fűtöttek, vagy három utat is vállaltak, mert a mozdonyszemélyzet nem jelentkezett szolgálatra. Az idén a csomóponti verseny valamint az alaposabb nevelő, felvilágosító munka azzal az eredménnyel is járt, hogy a fegyelem megszilárdult. Nagy gondot fordítanak a szakmai oktatásra is, hiszen a legnehezebb vonalszakaszokon járnak a fűtőház gépei s bizony itt még az is elsőtelesnek számít, aki más vonalon esetleg már több telet is megért. De bőven vannak olyan mozdonyvezetők és fűtők, akiknek ez az első tele a vasúton.

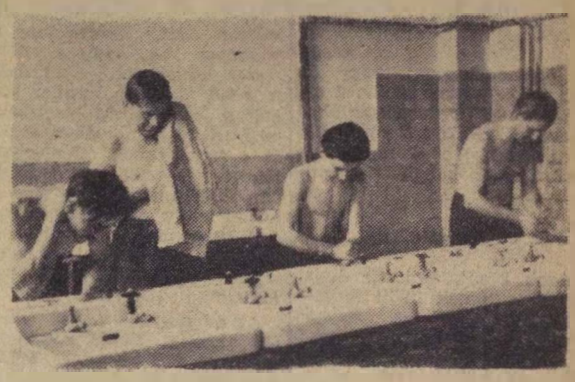
— Az újteleseket a legjobb régi dolgozók mellé osztottuk be — mondja *Aranyos János* elvtárs fűtőházfőnök. — Hosszú, alapos gyakorlattal sajátítják el a pályaismeretet, s a nálunk különösen nagy gondot igénylő gépkarbantartást. Az őszi forgalom legjobb mozdonyvezetői és fűtői, mint *Tárnoki Richárd, Kovács I. József, Duna István, Mazurek Béla, Sági József, Szabó Péter* állandóan oktatják, nevelik új teleseinket. A fiókműhely dolgozói is derekasan helytállnak, jóminőségű munkával könnyítik meg a mozdonyszemélyzet munkáját, mint *Tóth István* kazánkovács, *Dombai József* ifi mozdonylakatos és bizony sokszor a műhelyi dolgozóknak ötletességgel kell pótolniok az anyaghiányt. Legutóbb például használhatatlan, rosszul öntött féktuskókat kaptunk a Landler Járműjavítóból, a 375-ös sorozatú mozdonyokhoz. Pedig azt lehet mondani, a mi nehéz vonalainkon a féktuskó a mozdony lelke. De — mondja befejezésül — a nehézségek ellenére ígéretet merünk tenni, hogy az idén nem lesz géprevárás.

★

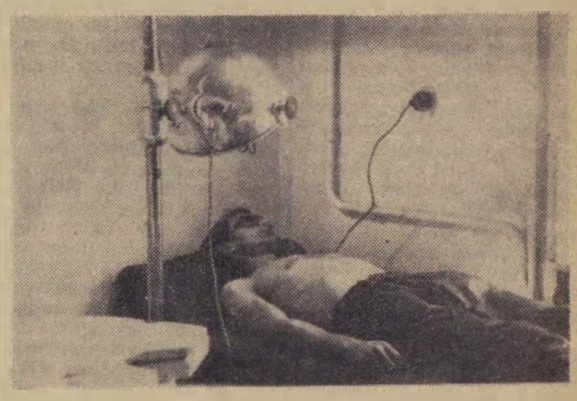
Veszprém csomópont dolgozói, az üzemi bizottságok, a szakmai vezetők nemcsak kiadták annakidején felhívásukat — derekasan megdolgoztak és dolgoznak azért hogy minél jobb eredményekkel biztosítsák a téli forgalom zavartalanságát. Most már csak arra lennének kíváncsiak, *vajon a területi bizottság, illetve a szakszervezet központja mikor értékeli a verseny eredményét?* Ugyanis a szakszervezet által is jóváhagyott javaslat szerint erre *1954. december 10-én* kellett volna, hogy sor kerüljön.

DOLGOZÓINK MEGVÁLTOZOTT ÉLETÉBŐL

Ebben az esztendőben ünnepeljük hazánk felszabadításának 10. évfordulóját. A dicső Szovjet Hadsereg történelmi fegyverténye, pártunk harca, győzelmei tették lehetővé, hogy szabad hazában, szabad emberekként éljünk és hogy a dolgozók példás munkája és erőfeszítése nyomán ráléptünk egy szebb és jobb élet útjára.



Egyre több a száma vasúti üzemeinkben a mosdóknak, a zuhanyozóknak, fürdőknek és öltözőknek. Az olajos, piszkos vödrök, a vízcsapok körüli szennyes tócsák helyét ilyen létesítmények váltják fel.



A napfényt pótolja télen az üzemi kvarckezelés.

Egész sor üzemünkben már ott találjuk a korszerű fogászati rendelőt.

A vasutas dolgozók gyermekeiről csecsemő- és napközi otthonokban gondoskodnak, képzett óvónők felügyeletével.

Egyre többen üdülnek az ország legszebb vidékein. Képünkön a mátraházi vasutasüdülőt látjuk.

(Kovács Géza felvételei)

Egy állomás, ahol kétféle dolgozó van: aki üdült már és aki üdülni fog

Úgy kezdődött, hogy régi ismerőssel találkoztunk Székesfehérvár állomás nyüzsgő forgatagában: *Strenner Vilmos* vonatkísérővel, aki a veszprémi vonattal érkezett. Az ismeretség pedig Mátraházáról származik, ahol kéthetes jutalomüdülését töltötte Strenner elvtárs.

— Jó lenne, ha az idén ismét találkoznánk a vasutas üdülőben — kezdte a beszélgetést a fiatal vonatkísérő, akinek arca még őrizte a hegyek egészséges, friss színét. Aztán úgy fordult a szó, hogy az üdülés dicsérete után az üdültetési albizottság munkáját kezdte dicsérni, mégpedig olyan őszinte, meggyőző szavakkal, hogy ...

... hogy most itt vagyunk *Veszprém állomáson* s az első, ami a szemünkbe tűnik a perronon, az ízléses, változatos versenyhíradók és faliújságok sora és köztük a nemkevésbé beszédes *üdültetési híradó*. Az egyik tábla azt adja tudtunkra, hogy az állomás dolgozói közül tavaly 58-an részesültek üdülésben az előző évi 37-tel szemben. Mellette, másik táblán *Baracskai Mihály* elvtárs, az üdültetési albizottság elnöke írt színes, de egyben meglepően szakszerű cikket a téli üdülés szépségeiről. A cikket körülölelő fényképekről hazánk legszebb tájai ragyognak felénk téli pompájukban.

A leghatásosabb propaganda

De ha még ez sem győzött volna meg bennünket, hogy érdemes volt az üdültetési munka kedvéért Veszprém felé kerülnünk, hallgassuk meg a *„szájpropagandát"* — vagyis néhány elvtársat azok közül, akik az üdültetési albizottság, de főként Baracskai elvtárs unszolására szánták rá magukat a döntő lépésre, arra, hogy elutazzanak üdülni.

— Ugy vagyunk mi — mondja *Tóth József* elvtárs, sztahanovista vonatvezető — hogy a szabadságunk alatt akad otthon, a ház körül tennivaló, nem is kevés. Meg aztán, éppen nyáridőben, mezei munka, télen meg az erdőben... szóval mondjuk meg kereken, sosem árt egy kis mellékes kereset. Az üdülés meg — úgy vélekedtünk — nem haszonnal, hanem kiadással jár. Bizony, magam is így gondolkoztam, még akkor is, amikor gyomorműtét után hazajöttem a kórházból és egy parádfürdői beutalójegy várt. Nem tudtam eleinte méltányolni ezt a figyelmességet, hosszas rábeszélésbe került, amíg mégis rászántam magam az utazásra. Hogy ne legyek hosszadalmas: *azóta az égvilágon semmi panaszom nincs a gyomromra.*

Jobb eredmények a munkában

Benkő Pál elvtárs, anyagszámadó tavaly volt először üdülni, Hévízen. És hazatérte után 4.5-es eredménnyel tett állomásvizsgát az előző évi 3-as eredménnyel szemben és ezt — igaza van, nincs-e — Hévíznek tulajdonítja. De lehet benne valami, mert *Szemkeő Márta* elvtársnő, személypénztáros is azt bizonygatja, hogy *Mátraháza* után sokkal jobban ment a munkája, sokkal több türelme volt a számadások vezetéséhez.

— Azok az elvtársak azután, akik kipihenten, jobb egészségben jönnek haza, a leglelkesebb aktíváim lesznek — mondja *Baracskai* elvtárs. — Nemcsak a beszélgetések során, hanem *kiselőadásokban* is elmondják üdülési élményeiket. Ezenkívül *orvosegészségügyi előadásokat* rendezünk a gyógyfürdőkről, a *Természettudományi Társulat* és a veszprémi *Idegenforgalmi Hivatal* előadói pedig hazánk legszebb tájait ismertetik. Egyébként nagy segítségemre van a munkában az üzemi bizottság. Együtt beszéljük meg, ki menjen üdülni. A szabadságidők összehangolásával segítségünkre van a szakvonali vezetés is. Jó felvilágosító munkát végeznek a szakszervezeti bizalmiak, akiket mindig tájékoztatunk, hová van beutalójegyünk. Én magam is nagyon szeretem a természetet, bejártam hazánk legszebb vidékeit, nincs olyan üdülőhely, amelyről ne tudnám részletesen tájékoztatni az elvtársakat.

— *Azt akarjuk* — mondja búcsúzóul —, *hogy állomásunk minden jó munkát végző dolgozója éljen az alkotmányunkban biztosított jogával, pihenjen, üdüljön, hogy még hasznosabb munkát tudjon végezni. Arra törekszünk, hogy egyetlen, számunkra biztosított üdülőjegyet se kelljen visszaadnunk.*

Rákos állomás felszabadulásának évfordulójára

1945 január 11-én szabadították fel a hős szovjet katonák Rákos állomást és környékét.

Mindenfelé, amerre a német és nyilas hordák elvonultak, pusztulást és romhalmazt, felrobbantott áteresztet, kiégett roncskocsikat hagytak maguk mögött. Rákoskeresztúron voltam szolgálatra kirendelve. Mikor tudomásunkra jutott, hogy most jön az utolsó vonat, úgy búcsúztunk el egymástól, mintha örökre elválnánk.

Rákosszentmihályon vártam meg a felszabadulás napját. Izgatottan hallgattuk a híreket és vártuk a felszabadító csapatokat. Az állomás padlásán német híradósok, a raktár mellett ágyú volt felállítva, hogy fedezze a *„tervszerű"* visszavonulást. Azonban a szovjet csapatok egy jól irányzott lövéssel rövid idő alatt elhallgattatták az ágyút. Az állomás padlását is telitalálat érte. Elnémult a rádió is. Meg is jegyezte mindenki: *„Tudnak az oroszok"*.

Szinte ma is hallom a szovjet hangosbemondó figyelmeztető szavát: *„Ne tegyétek tönkre Budapestet"*. De a kivonuló fasiszták ezt nem akarták meghallani, hisz nem az övék pusztult.

Pálosi főnök elvtárssal elsétáltunk a nádastói HÉV állomásig, hogy megnézzük, mi ott a helyzet. Ez akkor nagy útnak számított. A rombolás láttán egymást biztattuk, egymást bátorítottuk, egymástól kérdeztük félig bizalommal, félig félelemmel, vajon mikor lesz itt élet?

Aztán megjelent az első szovjet katona. Látva, hogy nem ellenséggel áll szemben, egy pár biztató szót küldött felénk. A biztatást inkább éreztük, mint értettük.

És hamarább, mint gondolni mertük — megindult az élet. Szovjet katonák segítségével megkezdődött a vágányfektetés, az újjáépítés. Mikor az első géppel megérkeztünk Rákosra, úgy néztünk széjjel, mintha sosem jártunk volna erre.

Tíz év telt el azóta. Tíz év alatt olyan korszerű létesítménnyel fejlődött vasútunk és állomásunk, amilyent azelőtt nem is ismertünk. A korszerű „Integra" berendezés lehetővé teszi a gyors és biztonságos közlekedést. Gödöllőig rövidesen villanymozdonnyal közlekedhetnek a vonatok. Ha eredményeinket tekintjük, úgy tűnik fel, mintha nem is tíz esztendő, hanem egy évszázad telt volna el felszabadulásunk óta.

Fejlődésünket látva azonban nem elégedhetünk meg eredményeinkkel, mert tudjuk, hogy vannak még hibák, amit meg kell és meg is tudunk szüntetni. A mi közös munkánktól függ, hogy rövidesen olyan korszerű vasúttal büszkélkedhessünk, amely méltán hirdeti hazánk szocialista fejlődését.

Horvath Gábor
Rákos állomás.

Emlékeznek a ferencvárosi dolgozók

Két akvarellfestmény függ *Budapest-Ferencváros* állomásfőnöki irodájának falán. Az egyik az állomás 1945 januárvégi romos képét mutatja, a másik a helyreállított állomást. A dolgozók, akiknek a főnöki irodában akad dolguk, mostanában gyakran rajtafelejtik tekintetüket ezen a két képen és elgondolkoznak: hogy is volt csak, amikor 10 évvel ezelőtt romok borították az állomás területét, majd rövid idő alatt megtörtént a romok eltakarítása és helyükön megindult az élet.

Tíz évvel ezelőtt...

Azok közül, akik tíz évvel ezelőtt a romok fölött megindították az életet, *Balogh László* forgalmi szolgálattevő (akkor még gyakornok), *Fitos János* és *Borsi János* kocsimesterek, akkori kocsirendezők, élenken emlékeznek 1945 január 12-re. Ezen a napon kezdődött az állomás felszabadítása. *Három napon át szóltak a fegyverek, a negyediken, január 15-én a hős szovjet katonák teljesen megtisztították az állomás és a fűtőház területét a fasisztáktól.*

Alig hallgattak el a fegyverek, *január 19-én már 16 vasutas jelent meg szolgálattételre a romokban heverő állomáson. Selmeczi József, Dögei Ferenc, Somhegyi István, Balogh László, Borbély Dániel, Bobán Ede, Böde József, Kasza II. Lajos, Varga II. István, Jelinek Tivadar, Fitos János, Tuba András, Vastag József, Szarka Antal, Mihály József és Borsi János* voltak a legelsők, ők vitték szét a hírt, hogy a pályaudvaron ismét megindult az élet. *Január végén már 200 főre emelkedett az állomási létszám.*

Forgalmi szolgálat eleinte nem volt, a dolgozók csak romtakarítással, helyreállítással foglalkoztak. Az első vonat február 14-én, 931-es szám alatt, 45 kocsival 16.45-kor érkezett az állomásra, a helyreállított soroksári összekötő vágányon. Ettől kezdve ezen a vágányon *megindult a rendszeres közlekedés.* Áprilisban már 501 fő volt a létszám, haladt a helyreállítás és újabb meg újabb vágányokat adtak át a forgalomnak. Júniusban jóformán rendes kerékvágásban folyt minden, úgyhogy a hónap végén elkészülhetett az első 10 pontból álló munkaversenyszerződés-tervezet, amely legelső volt a maga nemében a forgalmi szolgálatnál.

Az év második felében már 625 vonattal, 28 502 kocsi érkezett és 629 vonattal 28 735 kocsi indult az állomásról.

Nehéz idők

— *Hej, nehéz idők voltak azok, mert hiszen vékony koszton éltünk* — emlékezik Borsi elvtárs. — De csináltuk szívesen, mert örültünk, csakhogy vége lett annak a másik világnak.

A feljegyzések közt erre a „vékony kosztra" is találunk adatokat. Júliusban 5381 tál ételt szolgáltatott ki az állomási konyha. Az élelmiszer fejadag 5,10 kg liszt, 14 kg burgonya, egy darab tojás, 0,40 kg bab, 0.50 liter olaj, 0,20 kg hús, 0,32 kg szalámi volt havonta. Decemberben már dühöngött az infláció, nem sokat javult tehát a helyzet, inkább rosszabbodott. Ebben a hónapban 9943-ra nőtt az egytál ételek száma. Lisztből 1.45 kg, tengeriből 10.76 kg, *sütőtökből 10 kg volt a fejadag,* igaz viszont, hogy 32 deka halat, 9 deci bort, 82 deka húst, 42 deka zöldséget, 17 deka margarint is juttattak fejenként.

A negyedik reflektortorony fényénél

— Egytálétel, tök fejadag?!... Hol vagyunk már ettől?! — mondja *Fitos* kocsimester és elnéz arra, ahol a hatalmas, új, korszerű Keleti-rendezőn éppen most szerelik a negyedik óriási vastorony tetején a nagyteljesítményű reflektorokat, amelyek éjjel is nappali világosságot árasztanak majd a rendezőre és könnyebbé, biztonságosabbá teszik a dolgozók munkáját.

*

Ezekről az időkről, az első küzdelmes napokról, tízéves felemelkedésünk ragyogó történetéről való emlékezés jegyében folyt le szombaton este a *„November 7."* kultúrotthonban *a ferencvárosi tömb felszabadulási ünnepsége.* Ünnepi díszbe öltöztek a falak, ünneplő ruhát öltöttek a dolgozók és kigyúlt arccal hallgatták *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter beszédét az elmult tíz évről, amely egymagában is dicsőséges történelem. És a jövőről, amely ugyanúgy állandó emelkedést mutat, ahogyan a tíz év előtti romokból elérkeztünk a modern, két gurítódombos, lüktető, eleven életű ferencvárosi vasúti csomóponthoz.

Az ünnepség lapunk zártakor még folyik. És szüntelenül folyik, zúg, zakatol, hullámzik a vasúti élet a ferencvárosi vágányműveken. *Dolgoznak a ferencvárosi vasutasok, azért dolgoznak, hogy erős vasutat, erős országot, szocialista országot építsenek, amelyet soha többé nem dönthet romokba a háború.*

Leveleink nyomában

Az igéret szép szó

Béri Béla elvtárs, még mult év október 6-án elpanaszolta szerkesztőségünknek lakása elhanyagolt állapotát és jogosan kifogás tárgyává tette az Épületfenntartási Főnökség egyes dolgozóinak bürokratikus, lélektelen munkáját. A panaszt megvizsgáltuk. *Barabás* elvtárs, az Épületfenntartási Főnökség vezetője megnyugtatta szerkesztőségünket és Béri elvtársat, hogy a szükséges munkálatokat el fogják végezni. Az igéret szép szó, ha megtartják úgy jó — tartja a közmondás, de úgy látszik, ezt Barabás elvtárs nem ismeri. Igaz, hogy határidőre megígérte a festést, a kályhaátrakást és egyéb munkák elvégzését, csak nem gondoskodott azok végrehajtásáról. Az igazság kedvéért azt is meg kell írni, hogy az asztalosmunkát elvégeztette, de sok köszönet nem volt benne. A munkálatok közben két ablakot kitörtek és így a lakás még huzatosabb, mint az ablakrámák előtt volt. Közel két hónapja várnak már Béri elvtársék a beígért üvegezésre. Mit szól ehhez Barabás elvtárs?

Termelési értekezlet

A pécsi igazgatóság eredményeihez jelentősen hozzájárul a távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat jó munkája. Az élüzem szintet az 1954. év utolsó napjáig tartottuk és a jövőben is tartani akarjuk.

Munkánkat a külszolgálat egyes munkahelyein azzal akadályozzák, hogy termelési értekezleteiket munkaidő alatt tartják. A „Szocialista Vasútért" december 27-i számában ezzel kapcsolatban kritika jelent meg. A bírálat az egész szakszolgálat 264 dolgozóját érintette. Ez nem helyes, mert csak egyes külszolgálati gócok részére tartották munkaidő alatt az értekezleteket. Ezt a műhely, illetve a szerelőcsoport 71 dolgozója is elítéli.

Vámos Mátyás
párttitkár

SPORT

„Itt az alkalom, hogy törlesszek adósságomból"

Ahogyan a jó bornak nem kell cégér, úgy a színvonalas sportesemény sem szorul különösebb hírverésre. Egy-egy Európa-bajnokság mindenesetre azok közé a rendezvények közé tartozik, melyek sportban jó bornak számítanak. Ezt bizonyítja, hogy alig pár napja jelent meg az utcák hirdetőoszlopain a Budapesten sorrakerülő 1955. évi műkorcsolyázó és jégtánc Európa-bajnokság plakátja, de máris ostrom alá került a városligeti Műjégpálya pénztára. Ezren és ezren akarnak szemtanul lenni a ritka sportcsemegének.

A hatalmas érdeklődés érthető is, hiszen földrészünk legjobb műkorcsolyázói küzdenek majd a bajnoki címekért.

Hosszú hetek óta lankadatlan szorgalommal készül a magyar válogatott keret a nagy összecsapásra. A keretben helyet kapott a Lokomotiv színekben versenyző Szenes István is.

Szenes István, a Műjégpálya népszerű Pistikéje korban ugyan még nem tartozik a felnőtt versenyzők közé — hiszen alig tizenötször kaphatott születésnapi tortát — tudásban azonban meglehetős nagynak számít. Ennek köszönheti azt is, hogy már moszkvai, berlini, prágai, bécsi és varsói emlékekkel dicsekedhet. De Szenes Pisti szerény ember, akit nem szédít meg a korai siker, hanem arra ösztönöz, hogy állandóan fokozza tudását, melyel hazájának és egyesületének újabb és újabb elismerést szerezhet.

Erre készül most is a kiváló Lokomotiv versenyző. Naponta kétszeri kemény edzésen vesz részt, mert mint ahogy mondja:

— Életem eddigi legnagyobb versenyén, eredményeimmel olyan emléket szeretnék szerezni, melyre örök életemben szívesen gondolok majd vissza.

Akik Szenes István előbbi mondata után arra gondolnak, hogy a fiatal sportember Európa legjobbjának gondolja magát, azok tévednek. Szenes István tisztában van jelenlegi tudásával.

— Jobbára ismerem külföldi ellenfeleimet. Legtöbbel már volt alkalmam összemérni tudásomat. Akikkel pedig még nem találkoztam verseny közben, azokat láttam — és igen alaposan meg is figyeltem — a riport- és oktatófilmeken. Tudom, hogy két-három, esetleg még több versenyzőtársam is jelenleg nagyobb tudással rendelkezik, mint én. De tudom azt is, hogy ebben az évben is haladtam előre valamit. Ez az utóbbi és a hazai pálya, valamint az értem szurkoló nagyszámú közönség segítsége remélhetőleg elég lesz ahhoz, hogy az Európa-bajnokságon tudásom legjavát nyujthassam. Úgy érzem, talán mint harmadik helyezett, felkerülhetek a győzelmi dobogóra.

A küszöbön álló Európa-bajnokság mellett legszívesebben sportköréről beszél a magyar bajnok, aki 1953 óta versenyez vasutas színekben. Egyik legkedvesebb emléke is a Lokomotiv SE-hez fűzi.

— Tavaly történt. A magyar válogatottal Moszkvába indultunk. Akivel csak találkoztam, a legkülönfélébb tanácsokkal igyekezett ellátni. Volt ezek között szaktanácson kívül mindenféle figyelmeztetés, mely ilyenkor egy 15 éves fiúnak jár. Utazás előtti napon felhívattak a Lokomotiv SE központjába. Na, gondoltam, itt is kapok újabb erkölcsi útravalót. De a beszélgetés ugyancsak keresztülhúzta számításomat. Hangzatos beszédek helyett a következőket mondták: Nézd fiam, ami általános tanácsot kaphattál, azt minden bizonnyal elmondták előttem már jónéhányan. Én azért szeretnék beszélni veled, hogy útravalóul átnyujtsam neked az egyesület ajándékát, egy új felszerelést. Biztosan hasznát fogod venni. Viselkedj úgy, ahogy az egy magyar sportemberhez illik és érj el olyan eredményt, amely tudásodból telik. — Bizony nem ezt vártam. És ott azonnal megfogadtam magamban, hogy én ezt a gondoskodást nem felejtem el egyhamar. Azóta is eszemben van az a pár perces beszélgetés és most úgy érzem, itt az alkalom, hogy valamit törlesszek „adósságomból".

HIREK

— **Az úttörő vasutasok** ének- és zenekara január 5-én nagysikerű hangversenyt adott a Lillafüreden üdülő dolgozóknak. Január 6-án a miskolci vasutas kultúrotthonban, délután a gyermekeknek és este a felnőtteknek mutatták be tudásukat. A hangverseny előtt Elekes elvtárs, az Úttörő Vasút üzemfőnöke ismertette a kis vasutasok életét, munkáját.

— *ISMERETTERJESZTŐ ELŐADÁSSOROZAT indult Hajmáskér állomáson. „Az atomkorszak kezdetén" című első előadás, amelyet Nyerges intéző és dr. Burján elvtársak tartottak, nagy érdeklődést keltett. Az előadáson számos családtag is megjelent.*

— **Rendszeresen dézsmálta a** vasúti szállítmányokat Hoba Ferenc mozdonyfűtő, demecseri lakos. A vasúti rendőrség eljárást indított ellene.

— *A SZOMBATHELYI ADY ENDRE KULTUROTTHON színjátszó csoportja Keszthelyen, Tapolcán, Ajkán és Veszprémben is bemutatta az „Orfeus"-t.*

— **A rakodási idő lerövidítéséért** eredményesen harcolnak Pesterzsébet-felső állomás dolgozói. Az állomás 40 vállalatot szolgál ki. A rakodási időt októberben 117, novemberben 102 és december 1—20-ig 110 százalékra teljesítették.

— *FELSZABADULÁSUNK 10. ÉVFORDULÓJA alkalmából a KPM Vasúti főosztálya műsoros estet rendezett. Az ünnepi beszédet Lengyel József elvtárs, a főosztály párt-végrehajtóbizottságának első titkára tartotta.*

— **Képzőművészeti kiállítás** nyilt január 11-én az Északi Járműjavító ÜV kultúrotthonában. A kiállításon az üzem hat dolgozójának alkotásai szerepelnek.

— *TÁRSADALMI TULAJDON SÉRELMÉRE folytatólagosan elkövetett lopás miatt eljárás indult Latka István állomásvezető, Kovács János és Pintér Lajos váltókezelők, Gerván Pál terményforgalmi vállalati pénztáros, répáspusztai lakosok és Illés Pál magyaratádi lakos ellen, mert az állomásra beérkező küldeményeket állandóan dézsmálták. Ezenkívül Gerván és Illés az általuk feladott terményből több mázsával megvesztegette a vasutasokat, hogy a feladott fuvarokmányokra hamis mérlegelési adatokat vezessenek rá.*

— **A „Munka Érdemérem"** kitüntetést adományozta a Népköztársaság Elnöki Tanácsa Tolna megye felszabadulásának 10. évfordulója alkalmából, kiváló munkája elismeréséül Pécsi Mihály nyugdíjas vasúti felvigyázónak.

— *SZABÁSZATI TANFOLYAM indult a szolnoki pályafenntartási főnökség IX. szakaszán az MNDSZ szervezésében. A húsz résztvevő között több vasutas családtag is van.*

LAKÁSCSERE

— Mezőkeresztes felvételi épületében lévő kétszobás lakásomat elcserélném budapesti, vagy pestkörnyéki hasonlóra. Cím: Kiszely Rezső Mezőnyárád állomás.

— Elcserélném mezőtúri kétszobás, összkomfortos, jószágtartásos magánlakásomat hasonló debreceniért, vagy szentesiért. Cím: Dávid Gergely m. fótiszt, Debrecen, Vörösmarthy utca 11.

A jól karbantartott gép hű segítőtársunk

Pál Károly mozdonyvezető 376-os mozdonyának kenőkészülékét javítja tolatás szünetben, Buda-Császárfürdőn. Tudja, hogy a jól karbantartott gép legjobb segítőtársa.

(Kovács Géza felv.)

Levelezőink írják

Hány esztendő kell egy szemüveg kiadásához?

1953-ban az orvos szemüveget írt nekem. Én szabály szerint záradékoltattam a vényt és elküldtem az üvegért. De hiába vártam, nem érkezett meg, mert állítólag a recept elveszett a vonalpostán. Irattam egy másikat, azt is elküldtem, arra sem jött semmi. Az orvos fáradságot nem ismerve, felírta harmadszor is számomra az üveget és 1954-ben elment újra az igénylés. Ma már 1955-öt írunk és szemüveget még mindig nem kaptam.

Írtam Budapestre közvetlen a központba, hogy talán azért nem kapom meg, mert a nyugdíjas vasutasoknak nem jár gyógyászati segédeszköz, de válasz a levélre nem jött.

Kérem a szerkesztőséget, nézzen már utána, hogy mi van a dolog mögött, miért nem kapom meg a szemüveget és miért nem méltatnak még válaszra sem?

Sándor Mihály
nyugdíjas pályaőr,
Balotaszállás

Kezeljék lelkiismeretesen a ruhaügyeket!

Hálásak vagyunk, hogy vezetőink különösen most, tél idején arra törekszenek, hogy biztosítsák elsősorban a külszolgálati dolgozók ruhaellátását. Ez a törekvésük nem hiábavaló, mert a tavalyihoz viszonyítva javult a helyzet. Mi tudjuk jól, és meg is értjük, hogy még sok nehézség is akad ezen a téren, de nem lehet belenyugodni abba, hogy dolgozóink mások hanyag, felületes munkája miatt nem jutnak hozzá az őket megillető ruhákhoz.

Vörös György és *Molnár György* elvtársakat a váci pályafenntartási főnökségtől helyezték át állomásunkra. Ruhalapjukat küldték jobbra, küldték balra és a legutolsó értesülésünk szerint azok elvesztek és így nem kapnak ruhát.

Kérjük az igazgatóság ruhaügyekkel foglalkozó dolgozóit, ne tűrjék, hogy a bürokrácia miatt ne jussanak hozzá dolgozóink a nekik járó ruhákhoz.

Garaba István
Szob állomás

Végrehajtási utasítás és ami mögötte van

Hónapok óta ádáz vita folyik a külszolgálatnál a motorosvonatainkban futó Dfx postás és darabáru szállító kocsik terhelése körül. A helyzet a következő: A Dfx kocsi egyik fele a postáé, másik a vasúté. Mindkét fél annyit rak bele, amennyi csak belefér. A valóságban ez úgy fest, hogy postai terhelés + öt tonna MÁV-terhelés. A menetlevélben ezzel szemben csak egy tonnát írnak, mert a végrehajtási utasítás csak ennyit engedélyez. Ezáltal fűtőházunk több, mint 200 elegytonnát veszít havonta, ami nem közömbös versenyfelajánlásainknál és tervünk teljesítésénél. Köztudomású az is, hogy a motorosvonatok jól kihasználva közlekednek, sok az álló utas is, mégis a terhelés megállapításánál csak az ülőhelyeket veszik figyelembe.

Bízunk abban, hogy illetékes vezető elvtársak megvizsgálják problémánkat és meghozzák az igazságos döntést.

A szentesi fűtőház motorvezetői

Több mozdonyvizsgáló csatornát

Se szeri, se száma azoknak az értekezleteknek, ahol elelmondottuk problémáinkat a mozdonyvizsgáló csatornáról. A Sztálin Vasműnek körülbelül 22 mozdony áll rendelkezésére. Egy-kettő kisebb javítással mindig a fűtőházban van. Kazánmosás, féktuskócsere, többféle javítás mind egy csatornán történik. Hét mozdonyunk ellenágy-kézikenéses, amit csak csatornán lehet végezni. Az összes mozdonyon naponta kell fékállítást végrehajtani. Mindez hasoncsúszva, sárban-vízben, a mozdonyok alatt történik.

Több csatornára van szükség, mert így 25—30 percig, de sokszor egy óra hosszat tart, míg a mozdony a munkahelyről a fűtőházba kerül, vagy a fűtőházból eljut a munkahelyre. Ez egyáltalán nem gazdaságos, de a balesetek elkerülése miatt is meg kellene szüntetni a jelenlegi állapotot.

Pintér István segédkezelő,
Sztálin Vasmű fűtőház

Óvjuk dolgozóink egészségét

Pécs állomáson csökkent a munka közben előforduló sérülések és megbetegedések száma. Ez elsősorban dr. *Vende János* főorvos, állomásunk üzemi orvosának és *Gregovics Miklósné* ápolónőnek jó munkáját dicséri. Az elvtársak naponta végeznek egészségügyi ellenőrzést. Ha a tolatásnál, vagonkirakásoknál, vagy egyéb munkakörben a dolgozók testi épségét veszélyeztető körülményt tapasztalnak, a helyszínen azonnal megadják a szükséges utasításokat. Dolgozóink szeretettel fogadják ezeket a hasznos tanácsokat.

Nagy segítséget jelent a nemrég megnyílt korszerű üzemorvosi rendelő is. Az ott részesült gondos, alapos vizsgálat és gyógykezelés eredményeképpen megnyugodva távoznak azok, akik bizony sokszor félve, szorongó érzéssel mentek a rendelő felé vezető úton.

Köszönjük egészségügyi dolgozóink áldozatos munkáját.

Leitl Ferenc
Pécs

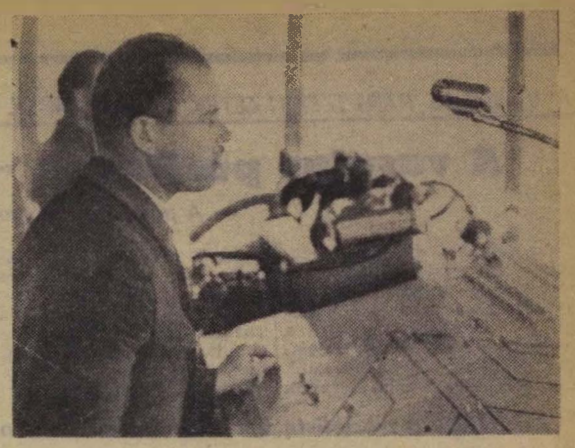
SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—995, 428—817, 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány.
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 4. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 JANUÁR 24.



Major István, a ferencvárosi gurítódomb élenjáró dolgozója az automatikus asztal előtt rendelkezik a megafon közvetítésével. (Kovács Géza felv.)

Műszaki értelmiségünk a téli feladatok és a felszabadulási verseny harcaiban

Amikor *Bereznai Oszkár* tervező gépészmérnök, a felépítményi mérőkocsi Európa-hírű megszerkesztője átvette a Kossuth-díjat, meghatottan így szólt: — *Rágondolni is marján keserű érzés, hogy mennyi öllet, mennyi leleményesség hamvadt el azokban a mérnöktársaimban, akik a múltban diplomával a zsebükben havat lapátoltak, vagy jegyet lyukasztottak.* De sorban leírhatnánk a többi Kossuth-díjas, kitüntetett műszaki dolgozó nyilatkozatát, akik szinte egyértelműen hangoztatják: pártunk és kormányunk gondoskodása emelte idáig a dolgozó embert, az alkotó mérnököt, hogy örömnek érzik élethivatásuk gyakorlását.

A nép szeretetétől övezett műszaki értelmiség nem is hálátlan e megbecsülésért: eredményesen segíti a vasút szállítási tervének teljesítését, utat mutat a nehézségek legyőzésében. Bizony sok múlik azon, hogy jó orvosként ott tartják-e kezüket az üzem ütőerén.

Nem mindegy, miként dolgoznak például a vontatási mérnökök, A mozdonyok jó műszaki állapotának fenntartásában elengedhetetlen a segítségük. A javítási és fenntartási tervek elkészítése és betartása, a technológiai fegyelem, a szükséges anyagok biztosítása, a szén helyes tárolása, a szénszerelők karbantartása, a megfelelő munkáslétszám előteremtése mindmind az ő vállaikra nehezül. Feladatuk kutatni a lehetőségeket: hogyan lehet jobb mozdonykihasználást elérni. Olyan mozdonyfordulókat kell kidolgozniok, amelyekkel kielégíthetik a forgalom igényeit. A mozdonyállagot úgy állomásítják az egyes fűtőházakhoz, hogy a fűtőház eleget tudjon tenni a feladatoknak. Az ő gondjuk a fordítókorongok, a vízállomások és szénszerelő berendezések állapotának vizsgálata, azok üzembentartása. Segítséget kell, hogy nyújtsanak az újítások kivitelezéséhez. Most fokozottan rajtuk van a vasutasok tekintete: sikerül-e a pakura- és olajtüzelésre átalakított mozdonyok tüzelési technikáját továbbfejleszteni, s ezzel szénhelyzetünkön javítani.

Ugyancsak hatalmas feladatokat old meg a járműjavítók műszaki értelmisége. Jó irányító és szervező munkája eredménye, hogy a hazánk felszabadításának 10. évfordulójára kezdeményezett felszabadulási versenyhez már valamennyi járműjavító csatlakozott jobbnál-jobb vállalásokkal. A felajánlások becsületes teljesítése azonban nemcsak a vállalók erőfeszítésein múlik, hanem a műszaki értelmiség áldozatos munkáján is. Csakis az ő támogatásukkal lehet megvalósítani olyan célkitűzéseket, mint például az első negyedévi terv túlteljesítése, a minőségi munka és a takarékosság jegyében. Felemelő szerepük, hogy a felszabadulási versenyben álljanak a nemes versengés élére és azt kiváló képességeikkel, szakértelmükkel segítsék.

Feladatuk megszervezni a folyamatos munkát, megteremteni a helyes együttműködést a kinti vállalatokkal, a társszolgálati ágakkal, és a vállalaton belül. Mozdítsák elő a takarékosságot, az önköltségcsökkentést. Szüntessék meg a felületes anyagigényléseket. Ellenőrizzék az energia helyes felhasználását, figyeljék a teljesítményvényezők alakulását, keressék a hiba okát, s szüntessék meg azt. Fordítsanak még több gondot a versenyben a berendezések állapotára. Irányítsák a vállalásokat a legfontosabb teendőkre.

Műszaki értelmiségünk napi munkáját a munka minőségi megjavítására való törekvésnek kell jellemezni. Minden minőségileg javított mozdony és kocsi üzemben eltöltött ideje megnő, ami közvetve a kocsi- és mozdonypark növelését jelenti. Nagy vigyázattal kell az időarányos munka adagolására, a munkafelvételek teljes és részletes elkészítésére törekedni. Követeljék meg a műszaki vezetők a technológiai fegyelem betartását, mert egyes műveletek kihagyásával súlyos károkat okozhatnak. Hajtsák és hajtassák végre a műszaki intézkedési terveket, karolják fel a dolgozók javaslatait, fejlesszék a kezdeményező készséget, tegyenek javaslatokat új technológiai eljárásokra. Tanítsák és neveljék minőségi munka elvégzésére a dolgozókat. Ügyeljenek az illesztések és tömítések szakszerű elkészítésére. Kísérjék figyelemmel a leszerelési és bontási munkák menetét.

Követeljék meg a művezetőktől a részletes, utalványszerinti számonkérést, növeljék a művezetők felelősségét. A műszaki értelmiség a terveljesítés, a minőség javítása, a termelékenység növelése és az önköltség csökkentése érdekében a részlegek tevékenységét munkanemenként kísérje figyelemmel. Az előforduló hibákat operatív műszaki és szervezési intézkedésekkel hárítsák el.

A minőséget ellenőrző dolgozóknak adjanak tanácsot az ellenőrzés szakszerű megtartására. Számolják fel a vállalaton belül csak az egyes részlegek szempontjait figyelembevevő szűklátókörűséget, az ebből adódó időpazarló vitákat.

Valósítsák meg a felszabadulási verseny sikere érdekében a vállalások tíznaponkénti értékelését. Támogassák a dolgozókat a vállalások megtételében és teljesítésében, segítsék elő az élenjáró munkamódszerek kidolgozását és elterjesztését, emeljék a normájukat nem teljesítő dolgozók szakmai felkészültségét.

A pályafenntartási munkák különleges technológiát kívánnak. Ezt a műszaki értelmiségnek kell kidolgoznia, emellett elő kell teremteniök a megfelelő gépeket, berendezéseket, anyagokat. Már most számolniok kell a tavaszi munkálatokkal, előre kell néznüök: a tavaszi pályafenntartási munkák szerszámait meg kell javítani és előkészíteni.

A kedvezőtlen időjárás, a havazás, a hófuvás jól megszervezett munkát kíván. Gondoskodni kell üzemképes hóeltakarító eszközökről, hóekékről, a dolgozók oktatásáról.

Fontos őrhelyen áll a vasút tervosztályainak műszaki értelmisége is. Nyilvánvaló, hogy a vasút fejlesztése, a szállítás akadálymentes lebonyolítása nem maradhat el a népgazdaság más ágainak fejlesztésétől anélkül, hogy vissza ne vetné fejlődésében az egész népgazdaságot. Itt aztán igazán elengedhetetlen a párt politikájának kitünő ismerete, gazdaságpolitikájának, célkitűzéseinek a vasút terveibe való bedolgozása, hiszen ennek a politikának a vasút terveiben élesen vissza kell tükröződnie.

Műszaki értelmiségünk jellemzője: a nagyfokú munkabírás és a vasút szeretete segít áthidalni a nehézségeket. Most, a felszabadulási verseny harcaiban még egy nagyszerű érzés serkenti őket: a szocialista haza szeretete. Ez a szeretet erőt, lendületet, erélyt és megértést nyújt számukra.

Műszaki értelmiségünk legfontosabb tennivalóiról szóltunk, ám szinte határtalan az a terület, amelyen kifejthetik nagyszerű képességeiket. Tíz esztendő alatt végzett kiváló munkájuk bizonyítja: lelkesedésük, harcuk nem szalmaláng, hanem lobogó fáklya, a pártmutatta úton nagyszerű hőstettek egész sora bizonyítja eredményes munkásságukat.

TÉLEN A BALESETMENTES SZOLGÁLATTÉTELÉRT

Cserép Lajos, Ternitgyár állomás váltóőre nagy gonddal és körültekintéssel végzi munkáját a szinte óránkint változó szeszélyes időjárásban, mert tudja, hogy télen csak fokozott vigyázattal biztosíthatja a balesetmentes szolgálattételt (Farkis Emil felv.)

Versenyben a felszabadulási serlegért

Újabb tömeges csatlakozások a felszabadulási versenyhez

A *Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa* és a *Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége* a felszabadulási versenyben győztes üzemek részére *„Felszabadulási Serleget"* tűzött ki jutalomként. A felszabadulási serlegeket az élüzem-feltételek teljesítésében legjobb eredményeket elérő üzemek nyerik el és egyidejűleg az élüzem kitüntetéssel járó pénzjutalom *kétszeresében* részesülnek. A minisztertanács és a SZOT ezenkívül valamennyi, a versenyben eredményesen részvevő üzemet elismerő oklevéllel tünteti ki.

A minisztertanács és a SZOT határozata *újabb lendületet adott a versenynek, amely a vasút szolgálati helyein is állandóan fokozódik.* Ezen a héten az alábbi csatlakozásokról érkeztek jelentések szerkesztőségünkbe:

Az élüzem cim elnyerése érdekében

tették meg vállalásukat *Budapest-Józsefváros* dolgozói. A kocsitartózkodási egységidőt 106, a kocsimozgatási egységidőt 108 százalékra vállalták, az átlagos darabáruterhelést pedig 460 tonnára teljesítik. A menetrendszerinti vonatindításban 105 százalékot érnek el, ha a gépeket a fűtőház pontos időre kiállítja.

Versenyre hívták

az ország valamennyi forgalmi szolgálattevőjét és brigádját *Ajka állomás* dolgozói az olyan szolgálati helyeken, ahol a versenytényező minél több irányvonat és túlsúlyos vonat továbbítása. Az egyéni és brigádvállalásokra építve, a dolgozók felajánlották, hogy első negyedévi tervüket *határidő előtt öt nappal, 2 százalékos túlteljesítéssel befejezik.* Vállalták, hogy az első negyedévben 15 000 tonna túlsúlyt továbbítanak.

Öt nappal a határidő előtt

fejezi be negyedévi tervét a *Villamos Felsővezeték Építésvezetőség.* Az üzem önköltségét az elmult negyedévhez képest az adminisztráció átszervezésével, a munka jó megszervezésével, a selejt kiküszöbölésével egy százalékkal csökkentik. A termelékenységet gazdaságos szervezéssel, a munkaidő teljes kihasználásával, az állásidő, a pótmunkák és túlórák csökkentésével, a munkafegyelem megszilárdításával két százalékkal emelik.

A vállalások nagy lépéssel viszik előre a Gödöllő-hatvani vonal villamosítását.

A budakeszi tüdőszanatórium

építésének meggyorsítása érdekében a *Budapesti Magasépítési Főnökség* dolgozói több értékes vállalást tettek. Az energiaépület földszinti födémét február 28-ra, felsőfödémét április 4-re elkészítik. A kórházépület baloldali szárnyának belső vakolásával február 28-ig elkészülnek. Szerepel még vállalásaik között az Apaffy utcai irodaház, a ferencvárosi kocsijavítóműhely és több más fontos építkezés meggyorsítása.

A vágányszabályozás önköltségét

két százalékkal csökkentik a kisujszállási pályafenntartási főnökség dolgozói. Vállalásuk 48 000 forint megtakarítást jelent. Bevezetik a futószalagszerű vágányszabályozási munkát, ahol arra lehetőség van.

A tehervonatok átlagos terhelésének

104 százalékos teljesítésével, a fajlagos kocsimozgatási egységidő 105 százalékra való emelésével, 150 000 tonna túlsúly továbbításával és több más értékes vállalással indulnak versenyre a *dombóvári csomópont* dolgozói.

Május elsejére

befejezik félévi tervüket a *Debreceni Rakodási Főnökség* dolgozói. Vállalták továbbá, hogy az élüzemszintet túlteljesítik, ezzel a foglalkoztatási fokot 82-ről 83 százalékra, a hasznos teljesítési százalékot 110-ről 112 százalékra emelik.

Bejelentették még csatlakozásukat: Bánréve állomás, Sárospatak állomás, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálat, Sárbogárd állomás, Balassagyarmat állomás, a Budapesti Vasutépítési Főnökség Kőbányai Építésvezetőségének dolgozói és számos más szolgálati hely.

A ferencvárosi vasutasok minden nap teljesítik tervüket

A felszabadulási versenyben a ferencvárosi csomópont dolgozói leküzdve a tél nehézségeit, minden nap teljesítik tervüket.

A fűtőház mozdonyvezetői, túlterheléses vonatok továbbításával, *a felszabadulási műszakban 72 tonna szenet takarítottak meg.* Ezt a sikert a gyengeminőségű szén jó kihasználásával, szakszerű fűtéssel, a mozdonyok kiváló karbantartásával érték el. Lelkes munkájuk eredménye, hogy *az év első húsz napjában mozdonyaikkal több mint 45.000 tonna túlsúlyt továbbítottak* és ezzel megtakarították 45 vonat indítási költségét.

A napokban például *Barka István* mozdonyvezető és brigádja több mint 400 tonna többletsúlyt szállított *Hatvan* felé és az előirányzott szénmennyiségből 3 tonnát megtakarított.

A ferencvárosi rendezőpályaudvar dolgozói is kitünő eredményeket értek el a felszabadulási munkaversenyben és tervüket túlteljesítve, minden nap több szerelvényt indítanak az ország különböző részeibe. *Az év első két dekádjában a kocsik jobb kihasználásával 106 százalékra teljesítették vonatterhelési tervüket.* Ezzel a tettükkel naponta két vonat indítási költségét takarították meg. Jelentős megtakarítást értek el a túlsúlyos vonatok indításával is. Az elmúlt 20 nap alatt csaknem 2000 tonnával több árut szállítottak naponta előirányzatuknál, mellyel megtakarították napi két szerelvény indítását.

Verseny a Barátság-hídon át

Komárom és a Duna másik partján lévő csehszlovák *Komárno* csaknem egyidőben szabadult fel. Komárom március 28-án, Komárno pedig március 31-én ünnepli az évfordulót. A két város vasutasai *felszabadulási párosversenyre* keltek egymással. A versenypontokat komplexbrigád-szerződésbe foglalták. A nemrég felavatott Barátság-hídon igen élénk a forgalom a két állomás között. A versenyvállalások a *menetrendszerinti közlekedésre, a két ország közötti forgalom lebonyolítását végző mozdonyok gazdaságos kihasználására, a két állomás vasutasai közötti sport és kultúrkapcsolatok megteremtésére vonatkoznak.*

A verseny a komárnói dolgozók kezdeményezésére indult meg. A komáromiak örömmel fogadták el a kihívást és vándorzászlót ajánlottak fel a győztesnek.

Így kell versenyezni!

Békéscsaba csomópont dolgozóinak lelkes vállalásaival az elsők között csatlakozott a *Rákosi Mátyás Művek* dolgozóinak felhívásához. Hogy a csabai dolgozók milyen komolyan veszik vállalásaikat, mutatja a következő példa:

A január 12—13-án közlekedett 659. sz. gyorstehervonat *14 perc késéssel indult Békéscsabáról. Maróth* Pál vonatvezető, *Kiss* Imre, *Baji* II. Gábor, *Nagy* László fékezők, *Nagy* József kezelő, *Kocsis* Ferenc mozdonyvezető, *Varga* István és *Bánki* H. Antal fűtők már induláskor megbeszélték: *minden lehetőt elkövetnek, hogy a késett vonatot visszahelyezzék menetrendjébe, sőt ha lehetséges, korábban léptessék ki igazgatóságuk területéről.* Maróth vonatvezető indulás előtt távbeszélőn felvette az összeköttetést a vonal állomásainak szolgálattevőivel. Megbeszélte velük, hogy a felveendő kocsikat miként készítsék elő. Ennek eredményeként az előző állomáson mindig tájékoztatta elsőfékezőjét, hogy tolatáskor hol akassza le a kocsikat, hova sorozzák be a felveendőket. A szolgálattevők a megbeszélés értelmében készítették elő a kocsikat, a vonatot az előre készített tolatási jegyzékkel várták, az első fékező azonnal akasztott, a többi is azonnal hozzáfogott a megbeszélt teendők elvégzéséhez és úgy helyezkedett, hogy a mozdonyvezető a tolatási jelzéseket jól láthassa. A mozdonyvezető már az első jelzésre indult, gyorsan és biztosan mozgott. A mozdony kezelését az ellenvonatra történő várakozás alatt végezték el: *Bereczki* Gyula menetirányító is lelkesen segítette a vonatszemélyzet jó munkáját, ahol tolatás nem volt, mindenütt biztosította az áthaladást. *A kollektív munka eredményeként a késett vonat az igazgatóság területéről 29 perccel korábban lépett ki.*

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A vasutas párttagok — kommunista vasutasok

— A pártfegyelmi munka néhány tanulsága —

Az elmult esztendő azt igazolja, hogy vasutas pártszervezeteinkben erősödik a pártfegyelem, növekszik a kommunista kötelességtudás, javul a politikai nevelőmunka. Pártszervezeteink és párttagjaink ma már szigorúbban bírálják azoknak magatartását, akik nem, vagy csak felületesen hajtják végre a határozatokat, párttagokhoz nem illően viselkednek, elfojtják a bírálatot, elmulasztják az ellenőrzést, a nép vagyonával gondatlanul, könnyelműen bánnak.

Harcoljunk a szocialista tulajdon elherdálói ellen

A szocialista tulajdon elleni vétségekért vonta például felelősségre a politikai főosztály mellett működő pártbizottság a TBKE és a KTTH néhány vezetőjét és dolgozóját, akik rendszeres visszaéléseket követtek el, elmulasztották az ellenőrzést s népgazdaságunknak mintegy 100.000 forint kárt okoztak.

Nagy Zoltán, a budapesti TBKE óraközpont vezetője a háborúból visszamaradt hiradástechnikai anyagokat leltáron kívül tárolta és nyolc éven keresztül folyamatosan eladogatta. Ebből 12.000 forint illetéktelen jövedelemhez jutott. *Nagy* beosztottjának, *Szakál Józsefnek* adta át az anyagot, jelfogókat, darabonkint 10 forintért, az pedig 20 forintért adta tovább a posta beszerzőjének, aki már 50 és 100 forintért értékesítette. Mégis, amikor bíróság elé került az ügy, a szakemberek csak 2 forint 70 fillérre becsülték a jelfogók darabonkinti értékét. Arról nem is beszélve, hogy hamisan adták meg a darabszámot is.

Miért adtak hamis becslést a *„szakértők"*? Mert az anyag egyrészét ők is felhasználták, az *„olcsó anyaggal"* csökkentették önköltségüket és ugyanakkor növelték prémiumukat. Igen tanulságos az is, hogyan bírálták el mulasztásukat azok a párttagok, akik résztvettek ebben a dologban. *Kiss Imrét*, a budapesti igazgatóság V. osztálya vezetőjét, amikor a hamis kármegállapítás miatt felelősségre vonták, felháborodottan méltatlankodott, hogy őt *„zaklatja"* a párt, holott szakvonalon már megkapta a büntetését. Úgy vélte, hogy a párttagság és a gazdasági munka egymástól teljesen független.

A legtöbb fegyelmi ügyben nemcsak az érintett párttagok hanyagsága, felelőtlensége vagy bűnös hibája mutatkozik, hanem többnyire kiderül az illetékes pártszervezet vezetőségének mulasztása is. Vegyük példának azokat a kizárásokat, amelyekre a Központi Vezetőség 1953. január 21-i határozatának végrehajtásakor került sor. Ekkor igen sok tagjelöltről kiderült, hogy érdemtelen a párttagságra, mert nem tanult, nem képezte magát, elhanyagolta a pártmunkát, közömbös magatartást tanusított a párt, az ország ügye iránt.

Nyilvánvaló, hogy az a pártszervezet, ahol tagjelöltek egész sorát kellett kizárni, nem hajtotta végre a szervezeti Szabályzatnak azt a pontját, amely előírja: *„A pártszervezetnek segítenie kell a tagjelöltet, hogy felkészüljön a pártba való felvételre."*

A tagjelöltsorsa a pártszervezetek munkájának hű tükre. Ahol aktivizálták a tagjelölteket, bekapcsolták őket a pártéletbe és a pártmunkába, gondoskodtak az oktatásukról, a nevelésükről, ott igen kevés kizárás történt.

Nagyobb gonddal neveljük a tagjelölteket

Alapszervezeteink nagyrésze még ma is elhanyagolja a tagjelöltek nevelését. Persze, ez nem azt jelenti, hogy a tagjelöltnek nem kell öntevékenyen pártmunkát kérnie, tanulnia, nem kell olyan magatartást tanusítania, amilyent a Szervezeti Szabályzat tőle megkövetel. De az igazság az, hogy sokhelyütt a párttagsággal való foglalkozás nem kielégítő. Gyakori a nemtörődömség, hanyagság és lelketlenség egyes párttagok, egyes pártszervezetek részéről. Kiáltó példája ennek Cegléd gócpont pártszervezeteinek munkája, ahol még ma is van olyan dolgozó, aki öt éve tagjelölt!

Az ilyen súlyos hibákért felelősségre kell vonni azokat is, akik hosszú időn keresztül elnézték az ilyen és hasonló hibákat. Sok pártfegyelmi adódik abból is, mikor a párttagok új szolgálati helyre kerülve nem kérik átjelentésüket. *Kazinczi Gábor* kereskedelmi főnököt például Mezőcsátról Hatvanba helyezték. Az átjelentését nem intézte el és ugyanakkor a pártszervezet sem gondoskodott az átjelentéséről. *Kazinczi Gábor* másfél évig nem jelentkezett új munkahelyének pártszervezeténél. Ez idő alatt tagdíjat nem fizetett, pártmunkát nem végzett, oktatásban nem vett részt. Hanyagságáért a pártból kizárták.

Ennél az ügynél hibát követett el a pártszervezet is, mert nem törődött azzal, hogy területén új ember került fontos beosztásba, nem nézte meg, ki az, nem törődött személyi, vagy pártállásával. Az esetből kifolyólag egyetlen pártfunkcionáriust sem vontak felelősségre, pedig ebből a történetből valamennyi pártszervezetnek tanulnia kell! Szigorúan felelősségre kell vonni azokat a kommunista dolgozókat, gazdasági funkcionáriusokat, akik állami, vagy pártmegbizatásokkal járó kötelezettségeiket elhanyagolják, félvállról veszik, vagy azokat egyszerűen nem teljesítik. E téren komoly javulás mutatkozik a budapesti igazgatóság területén. A politikai osztály mellett működő pártbizottság már több esetben felelősségre vont olyan alapszervezeti titkárt, illetve vezetőségi tagot és instruktort, aki huzamosabb ideig felelőtlen, hanyag munkát végzett.

Pártszervezeteink felületesen kezelik a tagkönyvek elvesztésének ügyét. Gyakori, hogy az alapszervezetek pártbüntetés nélkül javasolják az elveszett tagsági könyvek helyett új kiadását, anélkül, hogy kivizsgálnák az elvesztés körülményeit. Ez helytelen. Mindig meg kell vizsgálni, nem történt-e gondatlanság, vagy hanyagság, s mindent el kell követni a meg nem semmisült tagkönyvek előkerítésére, s a vizsgálat eredményéhez mérten kell kiszabni a pártbüntetést.

Az új tagkönyvek könnyelmű kiadásának ellenkezője történt a szolnoki fűtőházban, ahol 3 év alatt nem rendezték 20 eltűnt tagkönyv ügyét, holott már erre felhívták a figyelmüket.

A felelőtlenség iskolapéldája a szombathelyi igazgatóság területén előfordult eset is. *Kiss Ernő* elvesztette tagkönyvét. Az alapszervezet fegyelmit nem folytatott ellene, sőt annyira nem törődött az üggyel, hogy *Kiss Ernőnek* még rá egy évre tagsági könyv nélkül is kiadta a párttagsági bélyeget.

Hol van itt a Központi Vezetőség határozatának végrehajtása, mely kimondja, hogy a tagkönyv elvesztését a párttagnak 48 órán belül jelenteni kell? Az alapszervezet pedig köteles tovább jelenteni s megindítani a pártfegyelmit.

A társadalmi tulajdon védelmében, pártszervezeteink munkája eredményeképp értünk el eredményeket. De nem mondhatjuk ezt el a rongálások, balesetek elleni harcban.

A szegedi igazgatóság területén például az elmult év első 10 hónapjában 261 baleset történt. Elkövetőit szakvonalon felelősségre vonták. A balesetet előidézők között azonban 36 párttag is volt, de pártvonalon egyetlen felelősségrevonás sem történt. A szombathelyi igazgatóság területén is hasonló a helyzet.

Ismerjék meg a párttagok a szervezeti szabályzat minden pontját

Megengedhetetlen kettévalasztása ez a párttagok tevékenységének. Vasutas párttagjaink nem külön vasutasok és külön kommunisták, hanem kommunista vasutasok. Munkájukban is kommunistáknak kell lenniök, s ha munkájukban hibát követnek el, akkor a párt előtt is felelősek!

Példamutató ezen a téren *Tóth III. János* Kossuth-díjas főmozdonyvezető esete, aki súlyos balesetet okozott. *Tóth* elvtárs maga jelentkezett a pártnál és kérte a pártbüntetését. Ez a helyes magatartás. Mindezek a példák azt mutatják, igen sok még a tennivaló pártszervezeteinkben a fegyelmi munka megjavítása terén.

Pártszervezeteinknek tovább kell folytatniok a nevelő és felvilágosító munkát a pártfegyelem szigorúbb betartásáért, a párt egységének megvédéséért, a Szervezeti Szabályzat következetes alkalmazásáért, a párt és kormány határozatának maradéktalan teljesítéséért. Fel kell lépniök továbbra is a pazarlás és minden hasonló megnyilvánulás ellen, tovább kell fejleszteniök minden párttag felelősségérzetét a szocialista tulajdon védelmében, a takarékossági mozgalomban.

Ennek feltétele, hogy az eddiginél sokkal jobban ismerjék és tanulmányozzák párttagjaink a Szervezeti Szabályzatot, mely meghatározza a párttagok követendő magatartását. A párt Szervezeti Szabályzata gondos tanulmányozása és szigorú betartása alapja a pártfegyelmi ügyek elbírálásának. Egy pillanatra sem szabad elfelejteni, hogy a pártfegyelmi munka: pártépítés, mely erősíti a pártot, ugyanakkor pedig a kommunista nevelés egyik leghatásosabb eszköze.

Dobó István,
a politikai főosztály mellett működő pártbizottság titkára

A vasutas fiatalok életéből

— A „PETTYES" című zenés vígjáték előadására készülnek Tapolca állomás és fűtőház fiataljai. Elhatározták, hogy minden hónapban teadélutánt rendeznek az állomás és fűtőház fiataljai részére.

— HÚSZTAGÚ TÁNCCSOPORTOT és huszonöttagú ütőző-zenekart szervezett Dombóvár állomás DISZ-szervezete.

— KÉZIMUNKA-SZAKKÖRT indított a szuhakállói ifjúsági szervezet.

— DECEMBER 31-ÉN BEFEJEZŐDÖTT az elmúlt év szeptemberében Rákosrendező II. számú DISZ-brigádja által kezdeményezett őszi forgalmi verseny. Az országos versenyben Rákosrendező fiataljai 100.6 százalékos eredménnyel elsők lettek. Második Miskolc, harmadik Záhony.

— FELSZABADULÁSI VERSENYRE hívja a dombóvári DISZ-brigád, az ország összes utazó DISZ-brigádját. A verseny pontjai a következők: 1. Az utazásnál elért legjobb százalék. 2. Pontos megjelenés a politikai és szakmai oktatáson. 3. A legjobb vizsgaeredmény. 4. Balesetmentes szolgálat. A verseny január 15-től április 4-ig tart.

Nemzetközi HIREK

SZOVJETUNIÓ

Technikai — propagandavonat

Akmollinszkből jelentik a szovjet vasutasok napilapjának, a *„Gudok"*-nak: Uj, népszerű, technikai-propaganda-vonat járja a Szovjetunió vasúti körzeteit. Külön előadást tartanak a vonatban valamennyi foglalkozási ág dolgozóinak. Az előadások nagyon népszerűek, sokat segítenek az új munkamódszerek elterjesztésében. A példán felbuzdulva, a körzetek műszaki vezetői elhatározták, hogy saját területükön is rendszeresítik a technikai-propaganda vonatokat.

ROMÁNIA

Közszükségleti cikkeket gyártanak a főmühelyek

A Román Népköztársaság kormánya mindent elkövet, hogy fejlessze a dolgozó nép felemelkedéséhez elengedhetetlen közszükségleti cikkek gyártását. A felszabadulás óta létrehivott új gyárak és üzemek jórésze már áttért ezeknek a cikkeknek előállítására. A vasúti főmühelyek is bekapcsolódtak a közszükségleti cikkek gyártásába. Sokszázezer lei értékű háztartási cikket és nem utolsósorban a mezőgazdaság fejlesztését szolgáló árut készítenek a főmühelyekben.

A *„Lupta CFR"*, a román vasutasok lapja büszkén emliti, hogy a dolgozókhoz kerülő, a vasútüzemekben előállított szükségleti cikkek minőségi árut képviselnek a román piacon.

LENGYELORSZÁG

Harmadosztályú luxus-hálókocsik

A *poznani J. V. Sztálin-művekben* rövidesen elkészül az új típusú, harmadosztályú luxus-hálókocsi mintadarabja. A kocsi belső berendezését a lehető legkorszerűbben építik. Tökéletesítették a szellőző berendezést. Egy-egy fülkében három kényelmes férőhely lesz, mosdóval, ruhaszekrénnyel, két felhajtható székkel, stb.

BOLIVIA

A szakszervezet követeli a vasutak államositását

A délamerikai *Bolivia* állam vasutas szakszervezete kemény harcban áll az ország vasútigazgatóságaival, amelyek több magántársaságot képviselnek. A szakszervezet kifogásolja, hogy az igazgatóságok nem vesnek figyelembe a szakszervezet javaslatait a dolgozók szolgálati és életviszonyainak megjavítására.

A szakszervezet, amikor látta, hogy eredményt nem tud elérni, olyan fogáshoz nyúlt, amellyel alaposan elevenjükre tapintott a vasúttársaságoknak: feliratban követelte a kormánytól, hogy államosítsák a boliviai vasutakat. Az emlékirat hangsúlyozza, hogy a jelenlegi vasúti állapotok nem kielégítőek és ezt csakis a vasutak államosításával lehet megszüntetni.

Jellemző a tőkések riadalmára, hogy a felterjesztés óta közeledést keresnek a boliviai vasutas szakszervezettel.

FRANCIAORSZÁG

Takarékossági okokból 6000 kilométer hosszban üzemen kivül helyeznek több vasútvonalat

A *„La Tribune des Cheminots"*, a francia vasutasok lapja felháborodottan számol be a francia kormány és a vasútigazgatóságok együttes döntéséről: azonnali hatállyal üzemen kivül helyeznek számos pályaudvarral, fűtőházzal egyetemben 3000 kilométer hosszban több vegyesforgalmú és közel 3000 kilométer hosszban több személyforgalmú vasútvonalat.

Ez a vonalzsugorodás már olyan nagymérvű, hogy már valósággal a francia vasutak likvidálásáról beszélnek.

Mindezt a vasutak igazgatóságainak kívánságára, a takarékosság örve alatt teszi Mendes-France kormánya.

A vasutak kialakulásának története*

3. A gőzvontatás fejlődése

A vasúti közlekedésnek a pálya mellett a második lényeges műszaki tényezője a vonóerőt kifejtő gép.

A vontatásra kezdetben az emberi erőt, majd a *lovat* vették igénybe. Az Angliában üzembehelyezett első közforgalmú vaspályán is lóval bonyolították le a forgalmat. (*Surrey*-vasút, *Croydon* és *Wandsworth* között). Bár ettől az időtől kezdve egymásután épültek lóvontatású vasútak Angliában és a kontinensen, a vasút a magasabb gazdasági követelményeknek megfelelő teljesítőképességét a *gőzgép* és a *gőzmozdony* feltalálásával, a hőenergiának vontatási célra való felhasználásával érte el. A gőzmozdonyüzem tette lehetővé nagy személy- és árutömegek szállítását nagy távolságra, nagy sebességgel.

A gőzmozdony a *közúti gőzkocsiból* fejlődött ki, ehhez pedig a *gőzgép* feltalálása adta meg a lehetőséget. Az első gőzgépet a nagy orosz polihisztor, *Lomonoszov* hőtani kutatásainak felhasználásával *Polzunov Iván* szerkesztette és 1766-ban helyezték üzembe *Barnaulban*.

Watt csaknem két évtizeddel később, 1784-ben helyezte üzembe első — gyári használatra alkalmas — gőzgépét.

A hőenergia felhasználásával működő első közúti járművet *Cugnot* francia mérnök készítette 1769-ben, de ez annyira kezdetleges volt, hogy közúton csak egy negyedóráig, 3 km/ó sebességgel tudott közlekedni és kormányozni nem lehetett. Cugnot további próbálkozásai is megszakadtak, mert gőzkocsija az egyik próbamenet alkalmával elpusztult.

Tökéletesebb gőzkocsit szerkesztett *Trevithick* angol mérnök 1801-ben, amely azonban első próbaútja után elégett. Trevithick 1805-ben sínen haladó gőzmozdonyt készített, amely öt kocsiban 10 tonna vasrakományt és mintegy 70 személyt szállított, de a 15 km-es próbautat csak 4 óra alatt tudta megtenni. A második kísérleti mozdonyával kísérleti pályán 23 km/ó sebességet ért el, ez a mozdonya azonban később síntörés következtében kisiklott és használhatatlanná vált.

Trevithicken kívül, akinek kétségkívül nagy érdemei vannak a gőzmozdony feltalálása körül, ekkor már többen foglalkoztak a gőzmozdony tökéletesítésével. Mégis, a gőzmozdony feltalálása *Stephenson György* nevéhez fűződik, aki első üzemképes gőzmozdonyát 1814-ben készítette el. Stephenson, akit a *stockton—darlingtoni* lóüzemű vasút építésének vezetésével bíztak meg, rávette a vállalatot arra, hogy lóüzem helyett gőzüzemre rendezkedjék be. A vasútat 1825-ben valóban gőzmozdony üzemmel nyitották meg és így ez a vasútvonal volt az első olyan sínpálya, amelyen először közlekedett gőzmozdonnyal vontatott vonat. A vonalon azonban vegyesen gőz- és lóüzemet tartottak fenn.

Az első kísérletek után a *liverpool—manchesteri* vasut építése gyakorolt döntő befolyást a gőzmozdony fejlődésére. Ennek a vasútnak az építésénél merült fel először az a gondolat, hogy a személy- és áruszállítást egyaránt gőzvontatással bonyolítsák le, ezért pályadíjat tűztek ki olyan gőzmozdony építésére, amely 6 tonna legnagyobb önsúly mellett legalább önsúlyának háromszorosát képes 16 km/ó sebességgel vontatni. A Liverpool közelében fekvő *Rainhill*-ben 1829 október 6-án megtartott próbameneteken négy gőzmozdony vett részt, amelyeknek a kb. 3 km hosszú versenypályát oda-vissza összesen tízszer kellett befutniok. Az összes feltételeknek csak *Stephenson Rocket* nevű mozdonya felelt meg, amely 4,5 tonna önsúllyal és kb. 3 tonna szerkocsisúllyal 13 tonna súlyú vonatot 25 km/ó sebességgel továbbított. A Rockettel a későbbi próbamenetek alkalmával — egy kocsi terheléssel — 45 km/ó sebességet értek el. Az elért sikerek alapján a Stephenson által gyártott gőzmozdonnyal adták át a forgalomnak *1830. szeptember 15-én* az első, teljesen gőzüzemre berendezett vasútat, a *liverpool—manchesteri* vasútvonalat, amelyen a vonatok a két város között 51 km-es távolságot kb. 2 óra alatt futották be. A vasút történetét e vasút megnyitásától számítják.

A kontinensen az első gőzüzemű vasútat *Bruxelles* és *Malines* között, 21 km hosszú vonalon 1835-ben nyitották meg; ez volt az első államvasút Európában.

Ezt követte a *nürnberg—fürthi* vasútvonal 6 km hosszú szakaszának az üzembehelyezése ugyancsak 1835-ben, a *Leipzig—Dresden* közötti vasútvonal megnyitása 1838-ban, a *Berlin—Potsdam* közötti vasúté ugyancsak 1838-ban.

Ausztriában az első gőzüzemű vasútat *Wien* és *Bochnia* között 1837-ben nyitották meg, ezt követte a *wien—wienerneustadti* vonal megnyitása 1841-ben.

Franciaországban Párizs és St. Gemain között 1837-ben adták át a forgalomnak az első gőzüzemű közforgalmi vasútvonalat.

Oroszországban 1837-ben nyitották meg a *Szentpétervár—Carszkoje Szelo* közötti 21 verszt hosszú, 1,82 méter nyomtávolságú vonalat, majd 1844-ben és 1851-ben a *moszkva—szentpétervári* 1524 mm nyomtávolságú vonal első és második szakaszát.

Hollandia első vasútja az *Amszterdam* és *Haarlem* közötti 19 km hosszú vasútvonal volt, amelyet 1839-ben helyeztek üzembe.

Olaszországban az első vasútat 1839-ben nyitották meg *Napoli* és *Portici* között.

Magyarországon 1846 július 15-én nyílt meg a közforgalom részére a 33,6 km hosszú *Pest* és *Vác* közötti vasútvonal.

Európa többi államaiban ezt követőleg létesültek az első közforgalmú vasútvonalak.

A gőzvontatást a *Rocket* nyitotta meg. Bár *Stephenson* későbbi mozdonyainak a szerkezetét annyira tökéletesítette, hogy azokon már a mai mozdonyok szerkezetének több lényeges alkatrésze megvolt, mégis, *a mai korszerű gőzmozdony kifejlesztése hosszú munkának volt az eredménye*. Kezdetben a kazán és a gépezet méreteinek és a kapcsolt kerékpárok számának növelésével igyekeztek a mozdony teljesítőképességét fokozni, később a kazán és a gépezet gazdaságosságára irányuló törekvések kerültek előtérbe.

Az első gőzmozdonynak 10—15 lóerőt kitevő teljesítményével szemben a ma elterjedten használt *korszerű személyvonati mozdonyok* teljesítőképessége meghaladja az 1500 lóerőt, sebessége eléri a 120 km/ó-t, a *tehervonati mozdonyok* pedig 30—40 km/ó sebesség mellett 2000—3000 tonna súlyú vonatokat képesek továbbítani. Gyártanak azonban 2000—2500 lóerős mozdonyokat is és a 150—160 km/ó maximális sebesség sem ritkaság.

Kezdetben a különböző személy- és tehervonatok továbbításához egyforma gőzmozdonytípusokat építettek, később az egyes vonatnemek rendeltetése, sebessége és terhelési viszonyai között mutatkozó különbségek miatt az üzem gazdaságosságának megfelelőbb, *különböző típusú gőzmozdonyokat* gyártottak.

(Folytatjuk.)

* Csanádi György: „Vasúti üzem" című könyvéből.

A munkásvonatok menetrendszerinti közlekedésének fontossága

— A budapest-cegléd-szolnoki vonal dolgozóinak megbeszélése —

A szakszervezet budapesti területi bizottsága a személyszállító és főként a munkásvonatok menetrend szerinti közlekedésének javítására ankétokat szervez. Az első megbeszélést Cegléden tartották, a *budapest—cegléd—szolnoki vonal* dolgozóinak részvételével. Az ankétot *Gróf József* elvtárs, a területi bizottság vezetője nyitotta meg, majd *Vágvölgyi László* elvtárs, a budapesti igazgatóság személyszállítási csoportjának vezetője tartott beszámolót. Ennek során ismertette, hogy a munkás- és személyvonatok naponta 4000—8000 percet késnek a budapesti igazgatóság területén. Különösen a decemberi statisztika mutat kedvezőtlen képet: a munkásvonatok 60,4, az egyéb személyszállító vonatok 50,2 százaléka érkezett késéssel. Nyomatékosan felhívta a figyelmet arra, hogy *a munkás- és személyszállító vonatokat előnyben kell részesíteni.*

A kényelmesség következményei

A továbbiakban a késések leggyakoribb okait ismertette, majd megvilágította, mit kell tennie a forgalmi szakszolgálatnak, hogy csökkenteni lehessen a késéseket. Sok forgalmi szolgálattevő vagy nem ismeri, vagy kényelmi okokból nem akarja ismerni és alkalmazni az F. 2. utasításnak a forgalom szabályozására vonatkozó rendelkezéseit. A forgalmi szolgálattevők sokszor nem fogadják vagy nem küldik el helytelen vágányon a vonatot, mert ez váltóellenőrzéssel, illetve írásbeli rendelkezés kiállításával és kézbesítésével jár. Sok fiatal, gyakorlatlan szolgálattevő nem is merészel a sablontól eltérően dolgozni. Fontos, hogy számukra az idősebb vasutasok, az állomásvezetők, ügyeletesek, menetirányítók segítséget nyujtsanak.

A beszámoló a többi között kitért a vonatvezetők, a vonatkísérők felelősségére. A vonatkésések kiküszöbölésének egyik fő akadálya, hogy a vonatvezetők nem állítják ki pontosan a menetleveleket, így a felsőbbség nem tudja megállapítani a késések okát. A késések eltusolásával a vonatvezetők lehetetlenné teszik az ellenőrzést, ezenkívül bércsalásra is alkalmat adnak. A jövőben az igazgatóság sokkal szigorúbban ellenőrzi a menetokmányokat s felelősségre vonja azokat, akik hamis adatokat jegyeznek be.

Jobb kapcsolatot a menetirányítókkal

Befejezésül a vonatok fűtésének és világításának fontosságáról beszélt Vágvölgyi elvtárs, majd megkezdődtek a hozzászólások. *Papp Gábor* elvtárs (Szolnok) szóvátette, hogy állomásukon még a forgalmi szolgálattevők sem érzik át eléggé, mit jelent a dolgozók szempontjából a munkásvonatok menetrendszerinti közlekedése, előfűtése. A menetrendszerinti közlekedés megjavításához sem az igazgatóság III. osztálya, sem a 8. szakosztály helyszínre küldött dolgozói nem adnak megfelelő segítséget. Bejelentette, hogy a felszabadulási versenyben legfőbb céljuk a munkásvonatok közlekedésének megjavítása. *Rózsa Mihály* elvtárs, a vonal menetirányítója azt kifogásolta, hogy a forgalmi szolgálattevők, a vonatvezetők, mozdonyvezetők nem keresnek szorosabb kapcsolatot a menetirányítóval. A lelkiismeretes forgalmi dolgozónak valósággal fájdalmat okoz, ha egy-egy vonatot fel kell tartóztatni. Nem így Monoron, ahol a bejárati jelzőt mindig későn kezelik, Cegléd is megállítja a vonatok 80 százalékát.

Tenk Gyula vonatvezető (Budapest Nyugati-pályaudvar) kifogásolta, hogy a forgalmi szolgálattevők sokszor gúnyosan, nem egyszer gorombán válaszolnak a vonatvezetőnek, ha a feltartóztatás okát kérdezi. A hamis menetlevelekkel kapcsolatban hangoztatta, hogy a felsőbb vezetést is felelősség terheli, mert nem ellenőrzik rendszeresen a menetleveleket. Ő maga már régebben beírta egy menetlevélbe, a forgalmi szolgálattevőtől kapott „felvilágosítás" alapján, hogy *„a vonat Hajdúszoboszlón 5 percet várt tapsra"*, s azóta sem kérdezte meg tőle senki, hogy miért írta be ezt. Szóvátette, hogy az 1719-es vonat hosszú ideje mindennap három órát késik, mégsem történik semilyen intézkedés. Sok állomáson, így *Szajolban* különösen gyakran előfordul, hogy az utasoknak megosztatlan tehervonatokon kell átmászniuk, ha a személyvonathoz akarnak jutni. Ugyancsak sok túltartózkodást okoz, hogy a málházók nem készítik a vonathoz a berakandó árut. *Fődi Sándor* mozdonyvezető (Hámán Kató Fűtőház) kérte, hogy az utasforgalom meggyorsítására az állomásokon jelezzék, hol van üres hely a vonaton. *Türei Benjámin* kocsivizsgáló (Cegléd) elmondta, hogy Cegléden alig fordul elő kocsikisorozás az induló vonatból, mert már a behaladásnál alaposan megfigyelik, nincs-e hibás kocsi a vonatban. *Szalados János* elvtárs (budapesti igazgatóság) arra hívta fel a figyelmet, hogy a vonatkísérőket, jegyvizsgálókat alaposan oktassák ki a fék- és fűtőberendezések kezelésére.

A felszólalásokra *Vágvölgyi* elvtárs válaszolt, majd *Gróf* elvtárs zárószavában az öntudatos fegyelem, a szolgálati ágak együttműködésének fontosságát hangsúlyozta és kijelentette, hogy a munkásvonatok menetrendszerinti közlekedésére a jövőben a szakszervezet is sokkal nagyobb gondot fordít.

FERENCVÁROSI SARUSOK

Millió kis hópehely járja *eszelős táncát* a vad januári szélben. Amikor a szélroham az ember arcába vágja a jeges hókristályokat, olyan, mintha száz meg száz éles tűszúrás érné. *Budapest-Ferencváros* folyik a gurítás, a saruzás. Nem könnyű ilyenkor a sarusok élete.

A korszerűen felszerelt *Keleti-rendezőn* a sarus úgy segít magán, hogy amikor nem harsogja vágányai számát a hangosbemondó, egy-egy pillanatra behúzódik a jólfűtött, tágas, üvegezett pihenőhelyiségbe, felmelegíti elgémberedett tagjait és frissen ugrik ki ismét, ha vágányai számát hallja a toronyból.

Egy régi probléma

Nem így a *Nyugati-rendezőn*. Itt is van a gurítási szünetek tartamára tartózkodó-helyiség. A sarus szájhagyomány *„kutyaólnak"* nevezi őket. Ezek a maguk tákolta rozoga deszkabódék azonban vajmi kevés védelmet nyujtanak készítőiknek ilyen időben. Az elejük nyitott. Kályha? Az van, kint — a bódé előtt, a szabadban. Mégpedig jó hasas hengerkályha, valamiféle tartály lehetett egykor. Ebből is a sarus leleményesség fabrikált célirányos tűzhelyet, olyat, hogy az étel is megmelegedjen a tetején. Egyébként, ha már leleményességről van szó, jegyezzük meg azt is, hogy a henger rozsdásodó oldala vörösen izzik. Hogy mi ebben a *„leleményesség"*, arra a kályhát körülállók egyikének megjegyzéséből következtetünk.

— *Nagy úr a sarus, csak jófajta koksszal tüzel.*

Hogy honnan a koksz, arról diplomatikusan hallgat. Mi sem firtatjuk, mert a sarus előmunkás azzal vágja el a szót:

— *Nem kell sajnálni, hiszen csak az elejünk melegszik, a hátunk közben akár meg is fagyhat.*

Persze nincs rá idő, hogy megfagyjon, mert a saruzás sok mozgást kíván, különösen ilyen időben, amikor a biztonsági sarukat is fel kell rakni és a kocsikat egymásután kell betologatni. Megy is a munka, telnek a vágányok, a bódé falára függesztett táblán növekednek a számok, jelzik, melyik vágányon hány kocsi van már. Amikor rövid szünet következik, előkerül a hólepte ládákból az elemózsia.

Régi probléma a Nyugati-rendezőn a sarusok pihenőhelyiségének ügye. Eddig még nem sikerült megoldani, mert szűk a hely, valamirevaló épületet nehezen lehetne építeni a vágányközökben. De mégis kell megoldást találni, hogy a dolgozók ne legyenek saját *„lelményességükre"* utalva.

Néhány új probléma

A *Keleti-rendezőn* más problémák vannak. Ez a nagyszerűen berendezett új létesítmény eddig nem mindenben váltotta be a hozzáfűzött reményeket. Nem mindig megy úgy a munka, ahogyan kellene. Többféle magyarázat van rá. Elsősorban az, hogy sok az újonc, különösen a sarusok között, s ahány, annyifelől jár munkába, sokszor 80—100 kilométeres távolságból, nem eléggé kipihenten, álmosan, fásultan. Nincs meg a kellő összhang, az összeszokottság a régiek és újak között. A régiek nem mindig értik meg, hogy az újak a szocialista bérezés elvének megfelelően azonos munkáért azonos bért kapnak. Emiatt gyakori a vita.

Kétségtelen, vannak, akik segítik, tanítják a fiatalokat. Itt van például a C-turban a 60 éves *Barta Mihály*. Egyenes tartása, becsületes, nyiltságot sugárzó, derűs tekintete, határozott, kemény beszéde, fürge mozgása meghazudtolja korát. Gyorsan, ügyesen helyezi el a sínszálon a sarukat, bonyolult helyzetekben közbesaruz és még arra is van ideje, hogy a betologatásnál a szomszédos vágányokon segítsen és oktassa a fiatalokat. Amikor arról kérdezzük, gondolt-e már nyugdíjba vonulásra, szinte sértve érzi magát:

— *Ráérek még* — mondja meggyőződéssel.

Barta Mihály és a hozzá hasonlók példamutatása nagy érték abban az igyekezetben, ahogyan az állomás szakvezetői, párt- és szakszervezeti funkcionáriusai végzik a dolgozók, köztük a sarusok nevelését, fegyelmezését, a csapatok összekovácsolását.

De nagyobb megbecsülést várnak a sarusok, különösen a Nyugati rendezőn. Ha ez megtörténik, nem marad el a kívánt eredmény és Ferencváros állomás két gurítója ismét kifogástalanul dolgozik majd, mint már annyiszor nagy szállítási csaták idején. Biztató jelek máris vannak, mert amint cikkünk elkészülte után jelentik, éppen a hóviharos január 18-án *116 százalékos volt a kocsikifutás* a két gurítón, *a kocsimozgatási teljesítmény pedig 118 százalék.*

Ilyen „vállalás" is van

Az egész ország vasutassága örömmel csatlakozott a Rákosi Művek dolgozóinak felhívásához, hogy munkaversennyel ünnepeljük hazánk felszabadulásának 10. évfordulóját. A dolgozók lelkesedése mögött azonban nem mindig találjuk meg a területi bizottságok és az üzemi bizottságok irányító, segítő munkáját. Ez a tapasztalat *Veszprém csomópont* „csatlakozásánál" is. A csomópont vezetői elkészítették, szépen kidolgozták azokat a szempontokat, amelyeknek alapján csatlakoztak a felhíváshoz. *A felajánlást azonban nem tárgyalták meg a dolgozókkal, így azokat nem támasztották alá az egyéni vállalások.* Ez annál súlyosabb hiba, mivel a szombathelyi területi bizottságtól kiküldött elvtársnő is jelen volt annál az ünepélyes aktusnál, amelyen megszületett a „csatlakozás".

Nem a dolgozók akaratán és lelkesedésén múlott, hogy a veszprémi csomópont dolgozóinak helyes vállalása eddig nem született meg.

Növekszik a kocsimegrakás a pécsi csomóponton

A pécsi csomóponton biztató eredményekkel indult a felszabadulási verseny. Ezt bizonyítja a napi rakodások száma, amely január első napjainak 939 vagonos teljesítményéről már 1398-ra szaporodott, kirakásoknál pedig 683 kocsiról túljutottak az ezren.

A pécsi fűtőháznál többen értek el jó eredményeket, mégpedig nemcsak az élenjárók közül, hanem azok közül is, akik eddig csendben, kitartóan dolgoztak és most törtek az élre. Ilyen *Nyaka Gyula* mozdonyvezető és *Lakics József* fűtő, akik 375-ös sorozatú gépükkel a 6726/27. sz. munkásvonatot január 11-én hét perccel rövidebb idővel továbbították. *Andócst János* mozdonyvezető, *Keszei József* és *Panta Antal* fűtők 328. sorozatú gépükkel Pécs—Dombóvár között négy vonat továbbításánál 39 mázsa szenet takarítottak meg és az 1967. sz. irányvonatot 133 tonna túlsúllyal menetrend szerint továbbították.

Megalakult a Gazdasági Vasutak szakszervezeti intéző bizottsága

Amint lapunk másik helyén beszámolunk róla, 1955 január 1-vel a Gazdasági Vasutak a MÁV irányítása alá kerültek, és ezzel egyidőben a GV dolgozói szervezetileg a Vasutas Dolgozók Szakszervezetéhez. Több mint 1 300 dolgozó jó munkakörülményeiről, szociális, kulturális és sportszükségleteinek kielégítéséről a vasutasszakszervezet gondoskodik ezután.

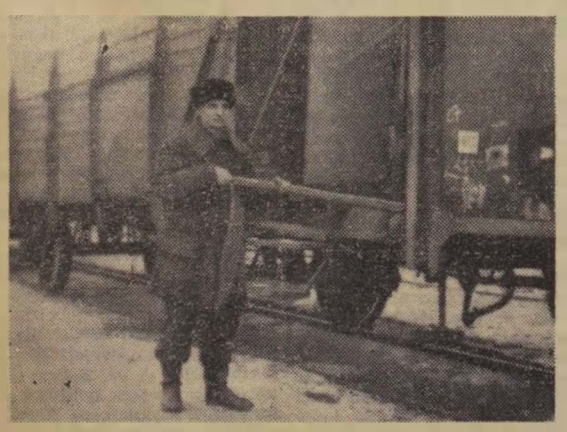
A szakszervezet érzi is a felelősségét, foglalkozott a GV szervezeti adottságaival és megállapította, hogy jelenlegi felépítése nem alkalmas arra, hogy a szakszervezet eredményesen dolgozzék ott és betöltse feladatát. Eddig kilenc üzemi bizottság volt a GV területén. A vonalhálózat széttagoltsága is növelte a nehézségeket. A szolnoki üzemi bizottsághoz tartozott például Tokaj és Kazincbarcika is. A szakszervezeti élet nem volt megfelelő, nem is szólva arról, hogy a dolgozók kulturális és egyéb igényeinek biztosításáról éppen a széttagoltság miatt nem tudtak gondoskodni. A jóléti keretből vásárolt kulturális és sporteszközök egyrésze rendszerint ott porosodott az üzemi bizottság székhelyén, a távoli szolgálati hely dolgozói nem élvezhették. Kaposvárott például három nagy rádió szórakoztatta a dolgozókat, de Balatonfenyvesnek már egy sem jutott.

Ilyen és ehhez hasonló hiányosságokat szüntet meg a szakszervezet elnöksége azzal, hogy 20 üzemi bizottságot hoz létre a Gazdasági Vasutak területén és a jóléti keretből vásárolt eszközöket a dolgozók létszámának arányában osztatja el. Ennek a határozatnak végrehajtására és ellenőrzésére gyültek össze január 14-én országos megbeszélésre a Gazdasági Vasutak küldöttei, és megválasztották a Szakszervezeti Intéző Bizottságot.

Az intéző bizottságnak fontos feladatát képezi az is, hogy az üzemi bizottság bevonásával, a dolgozók javaslatai figyelembevételével megkösse, majd ellenőrizze is az igazgatósággal a kollektív szerződést. Az igazgatósággal közvetlenül kapcsolatban álló intéző bizottság bevonásával ezentúl könnyebben tudják a dolgozók sérelmeit, problémáit orvosolni.

Szeretettel üdvözöljük szakszervezetünk legfiatalabb szervezetét. Bízunk abban, hogy betölti feladatát és harcol a dolgozók jogos érdekének megvédéséért, életkörülményeinek javításáért, a szakszervezeti feladatok maradéktalan végrehajtásáért.

ÉLENJÁR A SÍKTOLATÁSBAN



Dorog állomáson eredményesen alkalmazzák a szovjet síktolatási módszereket. Katona Bálint kocsirendező és társai a kocsitartózkodási egységidő csökkentésével, a menetrendszerinti indítás biztosításával, jó eredményekkel büszkélkednek a felszabadulási versenyben

(Ferkis Emil felv.)

Alberti Gyula befejezte második ötéves tervét

Alberti Gyula, a *Landler Művek* munkaérdemrendes, háromszoros sztahanovista abroncsesztergályosa, amikor katonafia a repülőtiszti iskola növendéke lett, ünnepélyesen fogadalmat tett. Megfogadta, hogy amikor fia elvégzi a tiszti iskolát, ő ezt a dátumot *ötéves terve befejezésével ünnepli meg.* Az üzem vezetősége minden feltételt megteremtett kiváló dolgozójának munkája végzéséhez, így *Alberti elvtárs módosította fogadalmát és már a felszabadulás tiszteletére teljesítette.* Fia a tavasszal végzi el iskoláját, ő pedig, mint lapunk zártakor jelentik, *január 20-án 14 órakor befejezte második ötéves tervét.*

Január 21-én az üzem vezetősége, párt-végrehajtóbizottsága és az üzemi bizottság, valamint a kultúrcsoport csasztuska-brigádja ünnepélyesen köszöntötte Alberti elvtársat újabb munkahőstette alkalmából.

Felszabadulási ünnepség a Nyugati-pályaudvaron

Budapest-Nyugati pályaudvarnak és környékének január 18-a hozta el a felszabadulást 10 évvel ezelőtt. A nevezetes napra felszabadulási műszakkal és bensőséges ünnepséggel emlékeztek a tömb dolgozói.

Az első ünnepséget január 17-én tartották a pártbizottság tanácstermében azok részére, akik résztvettek a pályaudvar helyreállításában, és elsők között léptek a párt soraiba. *Bánhegyi József* elvtárs, a párt-végrehajtóbizottság titkára beszélt a jelenlévőkhöz, majd 70 régi pártmunkást elismerő oklevéllel, 42-őt pedig emléktárgyakkal jutalmaztak. Az ünnepség részvevői melegen ünnepelték *Bőhm Lipót* művezetőt, *Domokos Dániel* lakatost, *Klósz Ferenc* művezetőt és társaikat, a műszaki kocsiszolgálati főnökség dolgozóit, akik értékes gépeket, szerszámokat rejtettek el a menekülő nyilasok és német fasiszták elől. Kijutott az elismerésből *Boros József* raktári dolgozónak, *Lux Béla* és *Boócz Ferenc* szállítómunkásoknak is, akik mint régi párttagok mindig jó példával jártak elő a pártmunkában.

*

Január 18-án zsúfolásig megtelt a pályaudvar „Ceglédi" váróterme a tömb dolgozóival és családtagjaikkal.

Bánhegyi elvtárs ünnepi beszédében *hálával emlékezett meg a felszabadító hős szovjet hadseregről*, majd vázolta azt a *hatalmas fejlődést*, ami a Nyugati pályaudvaron az elmúlt 10 év alatt bekövetkezett. Szociális létesítmények egész sorát kapta a pályaudvar, a többi között üzemi konyhát, ebédlőt, orvosi és fogorvosi rendelőt, modern fürdőt stb. Kilenc milliós költséggel megépült az egész Európában egyedülálló rakodóponk. A gépesítés mindjobban megkönnyíti a dolgozók munkáját.

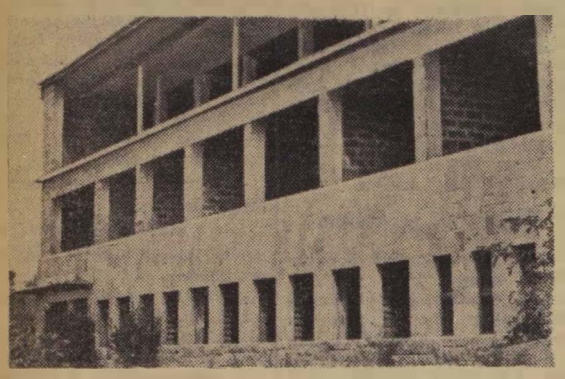
Ezután *Bánhegyi* elvtárs a felszabadulási műszak eredményeit ismertette. A forgalmi szolgálatnál *Zöldi János* és brigádja, *Fülöp István*, *Major Pál*, *Kohut László*, *Fábián Irén* érte el a legszebb eredményt. *A műszaki kocsiszolgálatnál Agg János*, *Stefán Imre*, *Srágli László*, *Bércesi Ferenc* dicsekedhet kiváló eredménnyel. *A szerelésvezetőség* dolgozói közül *Manyok János*, *Orbán Sándor*, *Jung Károly*, *Nagy József*, *Mudri Ferenc*, a szertárnál *Erős József*, *P. Szabó Ferenc*, *Tóth Balázs* járt az élen. A nyomtatványtárnál *Deme Andor*, *B. Tóth István*, *Kövesdi József* és *Ferenczek Mária* végzett jó munkát.

Felszabadulási ünnepség a Nyugati pályaudvari Hámán Kató emlékműnél

(Kovács Géza felv.)

Épül a budakeszi tüdőszanatórium

Ahol a Hármashatárhegy egyik mellékutcája a Budakeszi betonúttól elválik és a hegy lejtői felé tér, az utat szegélyező hatalmas fenyők között épül az új szanatórium négyemeletes épülete. Felette a kék ég, körülötte rendezetlen bokrok, előtte a lejtőn gyümölcsös. Ez a közvetlen környezet, az előtér. A háttér a Hárshegy északnyugati lejtője, ahol ezüstösen-zöldesen csillognak a fenyőfák.



Gyors ütemben épül a vasutasok szanatóriuma

Az épületről kellene beszéljünk és a táj szépségeit méltatjuk. Joggal: mert ez a hatalmas épület illik a tájhoz és a táj is illik az épülethez, amely már távolról vonzza a tekintetet.

1953 októberében indította el *Bebrits* miniszter elvtárs a monumentális épület munkálatait. Az intézet arra lesz hivatva, hogy a legkorszerűbb módszerekkel ellássa a vasút tüdőbetegeit a felgyógyulásig. 240 ággyal fog működni és a gümőkór, valamint belosztályokon kívül mellkassebészet, csontsebészet, bronchológiai osztályai is lesznek, a legkorszerűbb felszereléssel, izléses három-, öt- és hétágyas betegszobákkal. A tervezésnél az orvosok és tervező mérnökök nagy gondot fordítottak arra, hogy olyan intézet szülessen, amely minden részében méltó a szocializmus építésének korszakához. Belső elrendezésénél a legfontosabb szempont az volt, hogy a korszerű egészségügyi követelményeken kívül lakályos, barátságos, tágas és egész kialakításában optimizmust sugárzó legyen az épület. A gyógyulás ideje alatt a betegeknek nemcsak barátságos, színes és hatalmas távlatba tekintő szobájuk lesz, hanem csendes társalgók, nagy fogadóterem, játékszoba, ebédlő, fodrász és könyvtár teszi kellemessé környezetüket. Mód lesz arra, hogy a legmagasabb igényű kórházi kultúrát kifejlesztve csökkenteni lehessen a betegek nyomasztó érzését és a korszerű gyógyítás tárgyi feltételeit a környezet hatóelemeivel is kiegészíteni, támogatni lehessen. Az intézet tervező mérnöke, *Murányi Sándor* és orvos szaktanácsadója, *dr. Csefkó István* főorvos nagyon sokat tanult *Nevrajer* szovjet professzortól, aki a kórház terveit pontról-pontra átnézte és rengeteg kitünő tanácsot adott a tervezéshez és kivitelezéshez.

A kórházban évenkénti átlagban 812 dolgozót gyógyítanak, egy-egy betegre háromhónapi kezelési időt számítva. Az épület ma még alig jutott el a befedésig. De a budapesti igazgatóság Magasépítési Főnöksége dolgozóinak szorgalmas keze alatt egyre-másra bontakoznak ki az épület részletei is. A kórházépület és tartozékainak elkészültével körülbelül 4 millió darabra tehető a beépített téglamennyiség, 6900 köbméter homok és kavics, 755 tonna cement, 680 tonna vas és vaslemez, 600 köbméter fűrészáru került, illetve kerül beépítésre. A beépítésre kerülő anyag kétezer 15 tonnás vagon szállítmányának felelne meg. Az építési munka döntő időszakában 29 gép és szállítóeszköz könnyítette a dolgozók munkáját. Az épület legfőbb erénye: egyszerű eszközökkel és mégis művészi nívón történő kivitelezés. A részletekre a formaképzés szeretete és a gondosság jellemző. Az építési munkák befejezése augusztusra várható.

Kiss István
főmérnök
I/6. C. osztály

Tovább az élüzem címért

Szeged állomás dolgozói jó munkájukkal már többízben elnyerték az élüzem címet. A felszabadulási versenyben tovább fokozzák eredményeiket, mert szeretnék elnyerni a Felszabadulási Serleget. Fajlagos kocsimozdítási terviket 108, terhelési tervüket 104, menetrend szerinti vonatindítási tervüket 116, kocsitartózkodási tervüket 106, kocsikihasználási tervüket 106, szállítási tonnatervüket 101 százalékra teljesítették a verseny eddigi folyamán.

Egyénileg *Kiss* Ferenc tolatásvezető és brigádja tűnt ki a versenyben.

Megtakarított szénnel

A *Keleti-fűtőház* dolgozói példásan teljesítették a január 6-tól 13-ig tartott felszabadulási műszakuk vállalásait. A mozdonyszemélyzetnél a vállaláshoz híven *géphibából vonatkésés nem fordult elő.* A műszak alatt annyi szenet takarítottak meg, hogy azzal öt vonatot továbbítottak. A fiókműhely biztosította a gépek pontos kiadását. A villamosszín mozdonyfelvigyázói segédkeztek a mozdonyok javításánál, hogy a rendes kijárást biztosíthassák. A fiókműhely *terven felüli javításokkal 11 400 forintot takarított meg.* A motorszín utazó személyzete megtakarított anyaggal január 12-én egy sztálinvárosi vonatot oda-vissza továbbított. A motorműhely két darab nyomásszabályozó javításával, egy darab Hardy-tárcsa átalakításával, 6 darab Hardy-csavar hulladékanyagból való készítésével, 25 darab gyorsító membrán-lemez, 10 darab kompresszorszelep elkészítésével járul hozzá a vállalások teljesítéséhez.

DOLGOZÓINK érdekében

Újabb társadalombiztosítási rendelkezések

Társadalombiztosításunk újabb és újabb eredményekkel büszkélkedhet a dolgozók szociális ellátásában, érdekvédelmének biztosításában. Ez év január 1-én lépett életbe a 79/1954/XII. 24./MT számú minisztertanácsi határozat, amely ismét bővítette a társadalombiztosítási szolgáltatások mértékét.

A járványos gyermekbénulásban szenvedő családtagok kórházi ápolását kilenc hónapról egy évre emelik. A határozat szabályozza a társadalombiztosítási készpénzszolgáltatások jogtalan igénybevételével okozott kár megtérítési kötelezettségeit is. A szakszervezet társadalombiztosítási osztályának ellenőrei sokezer forintos hiányokat állapítottak meg, amelyek a kellő szakismeret hiánya miatt következtek be. Eddig az ilyen címen megállapított hiánylatoknál az igazgatóságok — akár jó, vagy rossz hiszeműen történt a jogtalan igénybevétel — a dolgozót teljes mértékű megtérítésére kötelezték. Az új rendelet szerint, ha a dolgozó a táppénz, terhesség, gyermekágyi segélyeket jóhiszeműen vette fel, a folyósítás időpontját követő 30 napon túl az okozott kár megtérítésére kötelezni már nem lehet. Abban az esetben, ha a keletkezett túlfolyósítás megállapítása a megszabott határidőn belül (30 nap) történt és ha a dolgozó a kiszabott térítési kötelezettség ellen fellebbezéssel él, indokolt esetben — szociális helyzetének figyelembevételével — az üzemi bizottság javaslatára a területi bizottság társadalombiztosítási bizottsága a térítési kötelezettség alól mentesítheti a dolgozót.

E határozat alapján már számos esetben segítettek a szakszervezeti, üzemi és területi bizottságok a dolgozók ilyenirányú problémájának megoldásában. A pécsi területi bizottság például *Villány István* vezető kalauznak — szociális helyzetére való tekintettel — 8856 forint táppénztérítési kötelezettségét engedte el és e nagy összeg megtérítését a dolgozó szolgálati főnökségére hárította.

A becsületes dolgozók érdekvédelme megköveteli azonban, hogy megszorításokat is alkalmazzon a társadalombiztosítás, elsősorban a munkafegyelem megszilárdítása érdekében. Ezért 1955 január 1-től az ittasság miatt keresőképtelenné vált dolgozókat betegségük első három napjára sem táppénz, sem kórházi ápolás nem illeti meg, ezenkívül: az első három napon felmerült mentőszállítási és kórházi ápolási költségek teljes mértékben az ilyen dolgozót terhelik.

Szívben, szeretetben nincs hiány...

1. GYERMEKEKRŐL

Nem tudjuk, mióta folyik a vita, most mindenesetre abban a stádiumban van, amikor a vitatkozó felek már-már a tettek mezejére lépnek. Márpedig a vasút történetében csúfosan egyedülálló eset lenne, hogy két mozdonyvezető tépje meg egymás haját (mégha az egyik fél forgalmista lenne...). Ezt a szégyent Ica néni is igyekszik megakadályozni és erélyesen közbelép:

— Majd ha lejár a Sanyika szolgálata, akkor te kapod meg a sapkát...

A meggyőző szavak eredménye, hogy *Fábián Lacika* kissé duzzogva ugyan, de félrevonul és *Labáth Sanyika* az incidens után tovább vezeti mozdonyát, amely egyelőre fából van és mesterségének nagyobb nyomatékául beljebb húzza buksi fejébe a kisméretű, de valódi vasutassapkát, amely körül a vihar támadt. Mert vasutasgyermek sok van a Hámán Kató-fűtőház napközi otthonában, de vasutassapka csak kettő.

2. MAMÁKRÓL, PAPÁKRÓL

Más játékok között viszont bőven válogathatnak az otthon kis lakói, s a játékszereken aránylag nem is látszik meg, hogy csaknem állandóan „üzemben" vannak.

— Igen, mert a szülői munkaközösség tagjai gonddal, szeretettel megjavítgatják a „balesetes" mozdonyokat, a megrokkant mackókat, babákat, a „defektes" autókat — mondja mosolyogva *Bodnár Ödönné*, a gyermekek Ica nénije, az otthon munkaérdemrenddel kitüntetett vezető óvónője. — A szülők igazán buzgón fáradoznak azon, hogy még szebbé, otthonosabbá tegyék gyermekeik második otthonát. A mamák háziszőttesekkel, kézimunkákkal csinosítják az otthont, a papák főként a kertben tevékenykednek, amint egy kicsit tavasziasra fordul az idő, hintát szerelnek, sziklakertet építenek, kosár- és röplabdapályát egyengetnek. A szülők megértő, szíves segítségének, a szakszervezet és a fűtőházi vezetőség támogatásának is köszönhetjük, hogy otthonunk a *„Tegyük szeppé, otthonossá gyermekintézményeinket"* - mozgalomban három dícsérő oklevelet nyert, a vasutas napközi otthonok között első, országos viszonylatban pedig második helyezést ért el.

Nem először járunk vasutas napközi otthonban, nem először írunk arról, milyen könnyebbséget, megnyugvást jelent a szülőknek, hogy gyermekeiket a legszeretőbb gondoskodásra bízhatják, de itt, a fűtőház napközijében érezzük ezt a legjobban. Itt, ahol a vidáman játszó gyermekek édesapját már nagyrészt ismerjük, ha másként nem, a Hámán Kató-fűtőház dicsőségtábláiáról, s tudjuk róluk, hogy most is messzi úton járnak, nehézsúlyú vonatokkal, küzdve a szélnek, az időjárással. *Dudás Marika, Nagy Karcsi, Labáth Sanyika, Fábián Lacika, Pál Józsika, Hajdu Gyöngyike, Fekete Lacika, Szabó Evike* és *Ildikó* — mindegyikük édesapja beírta már nevét a szocialista vasút építésének, az őszi és téli forgalom harcainak történetébe.

3. ÚJ TERVEKRŐL

Derű, játék, szórakoztató tanulás, egészséges pihenés — ebben lehetne összefoglalni a vasutasgyermekek egyik legszebb napközi otthonának életét. És ha azok a tervek mind valóra válnak, amelyekkel Bodnár Ödönné elkezdte az új évet, akkor valóságos gyermekparadicsom lesz itt a Mantner Sándor utcában. Csak ízelítőnek a tervekből: új játékok, köztük vasutassapkák, könyvek, a kertben két babaház, kisvasút alagúttal, fedett játszótér, tavacska vízinövényekkel és végül a legnagyobb és egyben legszebb terv: egyhónapos nyaralás Lillafüreden, vagy Görömbölytapolcán. S a tervek valóra is válnak, ha ezután is annyi segítséget kap a napközi, mint eddig. Szívben, szeretetben, akaratban nincs hiány...

A mezőgazdaság fejlesztése a munkásosztály érdeke

„Népgazdaságunk fejlődése és jelenlegi feladatai" című témakör tanulmányozása során a mezőgazdaság fejlesztése és a munkásosztály érdekeinek összefüggéséről több kérdés érkezett a propagandistáktól és hallgatóktól az Elméleti Tanácshoz. Ezekre a kérdésekre válaszolunk ebben a cikkben.

A Központi Vezetőség 1953 júniusi ülésének határozata és a kormányprogram megjelenése népi demokratikus fejlődésünk új szakaszát nyitotta meg. Az új szakasz lényege abban áll: *úgy építjük a szocializmust, hogy közben állandóan, fokozatosan növekedjék a dolgozó nép életszínvonala.* E politika anyagi alapját segíti pártunk Központi Vezetőségének és a Minisztertanácsnak együttes határozata a mezőgazdasági termelés nagyarányú fejlesztéséről. A Központi Vezetőségnek a mezőgazdaság fellendítésére vonatkozott határozatai fejlődésünk legfontosabb soronlévő láncszemét jelentik.

A dolgozók személyi fogyasztását túlnyomórészt közvetlenül mezőgazdasági termékek, vagy mezőgazdasági nyersanyagból előállított cikkek szolgálják. (Kenyér, hús, tej, zöldség, gyümölcs, cukor, konzerv, gyapjú, olajosmagvak stb.) Ezeket a cikkeket mind a mezőgazdaság termeli. Világos tehát, hogy *csak a mezőgazdasági termékek bősége lehet előfeltétele a munkások, a városi dolgozók olcsóbb és jobb élelmiszerellátásának, valamint az élelmiszer- és könnyűipar jobb nyersanyag ellátásának.* A munkás-paraszt szövetség is akkor lesz még szilárdabb, ha erősödnek a város és falu közötti gazdasági kapcsolatok, ha a falu a várost bővebben látja el élelmiszerekkel és nyersanyagokkal és ugyanakkor a parasztság bővebben jut iparcikkekhez, mezőgazdasági gépekhez, növényvédőszerekhez, műtrágyához.

A mezőgazdaság termelését nem lehet emelni a parasztság jövedelmének fokozása, anyagi jólétének növelése nélkül. Ezért biztosította államunk, hogy az állammal szembeni kötelezettség teljesítése után a parasztság szabadon rendelkezzék termékeivel: szabadpiacon vásárolhasson iparcikkeket. *A parasztság anyagi érdekeltsége fokozásának, a mi viszonyaink között, legfontosabb eszköze a város és falu közötti piaci kapcsolatok megerősítése, kiszélesítése, ezen belül a szabadpiaci eladás megengedése és kiterjesztése.*

De azzal még nem tettünk elegendőt, hogy a dolgozó parasztság részére lehetővé tesszük a beadás után fennmaradt áru szabadpiaci eladását. Biztosítanunk kell azt is, hogy a parasztság bevételének egy részét a termelés bővítésére, beru.. zásokra, ház- és istállóépítésre, igásállat és szerszám beszerzésére fordíthassa. Egész fejlődésünk szempontjából létfontosságú, hogy addig is, amíg a nagyüzemi gazdálkodás feltételeit biztosítani tudjuk, *minél több kisparaszti gazdaság maximálisan legyen ellátva olyan, viszonylag magas technikai színvonalat biztosító kisgépekkel, melyeknek segítségével bérmunkások alkalmazása nélkül saját és családja munkaerejével jelentősen emelni tudja termelési színvonalát.*

Ha a parasztságot érdekeltté tesszük a termelésben, ha az ipar megadja számukra a szükséges termelési segítséget, akkor a parasztság többet tud termelni. Ez több mezőgazdasági terméket, idővel pedig alacsonyabb árat jelent. *A munkásosztálynak tehát elsőrendű érdeke, hogy növelje a parasztságnak nyujtott segítséget, mert most a parasztság életszínvonalának emelése a munkásosztály életszínvonala emelésének feltétele.* Minden ezzel ellentétes intézkedés fékezné a parasztság termelési kedvét, megingatná a párt- és a kormány politikájába vetett bizalmát és végső soron azt idézné elő, hogy újból csökkenne a termelés, melynek következtében áruhiány, drágaság lépne fel a városi piacokon.

Az új szakasz politikájának helyességét elért kezdeti eredményeink világosan mutatják. Budapestre és a többi városokba jelentősen megnövekedett az élelmiszerfelhozatal. *Budapest Nagyvásártelepre például 1952-ben 36 588 kocsi áru érkezett, 1954-ben már 44 999 vagon árut raktak ki a Nagyvásártelepen.* Egyes cikkféleségekből azonban a növekvő felhozatal mellett is hiány van. Ennek főoka a nem kielégítő termés. Az is igaz, hogy a nagyobb felhozatal ellenére sem alakultak még kedvezően az árak — a szabadpiaci árak csak kevés cikknél csökkentek, egyeseknél pedig emelkedtek. Ennek az az oka, hogy még a növekvő felhozatal sem elégíti ki a gyorsan növekvő igényeket, a felhozott élelmicikkek mennyisége még nem olyan nagy, hogy megfelelő árcsökkenést idézzen elő. Eddigi eredményeinkből azonban már most levonhatjuk azt a következtetést, hogy *a mezőgazdaság további megsegítését, termelésének emelkedését követni fogja a felhozatal emelkedése, a szabadpiaci árak csökkenése és mindennek természetes következménye, a munkásosztály reálbérének, életszínvonalának emelkedése.*

A mezőgazdaság fellendítését úgy valósítjuk meg, hogy az együtt járjon a mezőgazdaság fokozatos, szocialista átalakításával. Biztosítjuk a termelőszövetkezeti mozgalom állandó fejlődését azzal, hogy a segítés révén gyorsabban emeljük a termelőszövetkezeti tagok jövedelmét, mint ahogyan az egyéni parasztoké emelkedik. Ez a folyamat vonzóvá teszi a termelőszövetkezeteket, mind több egyéni parasztot térít a nagyüzemi közös gazdálkodás útjára.

A dolgozó parasztság anyagi érdekeltsége növelése érdekében olyan intézkedések sorát kell életbeléptetni, amelyek kezdetben kétségtelenül, legnagyobb mértékben a parasztság helyzetén javítanak. Ez azonban nem azt jelenti, hogy pártunk és államunk a parasztságot a munkásosztály elé helyezi, hanem azt, hogy *a munkásosztály helyzetének javítása a mezőgazdasági termelésének fellendítésétől függ és ennek elengedhetetlen feltétele a dolgozó parasztság anyagi érdekeltségének gyors, jelentős növelése.* A dolgozó parasztság anyagi helyzetének javulása biztosítja a munkásosztály és az egész dolgozó nép jólétét.

A parasztság termelési kedvének fellendítése adott helyzetünkben a szabadpiaci kapcsolatok további kiszélesítésével történhet meg. A város és falu közötti piaci kapcsolatok kiszélesítésével a szabadpiac súlyának és szerepének fokozásával növekszik a városi lakosság jobb élelmiszerellátásának, az ipar fokozott nyersanyagellátásának lehetősége. E kapcsolatokon keresztül erősödnek azok a szálak, amelyek a várost a faluval, a munkásosztályt a dolgozó parasztsággal összekötik.

★

A mezőgazdaság fellendítése tehát elsősorban a munkásosztály érdeke. Mégis, a mezőgazdaság fejlesztése lassúbb ütemű, mint ahogy azt tervezték — állapították meg a Központi Vezetőség 1954 októberi ülésén. Ennek az az oka, hogy a mezőgazdaság nem kapta meg az ipartól a gyors fejlesztéshez szükséges gépeket, a megfelelő műszaki és anyagi segítséget. A több gép — magasabb színvonalú termelést, több élelmet is jelent. A mező gazdaság gépesítése, felszereléssel való ellátása a munkásosztály jó munkájától függ. *Az ipari munkásság a tervek teljesítésével, a több, olcsóbb és jobb iparcikkek gyártásával járulhat hozzá közvetlenül is a mezőgazdaság gyors fejlesztéséhez.*

De a mezőgazdaság fellendítése nagyobb erőfeszítést követel a parasztságtól is. Jobban, fejlettebb agrotechnikával kell megművelni a földet, ki kell terjeszteni a belterjes gazdálkodást és fokozottabban fejleszteni kell az állatállományt. A termelési feladatok mellett szükség van arra is, hogy a parasztság *maradéktalanul teljesítse állampolgári kötelességét, a beadást és adófizetést,* amely szintén hozzájárul az új szakasz politikájának megvalósításához.

Az ipar és a mezőgazdaság közötti áruforgalom állandó fejlődése, a szabadpiac kiszélesítése, a parasztság termelési kedvének fokozódása mind olyan tényező, amelyeknek alapján napról napra *erősödik a munkásosztály és a dolgozó parasztság szövetsége. Magasabb fokon valósul meg a munkásosztály vezetése, a munkás-paraszt szövetségben, megszilárdul a dolgozó parasztsággal szövetséges munkásosztály államhatalma.* A város és a falu közötti gazdasági, politikai és kulturális kapcsolatok kiszélesítése, a mezőgazdaság gyors fellendítése közös érdeke munkásosztályunknak és dolgozó parasztságunknak.

A budapesti politikai osztály mellett működő Elméleti Tanács

A Szombathelyi Járóműjavító nyerte a Vas megyei pártbizottság felszabadulási serlegét

A ferencvárosi csomópont vasutasai után most egy másik vasúti üzem, a *Szombathelyi Járóműjavító ÜV* dolgozói is azzal büszkélkedhetnek, hogy az április 4 tiszteletére indított munkaversenyben *elnyerték a felszabadulási serleget.* Nem a Minisztertanács és a SZOT elnökségének országos győzelmi díját ugyan, hanem szűkebb hazájuk, Vas megye pártbizottságának és a SZOT megyei tanácsának serlegét, amelyet a megye legjobb ipari üzeme részére tűztek ki jutalmul. De ez is nagy dicsőség.

A többi Vas megyei üzemek is kiemelkedően jó eredményt értek el a versenyben, a versenybizottság és a megyei pártbizottság mégis úgy találta, hogy *a Szombathelyi Járóműjavító felelt meg legjobban a termelékenység emelésére, az önköltség csökkentésére, a minőség javitására megállapitott versenyfeltételeknek.*

A pár nappal előbb megtartott élüzem-ünnepség után, amely alkalommal az üzem *nyolcadszor kapta meg az élüzem-jelvényt* — május 6-án került sor *a serleg ünnepélyes átadására.* A kultúrházban megtartott ünnepségen *Korolkai* elvtárs, az üzemi párt-végrehajtóbizottság titkára megnyitó szavai után *Török Károly* elvtárs, a megyei pártbizottság másodtitkára elismerő szavak kiséretében adta át a félméter magas, szépművü, bíborpiros és krém színű, aranyozott díszítésű herendi porcelánserleget.

— Kiváló munkájukkal kifejezték az üzem dolgozói hűségüket a felszabadító Szovjetunió iránt, megmutatták, hogy értik és magukévá teszik a párt útmutatását, hogy minden erejükkel, tudásukkal hozzájárulnak féltve őrzött szabadságuk biztositásához, szabad hazánk erősítéséhez — mondotta Török elvtárs. — *Megyénk minden dolgozója büszke örömmel tekint azokra, akik három hónap lankadatlan, szívós küzdelmében kivívták üzemüknek az élüzem címet, most pedig elnyerték a megyei pártbizottság felszabadulási serlegét.*

— Ez a nagyszerű eredmény és az elsőség természetesen *további kötelezettséggel jár.* További erőfeszítéseket kell tennünk az éves terv túlteljesítésére, a termelékenység növelésére, az önköltség csökkentésére, mert csak így tudjuk pártunk Központi Vezetőségének márciusi határozatát végrehajtani. *A járóműjavító dolgozói mutassanak példát.* Az üzem minden munkása, műszaki és gazdasági dolgozója, vezetője vegyen részt odaadóan a versenyben, köszöntse még nagyobb munkasikerekkel augusztus 20, majd november 7 ünnepét. Ezzel járuljon hozzá

az üzem gyorsabb előrehaladásunkhoz a népjólét emelése, hazánk erősítése, a szocializmus építése útján.

Cserta elvtárs vállalati igazgató azzal a fogadalommal vette át a szép győzelmi jutalmat, hogy *meglévő hiányosságaikat kiküszöbölik, és a jövőben az eddiginél is eredményesebben harcolnak a népgazdaság fejlesztéséért, még fokozottabban igyekeznek kivenni részüket a szocializmus építéséből. Kovács István mozdonylakatos a dolgozók teljes odaadását igérte ehhez a munkához.*

Bognár Imre elvtárs, a vasut politikai főosztály vezetoje elmondotta felszólalásában, hogy amikor meghallotta, hogy a Szombathelyi Járóműjavító elnyerte a Vas megyei pártbizottság serlegét, megnézte az üzem 1950 óta elért eredményeit. A dolgozók dicséretére legyen mondva: *1950 óta minden esztendőben nemcsak éves tervüket teljesítették túl, hanem valamennyi negyedéves tervüket részleteiben is.* Ez azt mutatja, hogy a Szombathelyi Járóműjavító dolgozói *becsületesen és kitartóan harcolnak pártunk politikájának megvalósításáért, a szocializmus építéséért.* Az ötéves jó munka eredőit kutatva, *Bognár* elvtárs dicsérettel emlékezett meg azokról az elvtársakról, akik a pártbizottság élén a pártszervezetek munkáját irányítják és vezetik a termelési harcot. *A pártszervezetek voltak az ötéves munka motorjai, a kommunisták voltak azok, akik eredményesen mozgósították az üzem dolgozóit, és győzték meg őket arról, hogy a tervek teljesítéséért harcolni hazafiúi kötelesség.*

Végezetül arra hívta fel a dolgozókat, hogy a megkezdett úton haladjanak tovább, és az eddig nyolcszor elnyert élüzem címhez szerezték meg a kilencediket, majd a tizediket is, és ezzel *formáljanak jogot az egyik legszebb kitüntetésre, a Munka Vörös Zászló Érdemrendjére.*

Szabadfi József elvtárs, a területi bizottság elnöke a vasutasszakszervezet központja nevében üdvözölte a serlegnyertes üzemet. Ezután emléktárgyakat osztottak ki a legjobb dolgozók között. Az ünnepség kultúrműsorral végződött.

Újabb csatlakozások a húsz budapesti üzem felhívásához

A húsz budapesti ipari nagyüzem felhívása nyomán újabb vasúti szolgálati helyek vállalták, hogy túlteljesítik éves tervüket.

Budapest-Keleti-pályaudvar

dolgozói az éves terv túlteljesítése érdekében vállalták, hogy a második negyedévben úgy dolgoznak, hogy minden tényezőnél elérik az élüzemszintet. A társszolgálati ágakkal úgy megjavítják az együttműködésüket, hogy ne csak az állomás, hanem az egész Keleti-tömb elérhesse az élüzemszintet.

A Debreceni Járóműjavító ÜV.

dolgozói megfogadták, hogy évi tervüket 103,2 százalékra teljesítik, évi tervüket december 9-re befejezik. Az egyéni felajánlások alapján eddig az időpontig 24 darab gőzmozdony, 120 teherkocsi és 20 poggyászkocsi futójavitását, 120 teherkocsifővizsgát, 300 darab teherkocsi futójavítást végeznek el terven felül. Termelékenységi tervüket 5 százalékkal túlteljesítik és 1,2 millió forinttal csökkentik a termelési költséget.

Olvasd, terjeszd a **NÉPSZAVÁT!**

Budapest-Józsefváros állomás

az élüzemszint túlteljesítésével szándékozik elérni éves tervének túlteljesítését. A dolgozók vállalták, hogy állomásukon a feladásra vagy átmenetben kezelt mezőgazdasági gépeket soronkívül továbbítják. A rakodómunkások jó munkával kezdték meg vállalásaik teljesítését. Május 5-én a csarnokban a Petőfi-brigád (tagjai: Könczöl András, Könczöl János, Farkas István) 142, május 7-én pedig a Felszabadulás-brigád (tagjai: Győri, Kiss, Ágócs elvtársak) 124 százalékos teljesítményt értek el.

Hat nappal a határidő előtt

fejezi be éves tervét a *Miskolci Járóműjavító ÜV.* Erre tettek fogadalmat az üzem fizikai, műszaki és szellemi dolgozói. Ennek érdekében vállalták, hogy *a termelékenységet a múlt évhez képest 2,4 százalékkal emelik, az önköltséget pedig 6 százalékkal leszállítják.* Az igazolatlanul mulasztók számát az előző évihez képest 50 százalékkal csökkentik. *(Tiser István leveléből.)*

Decemberben megtakarított szénnel

továbbítják vonataikat a *debreceni fűtőház* mozdonybrigádjai. Évi százelegytonnakilométer tervüket öt százalékkal teljesítik túl, azaz december 12-én befejezik. A vontatási műhely mozdony és kocsijavító részlege, valamint a villamosműhely ugyancsak december 12-én fejezi be éves tervét.

5030 darab teherkocsit

adnak át a forgalomnak még ebben az évben a *Szolnoki Járóműjavító ÜV* dolgozói. Ennek segítségével elérik, hogy éves tervüket december 18-ra teljesítik. A vállalás teljesítését nehezíti, hogy a gyártási osztály és a szertár kapcsolata nem kielégítő. Például nyolc darab kötélgyűrű vételezését öt helyen intézik bürokratikus módon. A fékorsók beszerzése is körülményes. A dolgozók kérik a gyártási osztályt, az anyagot előregyártva készítse elő, hogy ne legyen fennakadás a termelésben. *(Cseh Zoltán leveléből.)*

Rákos fűtőházban

a dolgozók termelési értekezleteken egységesen vállalták, hogy éves százelegytonnakilométer tervüket 110 százalékra, haszonkilométer tervüket 112 százalékra, az összkilométer tervet 108 százalékra, a széntervet pedig 103 százalékra teljesítik. A mellékteljesítményeket 3 százalékkal csökkentik.

Püspökladány fűtőház

dolgozói évi tervüket december 15-ig befejezik. Csatlakoztak a felhíváshoz a *Landler Jenő Járóműjavító, Celldömölk állomás, Budapest-Déli-pályaudvar* és a *ferencvárosi szertár* dolgozói is.

ÜSSÜNK RÁ A TOLVAJOK KEZÉRE!

Bebrits elvtárs előadása a Nyugati pályaudvaron

A Nyugati pályaudvar ceglédi várótermében május 10-én délután *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter volt az előadója a szocialista tulajdon védelméről szóló szabad pártnapnak.

A miniszter elvtárs beszámolóját sokszázan hallgatták nagy érdeklődéssel, majd a hozzászólások során kifejezték: *elítélik, megvetik a dézsmálókat, akik szégyent hoznak a vasutas egyenruhára. Ígéretet tettek, hogy kérlelhetetlen harcot folytatnak a szocialista tulajdon fosztogatói, a népvagyon rongálói ellen.*

Bebrits elvtárs beszéde elején rámutatott arra, hogy a dézsmálás okozta anyagi károk mellett az a legfájóbb, hogy — amire még soha nem volt példa — a fosztogatók több mint háromnegyedrésze vasutas egyenruhát visel.

A feladott árukban azonban nemcsak a dézsmálások okoznak károkat, hanem sokszor a szívtelen, lélektelen munka is,

melynek következtében számos áru megsérül, eltörik, darabban és súlyban hiányosan érkezik a címzetthez.

A dézsmálók — legtöbbször szervezetten — a legértékesebb darabárukat tulajdonítják el. Élelem, cipő, textiláru és exportcikkek tűnnek el a vasúti kocsikból. Emellett gyakori a gabona és tengeri küldemények dézsmálása is.

Ha a fosztogatók többsége vasutas egyenruhát is visel, azért a hősiesen, fáradságot nem ismerve, becsületesen dolgozó vasutasok hatalmas táborának csak kicsiny elenyésző töredékét teszi ki. De ez a töredék súlyos szégyent hoz a vasutasságra, bemocskolja egyenruhánkat. Ezért kell közösen megtalálnunk a módját annak, hogy megvédjük a ránkbízott népvagyont, leleplezzük azokat, akik miatt szégyenkeznünk kell.

Ezután a miniszter elvtárs ismertette, hogyan küzdöttek az elmúlt években a vasutasok a dézsmálók ellen, hogyan szűkítették a dézsmálás lehetőségeit például a „D"-vonatok rendszerével, az átrakások csökkentésével. A legutóbbi években azonban ismét fokozódnak a dézsmálások, különösen amiatt, hogy a dézsmálóknak nem egyszer kilenc tizede vasutas. Előfordul, hogy egy-egy állomáson szinte valamennyi vasutas — mozdonyvezető, fűtő, kocsimester, bárcázó, átmenesztő, váltókezelő — benne van a bandában. Egy-egy leleplezésnél 20—25 vasutast, egész műszakot kell letartóztatni.

Azért történhetett ez meg — — hangsúlyozta a miniszter elvtárs — mert a jobboldali torzítások egyik kihatásaként *ellanyhult az ellenőrzés a főosztályon, az igazgatóságokon, a kereskedelmi szolgálatnál, általában a vasúton.* Elnézték a kisebb szabálytalanságokat, például azt, hogy nem szolgáltatták be a gabonasöpredéket és

ez arra bátorította a gyenge jellemű embereket, hogy súlyosabb vétséget is elkövessenek.

A bírósági tárgyalásokon visszatérő jelenség, hogy a vádlottak kifejezésre juttatják: *„Ha korábban is ilyen lett volna az ellenőrzés, nem jutok a vádlottak padjára."*

Véget kell vetni az ellenőrzés lazaságának, meg kell javítani az árukezelés módját, meg kell szüntetni a tömérdek visszkeresetet. Darabáru-forgalmunk tízszeresére nőtt a felszabadulás előtti évekhez viszonyítva. De a darabáru-forgalom lebonyolításánál hibák vannak. *Túlsok az átrakás, nem kielégítő a gyűjtők kezelése, hiányosak a szakmai ismeretek.* Van olyan raktárnok, aki még tíz állomást sem tud felsorolni, teljesen tájékozatlan a vasúti földrajzban.

A továbbiakban hangsúlyozta a miniszter elvtárs a *Nyugati* állomás dolgozóinak felelősségét, a kommunista példamutatás fontosságát, rámutatott a lelkiismeretlen munka következményeire, a törésekre, számadás elválasztásokra, a hiányos ellenőrzésekre, majd végezetül kifejezésre juttatta: *a vasút nagyszerű eredményeket ért el egy sor feladat megvalósításánál. Ha közösen akarjuk, akkor eredményt tudunk elérni a dézsmálás elleni harcban is. A tolvajok tőlünk lopnak, minket károsítanak meg. Üssünk hát rá a tolvajok kezére, teremtsünk rendet, fegyelmet, dolgozzunk több szívvel, több lélekkel és akkor győzelemre visszük a párthatározatból ránkeső feladatokat.*

A szakmai oktatás eredményessége nemcsak az oktatótiszten múlik

Jól együttműködő, összehangolt együttes dolgozik *Tapolca állomáson.* A fűtőházzal is kiegyensúlyozott a kapcsolat. Az állomás és a fűtőház az első negyedévben elnyerte az élüzem-címet s amint a versenytáblák mutatják, ma is jo eredményekkel dolgoznak a tapolcai vasutasok.

Amikor — a tavalyi lényegesen gyöngébb eredmények után — az állomás jó munkájának forrását kutatjuk, elsősorban az új módszerek alkalmazásával találkozunk. Tavaly, az év elején még gyenge volt a kocsimozgatási egységidő teljesítése. Ma már mind a három brigád a csurgatásos módszert alkalmazza s mintegy 40 százalékkal rövidült meg egy-egy vonat összeállításának az ideje.

Miért egyenetlen az oktatómunka

— Milyen szerepe volt a szakmai oktatásnak a csurgatásos módszer bevezetésében? — kérdezzük.

A válaszok eltérőek, de az összegezésből az derül ki, hogy az új módszer bevezetésénél és elterjesztésénél döntőbb szerepe volt *Tóth Ernő* kocsimesternek, mint a szakvonali oktatásnak. És ha tovább, részleteibe menve próbáljuk megvizsgálni az oktatási munkát, elsősorban egyenetlensége tűnik szemünkbe.

— Az oktatáson való részvétel igen jó — mondja *Somogyi Elemér* elvtárs, oktatótiszt — a megjelenés 95 százalékos.

Ennek ellenére *a vizsgára kötelezetteknek mintegy 20 százaléka adós maradt a vizsga letételével.* Vannak, akik már két-három éve „tartoznak" a kezelői szakvizsgával s tavaly a vonatvezetői szakvizsgák késedelmes letétele nem egyszer nehéz problémák elé állította a vezényletet. Olyan furcsaságokkal is találkozunk, hogy a legjobb dolgozók között is vannak notórius nemvizsgázók. Kitűnő sztahanovista vonatvezető például *Horváth Béla* elvtárs, mégis már közel három éve „készül" a kezelői vizsgára. Ugyanígy *Bicsérdi Ferenc, Merácz Imre* elvtársak sem képesek belátni, hogy a maguk és a vasút érdeke egyaránt megkövetelné a szakvizsgát. Ők maguk jobb beosztásba kerülhetnének, a vasút pedig azzal nyerne, hogy több munkakörben használhatná őket.

De ha a dolgok mélyére nézünk, nemcsak a vizsgahalogatókat kell hibáztatnunk. A pártszervezet néhány hónappal ezelőtt — kissé elkésve — hívta fel a szakvonali vezetés figyelmét az oktatás hiányosságaira. A legfőbb baj az volt, hogy *Somogyi* elvtárs *nem törekedett az oktatásnál nélkülözhetetlen tekintély megtartására,* rosszul értelmezett baráti szellem alakult ki az oktatásokon. Somogyi elvtársnak minden adottsága és képzettsége megvan az oktatói munkához, de nem igen törődött hallgatói előmenetelével. *„Az ő érdekük, hogy levizsgázzanak"* — szokta mondani, ha szóba kerülnek a lemaradottak. S nyilván az ilyen könnyed elintézés eredménye, hogy Somogyi elvtárs nem tudta teljesíteni május elsejei vállalását, amely szerint 15 dolgozóval a kezelői, tízzel pedig a vonatvezetői szakvizsgát kellett volna letétetnie.

Több segítséget az oktatómunkához

A taggyűléseken, valamint a termelési értekezleteken rendszerint szóbakerül az oktatás kérdése, a pártvezetőség a szakvonallal együttműködve már nem egyszer szorgalmazott olyan szolgálati- és fordabeosztásokat, amelyek megkönnyítették a dolgozóknak az oktatáson való részvételt. A pártszervezet több ízben bírálta a vezényletet is, amely sokszor akkor sem teljesíti az oktatótiszt kérését, ha erre mód lenne.

A pártvezetőség tagjainak, a kommunistáknak is több segítséget kell azonban adniok a fiataloknak a vizsgai előkészületekhez. A népnevelőknek, a szakszervezeti bizalmiaknak meggyőzőbb erővel kell megmutatniok a szakmai továbbképzés előnyeit. Olyan dolgozókat kell példaként állítani a nemvizsgázók elé, mint *Pál Zoltánt,* aki vonatfékezőként kezdte, azután kocsifelíró lett, majd az érettségi letétele mellett az összes szakvizsgát is megszerezte. Jelenleg forgalmi szolgálattevő, s most a tisztképző intézetnél jelentkezett felvételre.

Az oktatótiszt munkája — mint a vasúton minden munka — elszigetelten, segítség nélkül nem járhat kellő eredménnyel. A segítés pedig minden vezetőnek és dolgozónak kötelessége, mert csak így gyarapodik a vasút jól képzett, nehéz körülmények között is helytálló dolgozókkal.

A SÍNCSERE GYORS, PONTOS MUNKÁT KÖVETEL

Várszegi Péter és Mészáros József, az ercsi pályamesteri szakasz dolgozói nagy szakértelemmel végzik a síncserét.

(Ferkis Emil felv.)

Műszaki konferencia a Nyugati-pályaudvaron

A Központi Vezetőség márciusi határozatának megvalósítása érdekében az eddiginél jobban fel kell használni a termelési értekezleteket. A jó termelési értekezlet elősegíti, hogy *a dolgozók gyakorlati tapasztalata összekapcsolódjék a szakmai vezetők tudásával, a dolgozók megértsék: egyéni munkájuk hogyan függ össze a szolgálati hely egésze, a vasút feladataival.* A termelési értekezlet csak akkor töltheti be feladatát, ha előkészítésében, szervezésében a pártszervezet is tevékeny részt vállal és az értekezleten a kommunisták példát mutatnak helyes javaslataikkal, aktivitásukkal.

A termelési értekezletek helyes előkészítésére jó példát mutatott *Budapest-Nyugati állomás* műszaki konferenciája. A résztvevő forgalmi és kereskedelmi szakszolgálati vezetők mellett ott voltak az alapszervezeti párttitkárok is. Így már a műszaki konferencián a megjelenés is kifejezésre juttatta: *a termelési értekezlet a párt és a szakszervezet közös ügye.*

A beszámoló — melyet *Markó László* állomásfőnök elvtárs tartott — helyesen hangsúlyozta a legfontosabb feladatokat. Az állomás elhatározta, hogy *csatlakozik a 20 budapesti üzem felhívásához.* És a beszámoló a továbbiakban az állomás helyzetét ismertetve arra mutatott rá, mit kell tenni az éves terv teljesítése érdekében. Az állomás gazdaságosabbá akarja tenni munkáját, meg akarja tartani a kitüntető élüzem címet. Ezért sürgősen *felülvizsgálják az eddig tett felajánlásokat, hogy azok teljesítése ne csak jobbá, hanem olcsóbbá is tegye a termelést. Szolgálati helyekre felbontva önköltségcsökkentési és anyagtakarékossági tervet készítenek* az igazgatóság segítségével. A felbontott tervek ismertetése képezi a soronlévő termelési értekezletek anyagát.

A siker érdekében már a múlt hónapban — a pártbizottság kezdeményezésére — *két önköltségcsökkentést és anyagtakarékosságot vizsgáló brigád alakult.* A műszaki értekezleten a két brigád már egy sor helyes megvalósítható javaslatot tett például a felesleges világítás csökkentésére, a fellelt OH-anyagok felhasználására, az E-kocsik eddigi beállításának megváltoztatására. A brigád jelentése szerint *az eddigi javaslatok megvalósítása 300 000 forint évi megtakarítást eredményez.*

A forgalmi és kereskedelmi szolgálat a munka megjavítása érdekében szoros kapcsolatot létesít a Hámán Kató fűtőházzal, megbízottaik résztvesznek a fűtőházi termelési értekezleten és fordítva.

A műszaki konferencia tervezetet dolgozott ki új célprémiumok bevezetésére. Például célprémium jár, ha a kocsikat három órán belül rendszeresen beállítják a rakodóhelyre. Megszabta a feladatot a dézsmálások és a számadások elválasztása elleni harcra, az ellenőrzés kiterjesztésére, a korábbi termelési értekezleteken elhangzott helyes javaslatok bevezetésére. Aláhúzta az oktatás fontosságát, az élenjáró módszerek elterjesztését, a tisztasági versenyt, a baleset elleni küzdelmet, a fegyelem minden téren való megszilárdítását és az utazóközönség jobb tájékoztatásának fontosságát.

A vitában tizennégyen szóltak fel, tárták fel a hibákat és tettek javaslatokat a munka megjavítására.

A két nagy versenyműszak két tanulsága

A felszabadulási és a május 1-i versenyműszak kitűnő eredményeket hozott az egész vasúton. De tanulságokkal is szolgált a hibák kijavítása szempontjából. Ilyen két tanulságra akarom felhívni a figyelmet. Mi, Gödöllő állomás dolgozói például nem tartjuk szerencsésnek azt, hogy a fajlagos kocsimozgatási egységidőnél és a rakodási idő teljesítésénél az előző év hasonló időszakát veszik figyelembe és így lényegében *saját eredményeivel versenyez az állomás.* Az így elért eredmények nem fedik a valóságot, mert *minél rosszabbul dolgozott valamely szolgálati hely az előző időszakban, annál könnyebben tudja azt túlszárnyalni és ezzel esetleg magasabb termelési eredményeket elért versenytársak elé kerül.*

Helytelen az is, hogy olyan állomáson, ahol nincs külön kocsirendező csapat és a tolatást idegen, sokszor más igazgatósághoz tartozó vonatkísérők végzik, a versenytényezők közé felveszik a kocsimozgatást, holott ennél sokkal jellemzőbb tényezők is vannak, mint például Gödöllőn a menetrendszerinti vonatindítás.

Küszöböljék ki a versenyből ezeket a zavaró körülményeket.

Hasznos József
Gödöllő állomás főnöke

A balesetelhárítási oktatásról

A tervek maradéktalan teljesítése megköveteli, hogy a vállalatok és szolgálati helyek mindent elkövessenek azért, hogy egyetlen óra se essen ki a termelésből. Ennek ellenére számos munkaóra esik ki a termelésből, elsősorban balesetek folytán. Ezek csökkentése érdekében az üzemi bizottságok elsőrendű feladatát kell hogy képezze a balesetelhárítási oktatások megtartásának ellenőrzése, az, hogy megismertessék a dolgozókkal a baleseti veszélyforrásokat, feltárják a balesetet előidéző okokat. A balesetelhárítási oktatást a dolgozók testi épségének megvédése érdekében kormányunk rendeletileg szabályozta.

A balesetelhárítási oktatások megtartása terén vannak eredményeink. Bizonyítja ezt az, hogy 1953-hoz viszonyítva 1954-ben 4,7 százalékkal csökkent a balesetek száma. De ez korántsem jelenti, hogy mindent megtettünk ezen a területen.

Ma még

sok helyen lebecsülik a balesetelhárítási oktatások jelentőségét,

„felesleges tehernek" tartják. Kevés azoknak a szolgálati helyeknek a száma, ahol egy súlyosabb baleset esetén röpgyűlésen tárgyalnák a baleset okát, vagy az oktatás alatt elemeznék a megtörtént baleseteket. Például Szombathely fűtőház fiókműhelyében *Kovács* művezető elvtárs április 28-án felkészületlenül állt a dolgozók elé és arról beszélt, ami éppen eszébe jutott. Az ilyen oktatás csak arra jó, hogy a vezetők a dolgozót tehessék felelőssé a balesetért, mondván, hogy a dolgozó az oktatáson részt vett, tehát balesete figyelmetlenségből adódott.

Másik hiba, hogy az oktatásokat vagy nem tartják meg, vagy ha megtartják, az mindössze 10—15 percig tart. Ilyennel különösen a pályafenntartásnál és a forgalomnál találkozunk. Tíz perc nem elégséges ahhoz, hogy az oktató arról is meggyőződjön, hogy a hallgatók hogyan értették meg a hallottakat. Nem ritka eset, hogy a balesetelhárítási oktatást összekötik egyes rendezvényekkel. Például Rákosrendezőn a balesetelhárítási oktatást a termelési értekezlet keretében bonyolították le.

Harmadik hiba, hogy a szolgálati vezetők az áthelyezett dolgozók oktatását elmulasztják, arra hivatkozva, hogy mi szükség van ezek oktatására, hiszen előző szolgálati helyükön már részesültek balesetelhárítási oktatásban. Elfelejtik, hogy

az egyik szolgálati hely baleseti veszélyforrása nem azonos a másik szolgálati helyével.

Legutóbb Nagykátán tapasztaltunk ilyent. A raktárnok már négy napja teljesített szolgálatot, anélkül, hogy megkapta volna az előírt oktatást.

Az újonnan munkába állók oktatásánál is vannak hibák. Ezeknél különösen a gyakorlati oktatások elmulasztása jelentkezik, de gyakran elmarad, vagy formális az elméleti oktatás is. Veszprém-külső fűtőháznál *Németi* elvtárs biztonsági megbízott az új dolgozók kezébe adta a balesetelhárítási útmutatót s ezzel le is tette az oktatás gondját.

Az ilyen és hasonló hibák azért fordulhatnak elő, mert a szolgálati vezetők és a munkavédelmi bizottság tagjainak ellenőrző munkája nem kielégítő. A mulasztók nem érzik, hogy hanyagságukért felelősségre vonják őket.

Az ellenőrzés hiányának elsősorban a dolgozók vallják kárát, de érezteti hatását a tervteljesítésben is.

Üzemi bizottságainknak fontos feladatát kell hogy képezze a balesetelhárítási oktatás eredményessé tétele. Az oktatási és propaganda csoport állandóan ellenőrizze, hogy egy-egy új, vagy áthelyezett dolgozó részesült-e balesetelhárítási oktatásban, az oktatás színvonala, tartalma, formája kielégítő-e. Ne engedjék, hogy a dolgozó addig munkába álljon, amíg el nem sajátította a szükséges gyakorlati tudnivalókat. Mulasztás esetén javasolják a mulasztásért felelős felelősségrevonását. Legyenek segítségére a biztonsági megbízottnak, és az oktatónak azzal, hogy a megtörtént baleseteket tanulságosan feldolgozzák. Segítsenek a szemléltető oktatási anyagok összegyűjtésében. (Rossz szerszámok, fényképfelvételek stb.).

Szervezzék a munkamódszerátadást, gondoskodjanak arról, hogy az oktatásról hiányzók pótoktatásban részesüljenek. Harcoljanak minden olyan káros nézet ellen, amelyek az oktatások lebecsülését célozzák, a balesetelhárítási oktatás eredményességét gátolják.

Ami gátolja a versenyt

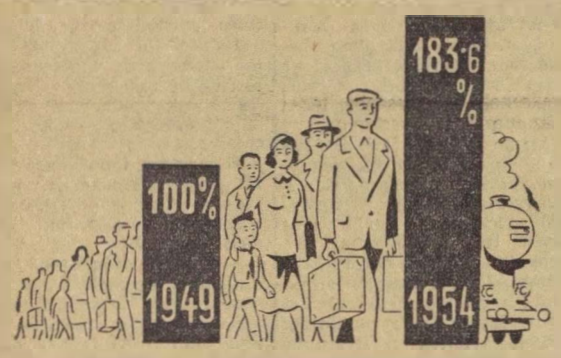
Az ajkai erőmű saját tulajdonát képező romos kocsikból oldalt leereszthető, szénszállító nyitott teherkocsikat készíttetett a *Győri Vagongyárral.* Ez nagyon hasznos dolog, hiszen a vasút munkáját segíti. *Hiba azonban az, hogy ezek a kocsik kézifékesek, féketlenek, vezetékesek.* A kocsik a hegyi pályának számító csingeri térségben járnak légfékes vontatással. Mondanom sem kell, mennyire gátolja a versenyt a légfékes mozdonyok által vontatott szerelvényekben a sok kézifékes, vagy féketlen kocsi, nem is beszélve arról, milyen nagy baleseti veszélyt jelentenek. Lássák el ezeket a kocsikat légfékkel, hogy ne akadályozzák a lejtőkadta lehetőségek kihasználását és ne idézzenek elő balesetet.

Bognár Károly
tehervonati fővizsgáló, Tapolca

2156 perc rövid menetidő egy hónap alatt

A székesfehérvári fűtőháznál *Molnár IV. József* mozdonyvezető versenyre hívta ki a személyvonati mozdonyvezetőket a rövid menetidő alkalmazásának kiterjesztésére. A verseny a munka ünnepe tiszteletére indult és április 1-től április 30-ig kitűnő eredménnyel járt. Egy hónap alatt 2156 perccel, azaz 35 órával és 56 perccel rövidítették meg a késett személyvonatok menetidejét a fűtőház dolgozói.

A legjobb eredményt 328-as sorozatú gépükkel *Pálmai György* mozdonyvezető és *Kassai József* fűtő érték el, 229 perc rövid menettel. A 342-es sorozatú mozdonyoknál első *Leposa István* mozdonyvezető és *Krisztián György* fűtő 43 perccel, a 22-es sorozatú gépeknél első *Csalja László* mozdonyvezető és *Varga István* fűtő, 73 perccel.



A vasutak utasforgalma 1949-ről 1954-re 83,6 százalékkal nőtt.
(A Központi Statisztikai Hivatal jelentéséből.)

1954-ben a vasúton 30,3 millió tonnával több árut szállítottak, mint 1949-ben.
(A Központi Statisztikai Hivatal jelentéséből.)

A béke mivelünk győzni fog!

Boldogságtól sugárzó arccal szállt le a vonatról *Hagaráné,* Szombathely küldötte. Egyszeriben szerette volna mind elbeszélni a sok gyönyörű élményt, amit az anyák országos konferenciáján magába zsúfolt, de csak annyit mondott a hazatért vasmegyei küldötteket fogadó asszonytársaknak:

— *Majd sokat mesélek, aztán meghalljátok a beszámolómat. Most rohanok a gyerekekhez...*

Odahaza gyors szemlét tartott, elégedetten állapította meg, hogy a nagylány Edit jól ellátta a kisebbeket, amíg ő odavolt, s jóformán még ki sem fújta magát, hétfőn este pontosan jelentkezett szolgálatra a fűtőházban, ahol kocsitisztító. Mondták neki, minek jött be, miért nem pihente ki magát alaposan, de ő csak legyintett és annyit jegyzett meg: „*A munka nem várhat, pihenére meg lesz még idő.*" S végig dolgozta az éjszakai műszakot.

★

— Ilyen ő, nincs egy perc nyugta — mondja *Szakály* elvtárs párttitkár, amikor kedden reggel a szombathelyi alsó fűtőházban özv. *Hagara Zoltánné* után érdeklődünk, hogy megkérdezzük tőle, milyen tanulságot, milyen üzenetet hozott az anyák konferenciájáról a szombathelyi vasutas asszonyoknak.

— Csakhogy most műszak után persze hazament, s végre talán kialussza magát — teszi hozzá a titkár.

Szakály elvtárs tévedett, mert amikor a Hevesi Ákos utcai lakás ajtaján kopogtatunk, hogy kénytelen-kelletlen megzavarjuk Hagaráné megérdemelt pihenőjét, néma csönd a válasz.

— Nem feküdt az le, kiment az anyjához Körmendre kukoricát vetni — adja meg a magyarázatot a ház másik lakója, egy öreg bácsika. — A gyerekek? Az iskolában.

Hm, újabb nemvárt akadály. Nincs mit tennünk, gyerünk Körmendre! Igen ám, de hova? A körmendi határ melyik részén keressük az anyák konferenciájának szombathelyi küldöttét. Ezt már nem tudja megmondani a bácsika. Gyors körtelefon a leányiskolákba. A mezőgazdasági technikumban meg is találjuk *Hagara Edit* másodikos tanulót. Pár szóval értelmesen elmagyarázza, hogyan találjuk meg a nagymama, özv. *Horváth Sándorné* kicsiny földjét ahol édesanyja most kukoricát ültet, ahelyett, hogy odahaza pihenne.

★

Már robog is a fürge motorvonat Körmend felé. S amint elsuhan az ablak előtt a csodás tavaszi pompában kibontakozó gazdag dunántúli táj, egyszeriben megértjük: *nem is lehet most pihenni.* Csupa élet, csupa mozgás, csupa szorgos munka az egész vidék. Itt trágyát hordanak, ott szántanak, emitt vetnek, amott már simítóznak. Az aranyos napfényben fürdő smaragdzöld vetéseket árnyas szálerdők váltogatják, közben egy-egy dús orgonabokros őrház, két csinos kis állomás, *Kisunyom* és *Egyházasrádóc* élénkíti a színes képet, amely így, a vonatablak „*vásznán*" lepergetve az egész békés, nyugodt, biztonságos, szépülő magyar életet tükrözi. Ki kíván pihenni, ki tud pihenni, amikor a forradalmi megújulásra zendülő föld hív és gazdagodó életünk, békés holnapunk erősítésére szólít.

★

A 76 éves özv. Horváthné kicsiny juttatott földje és az ebből leánya, Hagaráné (meg a többi gyereke) számára kiszakított pár száz négyszögöl viszonylatában talán túlságosan nagy szavaknak, üres irodalmiaskodásnak tűnnek a fenti lelkesült mondatok, pedig nem azok. Mert miről van szó?

— Eddig minden évben hízlaltam, amióta szegény jó uram 1952-ben meghalt, most is lesz hízónak való eleség, azért kell a kukorica. Tavaly 7 mázsám termett ezen a kis földön, most még többet szeretnék, mert nő a hat gyerek, nagyobb darab kolbász és szalonna kell nekik — magyarázza Hagaráné elvtársnő, amikor a faluvégén, a szombathelyi makadámút mentén ráakadunk özv. Horváthné kis házára, s mögötte a földre, ahol most Horváth nénin kívül lánya, fiai közül is egy, meg annak a felesége szorgoskodik.

S miközben a házba tessékel, Hagaráné folytatja:

— Mert a munka meg a hat gyerek, ez az én életem. A sok munka is őértük van. Ha rájuk gondolok, sose fáradok el, minden munka kevés. Ezért is örültem annyira, amikor küldöttnek választottak az anyák kongresszusára, s kezembe véve a meghívót, azt olvastam róla: „*Anyák, akik az életet adjuk, egyesüljünk az élet megvédésére!*" Annyira szíven ütött, hogy azonnal megtanultam. Amikor Budapestre utaztam 13 vasmegyei küldöttársammal, a szépen feldíszített kocsiban is folyton ez zakatolt a fejemben. Persze, ezt kell tenni nekünk anyáknak: egyesülni. Ezt mondogattam folyton magamban. De hiszen ez vezérelt akkor is, amikor négy hónappal ezelőtt MNDSZ-titkárrá választottak a fűtőházban és hat óra alatt 35 tagot szerveztem be az MNDSZ-be, úgy, hogy most már 49 tagja van szervezetünknek. Ezért voltam végtelenül boldog, amikor a budapesti tanácsház kultúrtermében láttam, hallottam asszonytársaimat, akik mind azért jöttek, amiért én, mind azt akarták, amit én: *megvédeni gyerekeiket, békés, nyugodt jövőt biztosítani nekik.*

★

— Nagyon-nagyon boldog voltam, amikor láttam, hogy ebben az egyesülésben nekünk egyszerű munkásnőknek milyen fontos szerepünk van és mennyire megbecsülnek bennünket, vasutas asszonyokat, akik nyolcan voltunk a küldöttek között az ország minden részéből. Lám engem is beválasztottak az elnökségbe. S miközben ott ültem asszonytársaim között, és hallgattam a külföldi küldöttek szavait, *Jermolenko* elvtársnő szovjet küldöttét, az osztrák küldöttét meg a többiekét, az jutott eszembe, nagyon erősek vagyunk mi anyák, ha összefogunk. Mi, anyák le tudjuk győzni az imperialisták háborús terveit. És egyszeriben úgy éreztem, nem kell többé féltenem a gyerekeimet. *Éva* nyugodtan tanulhat tovább Kőszegen a tanítóképzőben, ahol jövőre már oklevelet kap és mehet tanítani valamelyik környékbeli kis faluba, amint szeretné. *Edit* is bátran végezheti a mezőgazdasági technikumot, semmi sem zavarhatja meg abban, hogy agronómus legyen. A VI. általános iskolás *Zolit* se azért neveli a kőszegi MÁV intézet, hogy ellenség támadjon rá, hanem, hogy motorvezető vasutas váljon belőle, amint elhatározta. És az I. osztályos *Ilonkát*, az ötéves *Zsuzsát*, a hároméves *Bélát* se kell féltenem, ha mi asszonyok összefogunk. És nem kell félteni a többi millió, meg millió gyereket sem.

— Aztán hirtelen megint az jutott eszembe, hátha mégsem sikerül. De megint végtelenül biztosnak éreztem ügyünket, amikor *Erdei Lászlóné* elvtársnő felolvasta az anyák fogadalmát és mi könnyes szemmel, elszántan mondtuk utána: *esküszünk, hogy a békét megvédjük, a béke mivelünk győzni fog!*

Amikor idáig ér, újra könnytől fényesül ennek a hatgyerekes anyának a szeme és átforrósodott hangon, szinte kiabálva ismétli az eskü szavait. Aztán hirtelen elhallgat. A pár pillanatnyi, szinte ünnepélyes csend abban a mosolyban oldódik fel, amelyet a kis Béla fakaszt. Ma ugyanis nem ment a napközibe, hanem kijött anyukájával Körmendre s most éppen újabb adag krumplilevest kér a nagymamától. Jó étvágya van, nem panaszkodhat rá az édesanyja. De meg is látszik rajta, mert olyan a kis dundi képe, majd kicsattan.

Az anyja rátekint és csendesen kérdezi:

— *Tessék nézni, hát nem kell értük mindent megtenni?*

De igen, mindent meg kell tenni értük, kedves Hagaráné elvtársnő. Meggyőződésünk, hogy meg is tesz mindent, amint ígéri most beszélgetésünk végén. Biztosak vagyunk benne, úgy lesz, amint mondja: olyan beszámolót tart, amely a közönyöseket is felébreszti és közénk hozza, hogy erősítsék az anyák táborát. Meggyőződésünk, hogy a gúnyolódók elhallgatnak, amikor az asszonyok kötelességeiről beszél nekik, ha látják, hogy ezután még keményebben fogja meg a munka végét a fűtőházban és az MNDSZ-ben is. S ha ez így lesz, akkor nem múlott el hatástalanul a budapesti anyák konferenciája a szombathelyi fűtőház asszonyaira nézve sem.

Szász Ferenc

Közel százezer forint a sárban!

A Szegedi MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÚV udvarán mintegy 88.000 forint fekszik a sárban. Nyolcvannyolcezer forint... s az üzem valamennyi munkása, vezetője naponta többször is elmegy mellette, majdcsak belébotlik — s mégis ott hagyja! Hihetetlennek tűnik, de így van. Vajjon miért? Mert a sárban nem piroshasú bankjegyek fekszenek, hanem szerszámok, gépek.

Nem messze, az üzem kapujától hét élénkpiros színű kézihajtány áll nekitámasztva a műhely falának. Az ereszről ömlik rá a víz, a kerekek lassan belesüllyednek a sárba, s az egészet gyakran „jótékonyan" betakarja a frissen hullott hó.

Két lépéssel odébb három emelőt fojtogat a sár és a víz és hasonló körülmények között várja jobb sorsát két tűzhely is. De menjünk tovább. Szabályos sorokban áll 35 vadonatúj bálatargonca — éppoly siralmas körülmények között, mint a kézihajtány, vagy a salinemelő.

A hajtókák decemberben kerültek az udvarra. — *Azért nem lehet őket elszállítani, mert hiányzik róluk a lánc* — világosított fel *Faragó* osztályvezető elvtárs. Nincs lánc, ez igaz. De ha tovább is hólében várják a hajtányok láncukat, könnyen előfordulhat, hogy mire megérkezik a lánc, addigra tönkremegy, vagy legalábbis alaposan megrongálódik a hajtány.

Az üzem a maga részéről lezártnak tartja az ügyet azzal, hogy a szükséges javításokat időben elvégezte és felszólította a szertárt a szállításra. A szertár is nyugodtan nézi az udvaron heverő gépeket, mert nekik is van mire hivatkozni: kevés az ember, nem tudnak szállítani.

Még siralmasabb a sorsuk a javításra váró kézihajtányoknak. Ezek a *Tisza-pályaudvari* „hajtánytemetőben" hevernek. A javítandó hajtányok tömegével érkeznek a vasanyagjavító részére, de — megrendelőlap nélkül. A szertár egyszerűen kirakja a teherpályaudvaron, néhány lépésre a vasanyagjavítótól a sárba. Őrizet nincs, kerítés nincs és megrendelőlap sincs. Van olyan hajtány, amelyik már másfél éve hever a „temetőben".

Látogatásunkkor hozzávetőleg 50—60 egy- és többszemélyes hajtókát „bujtatott" el a hó. S amig e gépek javításra várnak, *addig boldog-boldogtalan rongálja őket, lopkodja alkatrészeit. A hajtányokról eltünnek a láncok, ismeretlen tettesek kiszedik a csapágyakat, letördelik a farészeket.* Ilyenképpen az eredetileg tervezett 700—800 forintos javítás 1500—2000 forintba kerül, nem egyszer javítás helyett szinte újat kell készíteni.

A helyzeten *„nem lehet segíteni"*, mert nincs pénzügyi keret őrre. Pedig nem kell ahhoz különösebb számtantudás, hogy kiszámítsuk: mi kerül kevesebbe, az őr bére, vagy az ellopott láncok, csapágyak, farészek sokezer forintot kitevő értéke.

Vajon ki a felelős a sok tízezer forintnyi érték eltünéséért és a kész gépek „raktározásáért"?

Ami még elszántabbá tesz bennünket...

Most írom meg, bár decemberben történt. Debrecenben, az Ideiglenes Nemzetgyűlés tízéves évfordulóján az a megtiszteltetés ért, hogy megbízó kaptam az országgyűlés ünnepélyes ülésére.

Nem csodálkozhat senki azon, ha még ma is elfog a meghatottság érzése. 1944. december 21... Mintha filmet pergetnének előttem. Az ideiglenes kormány egy-két irodahelyiségből álló apparátusában még sem telefon, sem írógép nem volt. A város üszkös rom, kiégett üzemek, üzlethelyiségek mindenfelé. Aztán a romeltakarítás, az újjáépítés, a szovjet katonák és vasutasok segitsége... Rövidesen újból lüktetett az élet a mi szép városunkban. Az elcsüggedt emberekben reményt keltett az építés üteme, az egységbe forrt nép hősi éposza. Kibontotta zászlóját a Magyar Kommunista Párt.

Eszembe jutnak azok az eredmények, amelyeket ez a nagyszerű, dicső párt ért el a dolgozók hősi erőfeszítésével, a kollektív erőkifejtéssel. És amikor arról értesültem, hogy az amerikai imperialisták és a nyugati zsoldos kormányok fel akarják támasztani a hírhedt német hadsereget, a Wehrmachtot, eszembe jutott ha a becsületes emberek milliói kollektívan összefognak a háború erői ellen, ha ugyanezzel a hittel, s elszántsággal küzdenek családi otthonuk békéjéért, jövőjéért, a népek szabadságáért, a dolgozó milliók életkörülményeinek javításáért, nincs az az erő, amely legyűrhetné őket.

Nekünk, vasutasoknak erősé kell tenni hazánkat. Ennek egyetlen feltétele, hogy hasonló lelkesedéssel és eredménnyel végezzük munkánkat, mint tíz év óta tesszük. Csakis így, csakis az egész nép összefogásával erősíthetjük hazánkat és leszünk bevehetetlen bástyája a béketábornak. Ha összefogunk, leküzdjük a nehézségeket.

Mi békében akarunk élni, megelégedetten építeni jövőnket. Ez a törekvés egyre elszántabbá tesz bennünket.

Munkácsi László
sztahanovista mozdonyvezető
Debrecen

Üzemorvosi, munka- és balesetvédelmi értekezlet a szakszervezet központjában

Népi demokratikus államunk — mint ismeretes — a szakszervezetekre bízta a társadalombiztosítás irányítását, a dolgozók üdültetésének szervezését, a munkavédelem ellenőrzését. Szakszervezetünk egyre eredményesebben harcol a dolgozók munkakörülményeinek javításáért, a balesetet megelőző óvórendszabályok betartásáért, a balesetet szenvedettek védelméért.

Ennek a célnak jegyében január 19-én országos értekezletet tartottak a Vasutas Dolgozók Szakszervezetében. Az értekezletet az üzemorvosok, igazgatósági főorvosi hivatalok, a Központi Egészségügyi Hivatal, s a MÁV kórház és Központi Rendelő Intézet vezetőinek, valamint közel száz munkavédelmi felügyelőnek jelenlétében tartották meg.

Az értekezlet három fontos napirendet tartalmazott, s ezek mindegyike egy célt szolgált: mindent elkövetni a balesetek elkerülésére, a dolgozó ember védelmére. Az üzemorvosoknak tartott értekezleten *dr. Rottenbiller Alajos* elvtárs, VSZTO főorvos az üzemorvosok tennivalóit, majd *Krekó Ferenc* elvtárs, a munkavédelmi osztály vezetője a munkavédelmi szervek feladatait ismertette. Ezután került sor *dr. Hedry Endre* egyetemi tanár filmvetítéssel kisért előadására, amelyben a magyar orvosi karnak a baleseti sebészet terén elért kiváló sikereiről számolt be. *Dr. Oó Lajos* elvtárs, a MÁV kórház igazgató főorvosa *„A traumatológia (baleseti sebészet) fejlődése az államvasuton"* címmel tartott beszámolót. A kitűnő előadásokat a hallgatóság értékes hozzászólásokkal egészítette ki.

Lapunk következő számaiban folyamatosan közöljük a nagyjelentőségű értekezleten elhangzott előadásokat és hozzászólásokat.

A szakszervezeti mozgalom régi harcosa emlékezik

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Szakszervezetek Országos Tanácsa újjászervezésének 10. évfordulója alkalmából Munka Érdeméremmel tüntette ki *Veszeley József* elvtársat, a Landler Jenő Járműjavító anyagosztályának vezetőjét.

Veszeley elvtárs 17 éves korától résztvett a munkásmozgalomban. 1919-ben vöröskatona volt, majd Horthyék internálták Hajmáskéren és Zalaegerszegen. 1921-ben szabadult ki. Nem tudták megfélemliteni, a sok megpróbáltatás még keményebbé edzette. De amikor megkapta a meghívót a SZOT átszervezésének 10. évfordulójával kapcsolatos jubileumi ünnepségre, amikor átadták a kormány magas kitüntetését, a kemény harcos megilletődött.

— Eszembe jutnak a 30-as évek nagy sztrájkjai — mondja — a sztrájktörők elleni harc. *Apró Antal* elvtárs brigádjában voltam és eredményesen vettük fel a küzdelmet a sztrájktörőkkel szemben. Majd kis szünet után folytatja: életem a felszabadulás után vált nyugodttá, teljessé. Makón ért a felszabadulás. Hozzáláttunk a Magyar Kommunista Párt és a szakszervezetek helyi szervezeteinek megalakításához, nemcsak a városban, hanem a környéken is. Megalakítottuk Makó legnagyobb szakszervezetét, a *szeged—csanádi vasutasok szakszervezetét*, amelynek elnöki tisztét 1948-ig töltöttem be, utána ÚB-elnökké választottak. 1949-ben kerültem a Landler Járműjavítóba. Sokáig párttitkár voltam lakóhelyemen. Jelenleg a helyi pártbizottság tagja vagyok, de nem mulasztom el a szakszervezeti munka erősítését, támogatását sem. Mint szakvonali vezető is erőteljesen segítem a szakszervezetet. Ma más módszereink vannak, nem sztrájkok révén akarjuk életszínvonalunkat emelni, hanem a versenymozgalom kiszélesítésével, a munkafegyelem megszilárdításával, a többtermeléssel.

A kitüntetés arra kötelez, hogy még jobban és lelkiismeretesebben végezzem munkámat. Mivel a termelés szempontjából igen fontos helyen vagyok, mindent megteszek annak érdekében, hogy pártunk és kormányunk célkitűzését az új szakasz politikájának megfelelően hathatósan segítsem — mondotta *Veszeley* elvtárs, a szakszervezeti mozgalom régi, kipróbált harcosa.

Hozzátok fordulunk francia vasutasok

Még nem felejtettük el a hazánkat rombadöntő II. világháború borzalmait, még emlékszünk a náci vérengzésekre. Ezért emeljük fel tiltakozó szavunkat Mendes-France francia miniszterelnök és társai bűnös tette, Nyugat-Németország felfegyverzésének megszavazása ellen.

Mendes-France úr úgy látszik, már elfelejtette, hogy nem is olyan rég náci csizmák taposták a párizsi utcákat, náci golyók ölték halomra a francia nép legjobbjait. Miniszterelnök Úr! Ön a francia nép sirját ássa, amikor fegyvert ad a német revansisták kezébe, nem törődve a világ népei és a francia nép tiltakozásával.

Mi, a Celldömölki Építési Főnökség dolgozói, tiltakozunk Nyugat-Németország felfegyverzése ellen és hozzátok fordulunk, francia vasutas testvérek: *kövessetek el mindent a gaztett megakadályozására.* Mi támogatunk benneteket ebben a harcban azzal is, hogy 1955. évi I. negyedéves tervünket március 29-re befejezzük.

A Celldömölki Építési Főnökség dolgozói nevében
Stáy Ferenc
párttitkár h.

LEVELEINK NYOMÁBAN

„Igy találta a tél Kunszentmiklóst" címmel november 29-i számunkban közöltük *Szabó* Ferenc elvtárs levelét. *Blaskovics* Zoltán elvtárs, a szegedi igazgatóság helyettes vezetője intézkedésére a salakhordók téli védőruhájukat december 10-én megkapták. A pályaátjárók januárban elkészülnek. A fűtőház falazatának kijavítása, a törött üvegek kicserélése, a vízcsapok kijavítása megtörtént. A mosdót és öltözőt kimeszelték, bővítésük a fűtőház bővítésével egyidőben megtörténik. A fordítóvágány vízdaruja helyett januárban újat szerelnek fel.

★

„Miért kell a fényezőműhely dolgozóinak egészségét rontani" címmel december 20-án cikket közöltünk a Szombathelyi Járműjavítóban levő állapotokról. *Papp* Károly elvtárs, a KPM I/6. szakosztályának vezetője közölte szerkesztőségünkkel, hogy intézkedtek a fénycsövek felszerelésére. Rövidesen megjavítják a központi fűtést is.

Levelezőink írják

Szocialista Kultúra Budapest, Sztalin út 83.

„Kicsi kis bölcsőde"

Már egy hónapja, hogy megnyílt Cinkotán a MÁV-bölcsőde, de még most is fülembe cseng egy mondat, amely az átadási ünnepségen hangzott el: „fogadjuk szeretettel ezt a kicsi kis bölcsődét". Kicsi kis bölcsőde... Milyen sokat jelent ez nekünk, dolgozó édesanyáknak. Nyugodt szívvel mehetünk munkahelyünkre. A múltban 5 éves kisfiam életével fizetett, mert felügyelet nélkül kellett hagynom. Most gyermekeimnek az egészséges, gazdagon felszerelt bölcsődében boldogan telnek napjaik. Köszönet mindazoknak, akik ezt lehetővé tették.

Varga Lászlóné,
Cinkota

Akik megfeledkeznek az emberről

A gyomai laktanyába érkező dolgozók „pihenésüket" takarítással, egérirtással kezdik. De már „új módszer" is kezd kialakulni: kenyeret adnak a kis szürke állatoknak, hogy éjjel ne kelljen velük csatát vívni. A fűtés jeleit csak a szobában terjengő füstfelhő mutatja, de ettől senkinek sem lesz melege. Vésztőn csak annyiban különb a helyzet, hogy elmarad az egércsata, de a piszok, a hideg, a füst itt sem hiányzik. Többször szeretnénk ételt melegíteni, de nincs rá lehetőség; rossz a tűzhely. Vizesfás állomáson, ha a dolgozók a laktanyára vonatkozó jogos sérelmüket beírják a panaszkönyvbe, biztos, hogy a könyv eltünik.

A felsorolt hiányosságok megszüntetéséhez nem kell beruházás, nem kell felsőbb szervek segítsége, elég volna a szolgálati helyek vezetőinek jóindulata, öntevékenysége.

Vajda János
ÚB-elnök,
Békéscsaba állomás

Jobb utazási feltételeket

Több dolgozótársam nevében írom: Miért kell deres, hideg kocsikba szállni reggelenként a Budapest—Gödöllő között közlekedő BEV-vonatokon utazóknak?

Számtalanszor előfordul, hogy egyik-másik szakaszban nincs világítás, az utasok több, mint egy órát töltenek a vonaton, de olvasni nem tudnak.

Gyakran előfordul, hogy mikor Pesten kiszállnak a vonatból, a másik vágányról akkor indítják a szerelvényt, véletlennek tudható, hogy ezideig gázolás nem történt.

Kérik a dolgozók, hogy a nemdohányzó kocsikat mindig egy helyre sorolják, hogy ne kelljen keresni.

Végül egy régen húzódó problémára szeretném felhívni a figyelmet. Gödöllő állomáson a 8. és 9. számú vágányok között bérel rakterületet a TÜZÉP. Csapadékos idő esetén tengelyig érő sárban közlekednek a kocsik, az emberek térdig süppednek a latvakban. Évekkel ezelőtt a MÁV nagyobb mennyiségű követ szállított ide. Már azt hittük, hogy az utat fogják rendbehozni, de a kövek ismét vagonba kerültek és elszállították. Azóta tanácsunk már mindenfelé fordult segítségért, de eredménytelenül. Kérem a problémák megoldásához a vasút vezetőinek segítségét.

Csiba József
szerelőlakatos,
Gödöllő pályafenntartás

HÍREK

— *JELMEZBÁLT RENDEZNEK Szegeden január 29-én a Petőfi kultúrotthonban.*

— **Elsikkasztott 2500 forintot** Molnár Endre az adonyi vasútállomás árupénztárosa. A bűnvádi eljárás megindult ellene.

— *40—50 CENTIMÉTER HÓMAGASSÁGRÓL SZÁMOLTAK BE a hójelentő őrök, amikor útbaindították a 6143-as szerelvényt Csenger állomásról. A mozdonyszemélyzet, a vonatkisérők és pályafenntartási dolgozók együttes hősi munkája lehetővé tette, hogy Mátészalka-állomás ne kérjen vonatforgalmi korlátozást.*

— **Eljárást indított a vasúti rendőrség** Dorn Márton Keszőhidegkút-Gyönk vasútállomás málházója és társai ellen. Dorn beismerte, hogy a helyi Terményforgalmi Vállalat több alkalmazottjával összejátszva a fuvarlevelekre rávezetett tényleges súlyt nem rakták be a vagonokba. Az így ellopott terményt újra eladták a Terményforgalmi Vállalatnak.

— *A „MONTMARTREI IBOLYÁ"-t mutatja be a ferencvárosi tömb színjátszó gárdája január 29-én a ferencvárosi kultúrotthonban. Az előadást Szervei Attila rendezi.*

— **Újabb 58 lakást** kaptak a vasutas dolgozók. Pesterzsébeten 40-et, Rákospalotán 18-at.

— *SZÁZEZER FORINT ÉRTÉKBEN vásároltak könyvet a gócponti könyvtárak. A vasutas könyvtárakban eddig kevés magyar klasszikus mű volt található. Most pótolták ezt a hiányt.*

— **„Kiváló vasutas" kitüntetést kapott** Kompis Márton távirda munkavezető. Április 4-re Szilágyi Lajos távirdamesterrel vállalták, hogy Vinyesándormajor állomáson az egész távközlő berendezést új épületbe sezrelik át, szerelőkocsi igénybevétele nélkül.

— **Hatalmas hóvihar tombolt** 18-án Diósgyőr felett, mely nagymértékben akadályozta a kohászok munkáját. A többszáz főből álló hótakarító brigád és a MÁV dolgozói odaadóan fáradoztak azon, hogy a gyár útjait szabaddá tegyék. A hóeltakarítók munkájának is köszönhető, hogy a Lenin Kohászati Művek 19-ére virradóra a napi tervet 103.2 százalékra teljesítette.

— *ÚJ VASÚTÁLLOMÁS ÉPÜL Mezőkövesden. A munkához a környékbeli lakosság is jelentős segítséget nyújt. Úgy tervezik, hogy az új vasútállomást április 4-én adják át a forgalomnak.*

AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ KÉPZŐMŰVÉSZ KÖRÉNEK KIÁLLÍTÁSA

Az Északi Járműjavító dolgozóinak képzőművészeti köre házi kiállítást rendezett, amelyet nagy érdeklődéssel látogatnak az üzem dolgozói. Söprü Ferenc asztalos, Kosslus Károly betüíró, Gomola József lakatos, Bottyán János műszerész, Kéri Kálmán mázoló és Kálmán József esztergályos tehetséges, élettől duzzadó alkotásai szerepelnek a kiállításon.

(Kovács Géza felv.)

SZOCIALISTA VASUTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI. Sztalin-út 83. sz. — Telefon: 228—995 428—317. 428—332. Üzemi telefon: 16—76 39—19. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 5. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 JANUAR 31.

Szerte az országban a vasutas dolgozók tizezrei irják alá a Békevilágtanács felhivása alapján a békeivet. Képünkön Acs János tolatásvezető Budapest-Angyalföld forgalmi irodájában aláirja az ivet.

(Kovács Géza felv.)

A vasutasok hozzájárulása az árualap gyarapításához

A Központi Vezetőség 1954. októberi határozata, a szocializmus gazdasági alaptörvényére támaszkodva megállapította, hogy az életszínvonal állandó emelésének biztosítására tervszerűen fejleszteni kell a lakosság vásárlóerejét, s ennek megfelelően szüntelenül növelni és bővíteni kell az árualapot. Az árualap állandó gyarapítása tehát az életszínvonal emelésének egyik sarkköve. De a népgazdaság tervszerű fejlesztése is megköveteli az árualap és a vásárlóerő összhangját. Az árualap és vásárlóerő összhangja azonban nem egyszerűen mennyiségi kérdés. Az árualap szerkezetének összhangban kell lennie a kereslet szerkezetével, az árualapnak fedeznie kell az egyes árufajtákban fellépő keresletet is.

A kormányprogram, az új szakasz politikájának sikeres megvalósítása érdekében tehát nemcsak a nehéz- és könnyűipar, az ipar és mezőgazdaság közötti aránytalanságot kell felszámolni, hanem az egyre növekvő vásárlóerő és igények kielégítéséhez szükséges árualapot is biztosítani kell.

A júniusi program óta elsősorban a parasztságnak, de a munkásosztálynak is növekedett a vásárlóereje. A vásárlóerő és elsősorban a parasztság vásárlóerejének növekedése jelenleg gyorsabb ütemű, mint a központi árualap egyes cikkeinek növekedése. Az összhang megteremtése tehát sürgetően követeli az árualap bővítését.

Az árualap bővítése elsősorban az ipari és mezőgazdasági dolgozók feladata. De a vasutasok is sokat tehetnek az áruboség megteremtése érdekében. A vasúti munka minőségének javításával is jelentősen hozzájárulhatunk az ország árualapjának gyarapításához s ezzel az életszínvonal emeléséhez.

Van azonban sok egyéb terület is, ahol lehetőségünk nyílik az árualap bővítésére. A vasútnak sokezer négyszögölnyi parlagon heverő területe van, mely alkalmas például gyümölcsfák telepítésére, a lakosság gyümölcsellátásának javítására. A vasúti pályák mellett húzódó kaszálók gazdaságosabb kihasználása segítené az állatok jobb takarmányozását, javítaná a lakosság husellátását. Központi segítséggel jelentősen lehetne növelni a vasutasok körében a méh-tenyészlést, a pályaőröknek nyújtott anyagi segítés pedig tehenek beszerzését, istállók építését könnyítené meg.

A pályafenntartás dolgozóit — különösen enyhe tél idején — foglalkoztatni lehetne kosárfonással, seprűkészítéssel, más időszakban cirok ültetéssel, fűzfatermesztéssel, melyeket aztán igen jól felhasználhatna többek között a pályafenntartás hófogók készítésére.

Az anyagszerkezelési szolgálat jelentősen csökkentheti az egyes anyagkészletet, melyet felhasználhatnánk népgazdaságunk más területén. A járműjavítók és pályafenntartási főnökségek gondoskodjanak a hulladékanyagok gazdaságos felhasználásáról, esetleg — ha a gazdaságosság azt megengedi — gyárthatnak azokból közszükségleti cikkeket.

Mindez csak néhány gondolat, melyet dolgozóink ötletei, javaslatai rendkívüli módon kiszélesíthetnek, gyarapíthatnak. Erre meg van az alkalom elsősorban a februári termelési értekezleteken, ahol meg lehet vitatni a helyi lehetőségeket. Az árualap gyarapítását szolgáló javaslatokat a jövőben mint újítást díjazzák, megvalósításukat biztosítja a vasúti főosztályon napokban megalakult bizottság.

Az életszínvonal emelése mindannyiunk érdeke. Járuljon hozzá valamennyi vasutas dolgozó ötleteivel és munkájával az árualap gyarapításához, a népjólét emelése programjának sikeréhez.

A FELSZABADULÁSI VERSENYBEN

Dorog állomáson Gáspár Dezső forgalmi szolgálattevő tett elsőnek felajánlast. A vállalás teljesítése jó együttműködést követel munkatársaival. Képünkön Polacsek Irén kocsifelirót látja el utasítással, hogy gyors és megbizható adatszolgáltatás révén munkáját könnyebben végezhesse.

(Perkis Emil felv.)

A FELSZABADULÁSI VERSENY HIREIBŐL

A szolnoki csomóponton eleven valóság a verseny

Ha egy szolgálati hely jól végzi munkáját, azt a külső jelek nyomban elárulják. *Szolnok állomáson* például az első percekben értesül róla a látogató, hogyan dolgozott az előző műszak, kik értek el jó eredményt a dolgozók közül. Az egyes vonatcsoportok között, de a vonatcsoportok alatt is egymás után mondja be nevüket a megafon. Aki ez elereszti a füle mellett, annak a szeme forog veszélyben, mert majd kibökik a dicsőségtáblára hatalmas betükkel kipingált nevek. Ha valaki a részletekre kiváncsi, teljes tájékoztatást kap a versenytáblákról a tervek dekádonkénti és műszakonkénti teljesítésről.

A fűtőház versenynyilvánossága sem marad el az állomásétól, pedig a nagy versenytáblát pár napja leszerelték, mert már nem felelt meg az egyre bővülő verseny követelményeinek. De készül és pár nap múlva kint lesz a bejárat melletti két vasoszlopon a 2x3 méteres, vasból kovácsolt, kilenc mezős, új, nagy versenytábla, amely az egész csomópont versenyéről pontos képet ad majd a nap bármely órájában, mert sötétedéskor villanyégők világítják meg.

Ha ehhez még hozzávesszük, hogy a szolgálati vezetők váltáskor mindig ismertetik az eredményeket, felhívják a figyelmet a hiányosságokra és a mozgalmi szerveknek arra is van gondjuk, hogy a megyei rádió, meg a helybéli „*Néplap*" is napirenden tartsa a csomópont versenyét, léptennyomon rá kell jönnünk, hogy *Szolnokon eleven valóság, a mindennapi élet természetes velejárója a verseny.*

Dehát, amiket a mikrofon harsog és a tábla feltüntet, *csak számok* — mondhatná valaki. *Lássuk mi van a számok mögött, hogyan születnek ezek a számjegyek, nézzük csak a számszerű eredmények mögött a munkát, az embert, a harcot a teljesítményért.*

— *Január 3-án már jöttek a bizalmiak* — mondja *Pénzes* Vladimir kocsimester — *sorravettek mindnyájunkat és érdeklődtek: gondolkoztunk-e már, mit vállalunk a felszabadulási versenyre. Meg is beszéltük mindjárt a vállalásokat és másnap már a vállalásokért folyt a munka.*

Hegedüs A. József, *Mikulas* Erzsébet, *Tiliczki* István, *Gyurki* József, de a többi szakszervezeti bizalmi is derekasan dolgozott. Nyolcadikáig együtt is voltak az egyéni és a brigád-felajánlások. Azóta állandóan figyelemmel kísérik a teljesítéseket. Dicsérnek, ha jól megy a menetrendszerinti indítás, de nyomban kész a figyelmeztetés is, ha például a gépek késve mennek be a fűtőházba. Persze akad olyan bizalmi is, akinek nem ártana, ha többet foglalkozna versennyel. *Godó* József nek, *V. Nagy* Istvánnak, *Juhász* II. Ferencnek többet kell törődnie az eredmények, lemaradások napirenden tartásával.

Az egyéni és brigádvállalások megtörténte után össze lehetett ülni a társszolgálati ágakkal a csomóponti csatlakozás megbeszélésére. Ez 8-án meg is történt. Nyomban utána az állomás és a fűtőház még külön is megtárgyalta, mit kell tenniök, hogy a menetrendszerinti indításra, a túlsúlytovábbításra vonatkozó vállalásaikat teljesíteni tudják. Igy született meg az állomás és a fűtőház között az a komplexbrigád-szerződés, amelyben a fűtőház a többi között vállalta, hogy arra a hat tolatós tehervonatra, amely a multban géprevárás miatt rendszerint késve indult, idejében kiadja a gépeket. A tartalékokkal is baj volt. Most a fűtőház vállalta a 80 percen belüli szerelést, az állomás pedig kötelezte magát, hogy ötnaponként grafikon szerint adja be a gépeket javításra. Állják is a szavukat.

Igy születnek Szolnokon azok a számok, amelyeket versenytáblák, hangosbemondók hirdetnek és amelyek között olyanok ütik meg az ember fülét, mint az állomás második dekádbeli 103 százalékos tervteljesítése, az első műszak január 23-i 123 százalékos eredménye, a fűtőház pedig *Nemes* Ferenc mozdonybrigádjának 60 százalékos, Kiss Gyula brigádjának 46 százalékos, Szalai István brigádjának 43 százalékos túlsúlytovábbítása.

Tegyék élőbbé a versenyt Hatvan állomáson

Nem *Szilágyi II. István* elvtárs váltóőr az egyetlen, aki szolgálatba jövetelekor és hazamenet megáll néhány percre az épitkezésnél, s noha még csak az előkészítő munkák folynak, lelki szemeivel már maga előtt látja az új állomást. Minden hatvani vasutas büszke örömmel nézdelődik a nyüzsgő térségen, de nem mindegyikben ébresztaz építkezés olyan gondolatokat, mint Szilágyi elvtársban.

— *Az építkezést csaknem azon a napon kezdték meg, amikor csatlakoztunk a felszabadulási versenyhez* — mondja. — *Az ember önkéntelenül is kapcsolatba hozza ezt a három fogalmat, az építkezést, a felszabadulást és a munkaversenyt. Ugye nem nehéz megérteni, különösen itt, a hatvani állomáson, ahol mindenki emlékezik a háború borzalmas pusztításaira, hogy az építés, a fejlődés alapja a jó munka.*

Mégis nehezen indult a felszabadulási verseny, az eredmények túlnyomó részt jóval alatta vannak a vállalásnak, az üzemi bizottság személyi válságokkal küzd, ahelyett, hogy minden erejét a verseny szervezésére fordítaná, a pártszervezet nem látja el a népnevelőket elegendő és mozgósító erejü érvekkel, s a szakvezetés — bár lényegesen jobban felkarolta a versenyt, mint maga a szakszervezet — nem képes olyan erőt fordítani a versenyre, a szervezési feladatokra, mint amilyent kellene.

— Pedig helyzetünk, adottságaink most kedvezőbbek, mint tavaly, a kongresszusi verseny idején voltak — jegyzi meg *Fülöp János* elvtárs, munkaérdemérmével kitüntetett forgalmi szolgálattevő. — Tavaly az igazgatóságtól alig kaptunk támogatást, voltak olyan időszakok, hogy 20—25 vonat állt felosztalva az állomásunkon, az idén viszont az igazgatóság állandóan figyelemmel kíséri és segíti állomásunk munkáját.

Mégis az a helyzet, hogy csak néha születik egy-egy kiugró eredmény, az általános munkateljesítményben nem mutatkozik meg a versenyhangulat.

A verseny rovására megy az is, hogy legtöbbször késik az értékelés, igen sok versenyvállalási lapon január 26-án még csak a hónap első tíz napjának az eredményei szerepeltek. Helyesen állapította meg Fülöp elvtárs, hogy *sokkal előbbé kell tenni a versenyt, a dolgozókat állandóan tájékoztatni kell arról, hogyan állnak az egyes tényezők teljesítésével, mert csak igy tudják erősíteni az iramot ott, ahol erre a legnagyobb szükség van, mint például a kocsimozgatásnál, a menetrendszerinti indításnál, a gyüjtőkocsik beállításánál.*

Az Északi Járműjavító kifogásolható munkája fékezi a győri fűtőház versenylendületét

Jéghideg szél vág az ember arcába, amikor a három folyó városának pályaudvarán végigmegy. A fűtőház előtt egész sor mozdony áll dohogva, füstkarikákat eregetve. A mozdonyjavitóban és a kocsiműhelyben szorgalmasan dolgoznak. A felszabadulási verseny jelentőségét helyesen magyarázta meg a dolgozóknak *Domokos Lajos* párttitkár, mozdonyfelvigyázó és lelkesíti a derék fűtőházlakat a szakszervezet, a fűtőházfőnök és *Horváth Gábor* művezető lelkiismeretes irányító munkája is.

A lelkesedést és lendületet azonban szinte halálra itéli az anyaghiány, a mozdonyalkatosshiány. Az elvtársak — magunk is meggyőződtünk róla — jogosan panaszkodnak. Nem kapnak a 375-ös gépekhez függvasakat. A javitási munkálatokhoz elengedhetetlenül szükséges 7 8-as anyákat hiába kérik. A napokban a győri vagongyárból kaptak 75 darabot.

A budapesti igazgatóság vizsgálja meg, hogyan segíthetne a győri fűtőház dolgozóinak problémáján. Hétféle mozdonyt állomásítottak a fűtőháznál, de anyagról nem gondoskodnak a javításhoz. Pedig a gépek állapota egyre rosszabb. A pannonhalmi vonal nagyon rongálja a gépeket. A 411-esekhez nincs vonóhorgojuk. Tavaly januárban kértek az északi osztószertártól és őtszöri sürgetésre, valamikor szeptember végén kaptak belőle. Nincs sárgaréz hegesztőhuzaljuk. Nem csoda ezek után, hogy a fűtőház példaképei, akik minőségi munkát végeznek, s magukkal ragadják dolgozótársaikat, mint például *Majoros Rezső* és a *Tóth Dezső* mozdonylakatosok „csak" 120 százalékot teljesítenek. Nyolc órát állnak a „*kanálisban*", huzatban, dermesztő hidegben. Szeretnének többet nyujtani a versenyben, de valahol az anyag útja elzáródik, s bizony nem túlságosan udvarias kifejezésekkel illetik a versenyt fékező bürokratákat.

A vízhiány is hűti a fűtőházak lelkesedését. A vízház centrifugális szivattyúját már egy esztendeje elküldték az Északi Járműjavitóba javításra. Egy villamosmotor felév után most érkezett meg generáljavitásból. A vízellátást a motorok ötletes cserélgetésével, illetve átépítésével oldják meg — vagy a turbót, vagy a motort viszik át az elromlott gép helyére. Kínlódással, erőpazarlással folyik a vízellátás. Ha *Németh Béla* szivattyúkezelő nem veszi észre, az Északi Járműjavító hibájából sokezer forintos kár mellett a vízvételezés teljesen megállt volna. A kijavított villanymotorban ugyanis — három nap után — fellazult a tekercseket hűtő ventillátor. Szidják is az északiakat és különösen nem barátságosan emlegetik *Bottyán* művezető nevét, akinek rossz ellenőrző munkája okozta a motor tiszavirág-életét. Most mehet vissza, javításra és ha igy megy, talán félév mulva végre együtt jön meg a villanymotor a hozzátartozó centrifugálszivattyúval és nem külön.

A serleges szénszerelő nagyjavításra vár. Hiába kérték másikat. Szállítószalaggal vesződnek és most értjük meg azt is, hogy miért áll az a sok gép a fűtőház előtt: szerelésre várnak. A szerelvény pedig gépre vár, romlik a győri forgalmisták menetrendszerinti indítási tervének teljesítése. Gyakori a többórás indulási késés.

És ezeket nem akarják észrevenni Budapesten? . . .

Egy vonatkiséró brigád a sok közül

(Tudósitónktól.) Pécs állomás egyik gyorstehervonata kizárólag közellátási cikkeket szállít a fővárosba. *Józsa Gyula* vonatvezető és brigádja tisztában vele, milyen fontos, hogy Pecsett és a szomszédos állomásokon feladott zöldség s egyéb élelmiszerküldemény friss állapotban, gyorsan Budapestre érkezzen. Indulás előtt, de sok esetben menetközben is megbeszélik a tennivalókat a mozdonyszemélyzettel, a menetirányítóval. Igy érik el, hogyha például *Beremenden* a délutáni órákban, feladnak valamilyen élelmiszerküldeményt, az másnap reggel már a Nagyvásártelepen van.

Józsa elvtársék egy éve végzik ezt a munkát hiánylat nélkül. Évi menetrendszerinti közlekedési tervüket 99.2 százalékra teljesitették. A felszabadulási versenyben fokozzák teljesítményeiket, hogy tulszárnyalják a múlt évi eredményt.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Minden dolgozóhoz jusson el a párt szava

FERENCVÁROS... állandóan mozgó hosszú kocsisorok, sűrűn gomolygó füstfehérek, piros jelzőszálócskák tánca a hűvös januári szélben, távoli hangszórókból idehalló utasításfoszlányok... Ilyen a kép a csomópontot áthidaló felüljáróról. Az ország legnagyobb és legfontosabb vasúti góca megállás nélkül dolgozik éjjel és nappal. Nehéz a munka és sok még a panasz Ferencvárosban, de kérdezd meg az ott dolgozó vasutast: cserélne-e könnyebb, kényelmesebb beosztásért? Nem — ez lesz a felelet. S e válasznak oka van.

A felszabadulási versenyvállalásuk szövege így kezdődik: *„...A hős Szovjet Hadsereg elhozta nekünk a szabadságot és megnyitotta előttünk a békés fejlődés útját. Ezen az úton járva, pártunk vezetésével, az eltelt tíz év alatt romok helyén korszerű technikával felszerelt állomási vágányhálózatot, modern gurítódombot és a dolgozók szociális helyzetének megjavítására öltözőket, fürdőket, valamint orvosi rendelőt építettünk."*

A Munka Vörös Zászlórendjével kitüntetett csomópont az ország legkorszerűbb pályaudvara, ahol a legkisebb beosztástól a legnagyobbig mindenki olyan munkát végez, mely kihat a vasút egészének működésére. Ferencvárosban dolgozni nehéz feladat, de Ferencvárosban dolgozni éppen ezért kitüntetés!

A FELSZABADULÁSI VERSENYBEN Ferencváros hősies munkáról tesz tanuságot. A fűtőház százelegytonnakilométer tervét 101,3, kilométer tervét 128,2 százalékra teljesítette január 24-ig. Ez idő alatt 8 2 százalékos szénmegtakarítást értek el és 52 176 tonna túlsúlyt továbbítottak. A kocsimosó 113.7. a kocsijavító 103. a mozdonyjavító részleg 102 százalékra teljesitette felajánlását.

Az állomás legjobb csapata a B-tur, a II. dekádban 104 százalékkal került az élre. De az A-tur már erősen megközelítette az élenjárót. Január 24-én éjjel vonatterhelési tervüket 112. irányvonati tervüket 108 százalékra teljesítették. A keleti gurító mennyiségi tervét 103. a nyugati gurító minőségi tervét 114 százalékra teljetette.

Ez a felsorolás azonban nem teljes. Hiányzik belőle például az, hogy a keleti gurító minőségi munkája csak 72 százalékos volt, hogy a kocsikifutásnál csak 97 százalékot értek el, hogy az A- és C-tur a II. dekádban csak megközelítette, de nem érte el a 100 százalékot. Ahol lemaradás, ahol hiányosság van, ott is ferencvárosi vasutasok dolgoznak és munkafeltételeik sem rosszabbak, mint azoknak, akik az élen járnak. S ha így van, akkor mi okozza a lemaradást? Kétségtelen, sok felé ágaznak az okok, melyek között a politikai nevelőmunka is szerepel.

Vizsgáljuk meg közelebbről a politikai okokat, a népnevelő munka hibáit. *Magyar* elvtárs, az állomás pártbizottságának titkára például elmondotta, hogy a felszabadulási versenyhez újabb agitációs érveket nem adtak. „Az aktivisták régiek, ismerik jól Ferencvárost, ismerik jelentőségét, 10 éves fejlődését." S *Göncz* elvtárs, az I. alapszervezet párttitkára nyilván hasonló véleményen van — ezért nem volt másfél hete a *„területen"*, ezért nem ismeri a verseny állását sem.

IGAZ, VAN OLYAN NÉPNEVELŐ, aki hiányos segítés ellenére is jól végzi munkáját — például a kétszeres sztahanovista kocsimester, *Fitos János*. Az ő brigádjában jó a felvilágosító munka és olyan a versenylendület, hogy ott járunkkor, délután fél 2-kor jutott csak eszükbe: *aznap még nem is reggeliztek*. De a nyugati rendezőn már nem ilyen a helyzet. *Páli Józsefné* pártbizalmi csak a mult hónap végén beszélt pártcsoportja kommunistáival és talán még régebben a csoporthoz tartozó pártonkívüliekkel. Általánosságokon kívül nem tudja, hogy mik akadályozzák a jobb eredmény elérését, mi fáj, mi tetszik pártcsoportja tagjainak.

A felvilágosító munka fogyatékosságait azzal indokolja *Magyar* elvtárs, hogy kevés az állomáson a párttag. Ez igaz. De éppen *emiatt kellene fokozottabban törődni a párttagok aktivizálásával, nagyobb segítséget, több agitációs érvet nyujtani a népnevelők munkájához és fokozottabb ellenőrzéssel hangsúlyozni a népnevelő munka fontosságát.*

A fűtőházi pártbizottság már sokkal operatívabban foglalkozik a felszabadulási versennyel és ez meglátszik az eredményeken is. Az elmult napokban még volt náluk olyan versenytényező melyben 4—5 százalékkal elmaradtak felajánlásuktól. A pártszervezet *azonnal megbeszélésre hivta össze a művezetőket, mérnököket, kiváló dolgozókat.* Elemezték a helyzetet feltárták a hibák okait — s azóta behozták a lemaradást. A pártszervezet határozottan lépett fel a fegyelemlazítók ellen. *Jó András*, valamint *Matus Imre* mozdonyvezetőket pártfegyelmi elé állították. A pártbizottság tagjai maguk is járják a fűtőházi műhelyeket és a népnevelőkkel együtt végeznek felvilágosító munkát. De a pártmunka elkerüli például a szénszerelőt. Pedig itt is nagyon várják azokat az elvtársakat, akik közvetítenék panaszaikat: *nem kapják rendszeresen a zord időjárási pótlékot.* Fáj az is a szénszerelőknek, hogy a szakszervezeti bizalmit utoljára akkor látták, amikor aláírták versenyvállalásukat.

ÖSZTÖNZŐBB LENNE A VERSENY, ha sürgősen megjavítanák a versenynyilvánosságot. Igaza van *Jakab Gyula* mozdonyvezetőnek, amikor hiányolja, hogy nem ismeri versenytársa eredményét. És ez a jogos panasza *Kozári Józsefnek* is.

Ferencváros óriási erőfeszítéseket tesz a felszabadulási versenyben és nem maradnak el az eredmények sem. De teljes győzelem csak akkor lesz, ha minden dolgozó, minden szolgálati ág maradék nélkül teljesíti vállalását. Ehhez kell az eddiginél sokkal fokozottabb segítséget nyujtani a népnevelő munka megjavításával, a dolgozók panaszainak orvoslásával a csomópont pártszervezeteinek.

A vasutas fiatalok életéből

— VÉDNÖKSÉGET VALLALT a kulturált utazás biztosítására a pécsi fűtőház DISZ-szervezete. A küldöttválasztó taggyűlés határozata értelmében a fiatalok két hattagú ellenőrző őrsöt alakitottak, akik rendszeresen vizsgálják a szerelvények tisztaságát, fűtését és világítását és az észlelt hibákat azonnal kijavítják. A fűtőházi fiatalokkal párhuzamosan az állomási DISZ-szervezet is védnökséget vállalt az állomásépület tisztántartására, a váróterem fűtésére, a kulturált utazás biztosítására.

— HÉT UJ FIATALLAL erősödött Sárbogárd állomás DISZ-szervezete az elmúlt héten. Ezzel az állomás minden fiatalja az ifjúsági szervezet tagja lett.

— FELSZABADULÁSI VERSENYRE hívta a Landler Járműjavító *Stefán* ifjúsági motorszerelő sztahanovista brigádja a többi járműjavító villanymotor szerelő-brigádjait.

— BUDAPESTRE LÁTOGATNAK Celldömölk állomás fiataljai. Megtekintik a Nemzeti Színházat és este megnézik a *„Téli találat"* című vidám műsort.

— A LEGJOBB ASZTALITENISZEZŐK gyültek össze január 16-án a szombathelyi *Ady Endre* kultúrotthonban, az igazgatóság által rendezett asztalitenisz-versenyre. A legjobb eredményeket a Szombathelyi Járműjavító, Celldömölk állomás, az ajkai vasútépítők és a celldömölki fűtőház díszesi érték el. A győzteseket a vasútpolitikai osztály és a területi bizottság megjutalmazza.

VASUTAS TANÁCSTAGOK

Lapunkban folyamatosan közölni fogjuk azoknak a dolgozóknak nevét, akik a nép bizalmából tanácstagok lettek.

Budapesti igazgatóság:

Adámi Pál munkamester. Magyarnándor. áll., Bak Imre pőr. Szolnok, pft. főn., Bakó Kálmán áll. főn., Uiszász áll., Balogh István vez. szakm., Torbágy, vill. von. fel., Balogh László mozd. lak., Szolnok, fth., Bartucz József pőr., Szolnok, pft., Bálint Gábor vőr, Mende, áll., Benke József mks., Bp. Ferencváros áll., Benkő Sándor smk., Bp. Ferencváros áll., Berecz József vez. szakm., Bp. Nyugati műszak, Bese Lajos áll. vez., Délegyháza, áll., Békés Ferenc főint., Győr áll., Biró Sándor áll. főn., Százhalombatta áll., Boda György főáll. előlj., Bp. Kelenföld áll., Boda István áll. felv., Pécel áll., Boh Károly mks. Bodaik, ál., Bödő József vez. főell., Székesfehérvár, áll., Bukovinszki János vkezelő, Pilis áll., Czibula István kocsirend., Bp. Kelenföld, áll., Czifferi János főszakmester, Szentendre, vont., Csabai János főszakmest., Bp. Nyugati műszak, Csákó Imre munkafelv., Keleti TBKE., Csárádi Zoltán áll. vez., Ócsa, áll., Császár Géza o vez. h. Bp. Ig. II. o., Cseh János mozd. lak., Szolnok, fth., Csík Jenőné ir. dolg., Győr, áll., Csonka János kocsimest., Székesfehérvár, áll., Dárdai István felügy., Budaörs, áll., Dudás Ferenc vez. főmunkam., Nagymaros, áll. Durucz Pál műsz. ellen., Torbágy, vill. fel., Egry Mihály kocsirend., Tatabánya, felső áll., Fáczán Mihály vez. szakm., Bp. Nyugati műszak, Fekete Imre főir. kez., Ferencváros fth., Fenyvesi Pál ellen. őr Tokod, áll., Forral Józsefné főtiszt. Bp. Terézváros pft., Földesi Mártonné kocsifelíró, Tatabánya, alsó áll., Fülöp István főell., Torbágy vill. fel., Fülöp János munkamest., Keleti TBKE. Gabai János ir. dolg., Aszód, áll., Gabai László főáll. előlj., Öttevény, áll., Gábor József von.-fék. Cegléd, áll. Golyha Józsefné mks., Szajol, áll., Gróf István vez. szakm., Bp. Nyugati műszak, Gyulai Pál szakm. Bp. Ferencváros fth., Hajdú III. István főell., Kőbányafelső.

(Folytatjuk.)

Nemzetközi HIREK

SZOVJETUNIÓ

A szovjet vasutasok télen is helytállnak

A Szovjetunióban is szokatlan az idei téli időjárás. Amig az egyik körzetben hetek óta tart az erős hóvihar, a magas hótorlaszok elleni küzdelem, addig egy tőle nem messzeeső körzetben alig látnak havat. Ez a változó és egyenlőtlen időjárás sok gondot okoz a vasutasoknak, és új módszerek megteremtésére serkenti őket.

A vihar előretörőben van. Eddig csak a szibériai és a távolkeleti részeken dult teljes erejével, de most egyre terjed a Szovjetunió európai részei és dél felé. A szovjet vasutasok jóelőre felkészültek a tél fogadására: olyan állapotba hozták a hótisztító és egyéb védőberendezéseket, hogy azokat bármikor bevethessék a hóvihar frontján. Valamennyi eltört, vagy elromlott hóvédőpajzsot kijavították. A pecsorszki körzet dolgozói példát mutattak, hogyan kell időre és jól felkészülni: teljes harckészültségben várják a havat, a legfejlettebb technikai eszközök sorakoznak a betörés várható pontjain.

Az ország tekintélyes részén 25—28 fokos hideg uralkodik, a szél sebessége eléri másodpercenként a 30 métert, de egy pillanatra sem tudja megakadályozni a forgalom lebonyolítását. A pályafenntartási szakszolgálat dolgozói hősi helytállással tartják a frontot, a mozdonyvezetők felemelt sebességgel viszik szerelvényeiket. Sok helyen háromszoros védőfalakat emelnek, nem kímélik a fáradságot, mert tudják, hogy az megtermi gyümölcsét.

NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG

Ötvenszázalékos megtakarítás új kenőszerkezettel

A *„Fahrt Frei"*, a Német Demokratikus Köztársaság vasutas dolgozóinak lapja arról számol be, hogy ötvenszázalékos kenőolajmegtakarítást sikerült elérni a mozdonyok kenésénél egy újfajta kenőszerkezet alkalmazásával.

Ugyancsak műszaki újítást vezettek be a mozdonyfűtők munkájának megkönnyítésére azokon a vonalakon, ahol barnaszénnel fűtik a mozdonyokat.

OLASZORSZÁG

Az olasz vasutasok múzeuma

Rómából jelentik: A *római Termini-pályaudvaron* a közelmultban adták át a nyilvánosságnak az olasz vasutak történeti anyagát ismertető vasutas múzeumot.

A múzeum hat részre tagozódik; felvételi épületek és hidak, az olasz vasutakon használatban volt és jelenleg is használatos jelző-, biztosító- és távközlő berendezések, viaduktok, a különféle vasútvonalak, a villamosítási és gördülőanyagok osztályaira.

A múzeum anyagában előkelő helyet foglal el az 1839-ben Nápoly és Granatello között első útjára indult olasz vonat kicsinyített mása. A múzeumot mozgóképszínház egészíti ki, ahol vasúti dokumentációs filmeket mutatnak be a közönségnek.

A múzeum állandó jellegü.

SVÁJC

A gumiabroncskerekü személykocsikkal folyó kisérletek eredménye

Zürichből jelentik: Három évig tartó kutatómunka után a *Svájci Szövetségi Vasutak* mérnökei megállapították, hogy sík pályákon a gumiabroncsos kerekeken futó személykocsik nem képesek nagy sebesség elérésére.

A svájci vasútmérnökök ezenkívül számos megfigyelést tettek, amelyek mindegyike külön-külön is alkalmas arra, hogy gumiabroncsos kerekeket ne alkalmazzanak. Többek között megállapították, hogy az ilyen abroncsok kívánta könnyebb kocsiszekrények gyártására kellene áttérni de még ennél sem tudják kikűszöbölni a kocsikban érezhető kellemetlen rezgéseket.

A svájci vasútmérnökök megállapításai kinos feltűnést keltettek a gumiabroncsokat gyártó vállalatoknál.

FRANCIAORSZÁG

„Szakértők" francia vasútakon

Ötven nyugatnémet vasúti *„szakértő"* látogatott el Franciaországba, hogy a korszerű délnyugati üzemeket tanulmányozza. A lapok megütközéssel írnak erről, és emlékeztetnek a német *„turistákra"*, a tapasztalatcserére utazgató németekre, akik ilyen álarcban fontos ipari kémkedést hajtottak végre a második világháború előtt és francia katonai titkokat fürkésztek ki.

A vasutak kialakulásának története*

4. A villamos vontatás fejlődése (I.)

Bármilyen elterjedt vasúti vontatójármű a *gőzmozdony*, számos *hátránya*, főként teljesítőképességének korlátozott volta és önsúlyegységre eső teljesítménye, valamint az energiaátalakítás csekély hatásfoka miatt már a mult század végén a *villamos vontatásra* terelődött a figyelem.

A villamos energiának ipari célra való felhasználása az indukció útján való villamos energiatermelés feltalálásával és gyakorlati megvalósításával a mult század hatvanas éveiben indult meg, amikor *Pacinotti* és *Gramme* megszerkesztették az első, a gyakorlatban használt dinamót. Alig egy évtizeddel később, az 1879. évi berlini világkiállításon a *Siemens és Halske*-cég bemutatta az első villamos vontatójárművet, amely a kiállításon 0.3 km hosszú pályán személyeket szállított. A villamos vontatás kezdetben, a nyolcvanas években a városi közforgalomban kezdett teret hodítani, a nagyvasúti üzemben azonban csak később tudott meghonosodni. A nagyvasúti villamos vontatás üzeme ugyanis nemcsak méreteiben, de egyéb körülményeiben is lényegesen különbözik a közúti villamos vontatás üzemétől, a forgalom igényei, a vonatok terhelése, a vonalhálózat kiterjedése, lejtviszonyai stb. szerint.

A nagyvasúti villamos vontatásban az amerikai *Baltimore and Ohio* vasúttársaság volt a kezdeményező (1895-ben). Európában pedig *Svájc* a 40 km-es *Burgdorf—Thun* közötti vonal (1899), majd *Olaszország* és *Milánó—Varesina* közötti vonal villamosításával (1901). Az első villamosított vonalakon a közúti vasúti villamosítási rendszerhez hasonlóan 600 Volt feszültségű *egyenáramot* használtak. Az egyenáramú rendszer azonban csak a villamos erőmű közelében fekvő rövidebb vonalszakaszok villamosítására nyujtott lehetőséget.

A nagyfeszültségű, *váltakozó áramú* erőátviteli és elosztási rendszer feltalálása (*Zipernowszky, Déry és Bláthy* Ganzgyári mérnökök szabadalma 1885-ben), továbbá a *kétfázisú*, majd a *háromfázisú* rendszer feltalálása megnyitották a nagyvasúti vontatás váltakozó árammal való megvalósításának útját. Az első nagyfeszültségű, háromfázisú vontatási rendszert az észak-olaszországi *Valtellina* vasut 106 km-es vonalán $16^2/_3$ periódusú, 3000 volt feszültségű árammal a Ganzgyár építette ki 1902-ben, *Kandó Kálmán* tervei szerint. A rendszer sikerének volt köszönhető, hogy a *Giovi*-vonalat, amely *Genovát Milánóval* és *Torinóval* köti össze, szintén *Kandó Kálmán* rendszere szerint villamosították 1910-ben.

A villamos vontatás kifejlesztésére az első amerikai és európai kezdeményezések után főként azok az országok helyeztek súlyt, amelyek *vízierőben* bővelkednek, szénben viszont szegények, így *Svájc, Svédország* és *Olaszország*. A vízierők kihasználásával nemcsak olcsóbbá, gazdaságosabbá vált a vontatás, hanem egyúttal függetlenültek a vasútvállalatok a vontatáshoz szükséges szén behozatalától. Ezeket az előnyöket a vasútvillamosítás üzemi előnyei tovább fokozták.

A vasutak villamosítása során különböző *rendszerek* alakultak ki, amelyek a munkavezetéken vezetett áram neme szerint 3 alaprendszerbe és 2 vegyes rendszerbe csoportosíthatók.

a) Időrendileg első volt a *háromfázisú rendszer*, amely kettős munkavezetékről levett háromfázisú árammal és közvetlenül a vonali feszültségre kapcsolt, háromfázisú indukciós motorokkal működik (*Kandó Kálmán* rendszere a Valtellina és Giovi vasúton).

b) A második az *egyfázisú* rendszer, amely Európában $16^2/_3$ periódusú, 16.000 Volt feszültségű. Amerikában 25 periódusú, 11.000 Volt feszültségű egyfázisú áramot és soros jellegű kommutátoros motorokat használ.

c) A harmadik a *nagyfeszültségű egyenáramú rendszer*.

A három alaprendszeren kívül két vegyes rendszer is kifejlődött:

d) Az *egyfázis-egyenáramú rendszer* a munkavezeték 15.000 Volt feszültségű áramát kisebb feszültségre transzformálja, majd egyenárammá alakítja át.

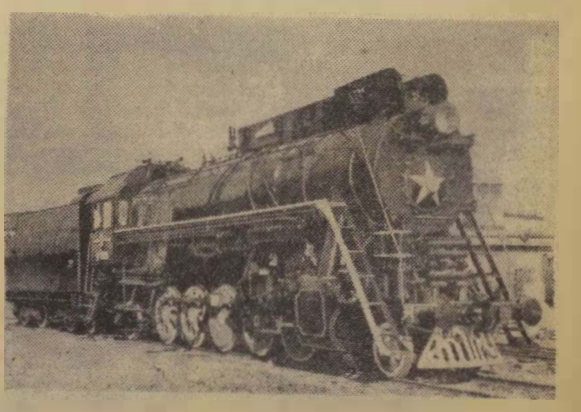
e) Az *egyfázis-fázisátalakítós* rendszer, amely a munkavezeték egyfázisú áramát különböző rendszerek szerint alakítja át sokfázisú árammá.

A vegyes rendszereknek számos változata fejlődött ki. Ezek közé tartozik *Kandó Kálmánnak* a *Magyar Államvasutak* budapest—hegyeshalmi fővonalán megvalósított egyfázis-sokfázisú átalakítós rendszere, az úgynevezett *fázisváltós rendszer* is (1933).

Ez idő szerint legelterjedtebbek a $16^2/_3$ és a 25 periódusú váltóáramú rendszerek, továbbá az egyenáramú rendszer, míg az 50 *periódusú rendszert* a magyar kezdeményezést követőleg a Németországban, a *Höllentahlbahnon* (1934) és Franciaországban az *Aix-les—Bains—La Roche sur Foron* közötti 78 km-es vonalon használják (1951). A Höllentahlbahnon 4 különböző rendszerű mozdonyt, az utóbbi vonalon két különböző rendszerű vontatójárművet tartanak üzemben. *(Folytatjuk)*

* Csanádi György: „Vasúti üzem" című könyvéből.

AZ ÚJ SZOVJET „LV"-TÍPUSÚ TEHERVONATI MOZDONY



A vorosilovgrádi mozdonygyárban készült nagyteljesitményü új mozdonynál megjavitották a kazán vizellátását, központositották a forgórészek automatikus olajozását, több alkatrész tartósságát növelték. Olyan szerkezettel látták el az 1—5—1 elrendezésü mozdonyt, amely lehetővé teszi a nehézsúlyú szerelvények gyors indítását és az emelkedőn a megcsúszás kiküszöbölését.

(M. Ozerszkij felv.)

Visszaszerzi-e hírnevét Miskolc csomópont a felszabadulási versenyben?

Emlékeznek-e — és elég gyakran, elég élesen emlékeznek-e a miskolci vasutasok 1954 június 4-re? Él-e bennük ennek a napnak forró öröme, szemükbe villan-e a kongresszusi zászló egyöntetű fénye most, amikor ismét nagy ünnep közeledése lendíti versenyre a hétköznapi munkát?

*

Egy-két nappal a decemberi taggyülés előtt jelent meg a *Rákosi Művek* felhívása. Az I-es. forgalmi alapszervezet taggyülésén már visszhangot is kapott: felszólalásra jelentkeztek *Erős Ferenc, Bátok Ferenc* és *Tassi István* forgalmi szolgálattevők, hogy az elsők lehessenek felajánlásaikkal. S a kommunisták példamutatása nem maradt elszigetelt, terebélyesedett, megszületett a *szemelyvonati vonatkísérő brigadok párosverseny-felhivása* Debrecen. Nyiregyháza és hatvan állomas vonatkisérőihez, a kereskedelmi szolgálat felfrissitette a versenyt *Miskolc-Gömöri palyaudvarral.*

A lelkesedés tüze nem hünyt ki

Igen, a verseny legkezdetibb eredményei arra mutattak, hogy a lelkesedés tüze, amely tavaly a kongresszusi zászlóval jutalmazta a csomópontot, nem hünyt ki, csak halványabban izzott. És talán ez tevesztette meg a szakvonali vezetest, a pártszervezetet és a szakszervezetet ez az egysegesnek tuno fellobbanas, a felajánlási ivek óráról órára szaporodó száma. Mert mi történt? A verseny hangulatába más, merőben kedvezőtlen hangulati tenyezők keveredtek, amelyek többnyire az egyéb szakszolgálatu ágak ellen iranyultak. Ketségtelenül voltak olyan körülmények, amelyek akar a vontatás, akár a palyafenntartás vagy a TBKE munkája ellen kelthettek hangulatot — de vajon a forgalom munkájában nem akadtak szepseghibák? Mert igen dicséretes kezdeményezés, hogy *a helyettes főnök, a térfőnök és az oktató tisztek személyszerinti patronalast vállaltak az egyes turok felett, de a patronálásnak sokkal szebben és gyorsabban mutatkozna eredmenye*, ha a patronaló elvtarsak kevesebbet hanytorgatnak a *masik* szolgalati ag hibáit és a dolgozokat sokkal inkább az *együttműködésre* serkentenék. Vegyék és vételnek eszre kivétel nélkül valamennyi dolgozoval, hogy *a miskolci csomopont eredmenyeinek romlasa főként az együttmuködes hibáiból adodott*, éppen ugy, mint ahogyan a kongresszusi zászló elnyerese a jó, becsületes, megértő együttműködés eredménye volt.

Együttműködésről beszélünk, de hogyan fonódhat ez szorosabbá a többi szakszolgálati ággal, amikor az állomáson belül is beteges tüneteket mutat. A kereskedelmi részleget a forgalom olyanformán tekinti, mintha valamely véletlen folytán kapott volna szállást a szomszédságukban. Pedig mennyire rászorulna a patronálásra a kereskedelmi szolgálat, milyen sürgetően fontos, hogy elsősorban maga az állomásfőnök, de a pártbizottság, a szakszervezet egyaránt tudomásul vegye, hogy a kereskedelmi szolgálat elválaszthatatlan része az egységes egesznek, ha ott akadozik, sőt alszik a versenymunka, ha az ottani dolgozók nem ismerik még a saját eredményeiket sem — mert *rendszeres értékelés hiján nem is ismerhetik* — hogyan tudnák, hol kell erősebben meghúzni egy-egy csavart a nagy gepezetben.

Amire a forgalom panaszkodik

Lássuk ezekután, melyek azok a problémák a többi szolgálati ágnal, amelyek a forgalom szerint alkalmasak arra, hogy az együttmuködés be rossz izeket keverjenek? Foglaljuk csak össze röviden: a fűtőház gepei nincsenek megfeleloen karbantartva, nem birják a nehéz téli forgalmat, a palyafenntartas nem gondoskodik havazas esetén a gyors hóeltakarításról, legutóbb emiatt a gurítón meg kellett állni, a TBKE nem fordít elegendő gondot a gurítódomb automatikus berendezéseinek karbantartására, emiatt ketszer baleset történt.

A fűtőház falán új jelmondat-táblák tarkállanak. Ez magától értetődőnek tűnik, csupán az szokatlan kissé, hogy *a feliratok egyrésze a forgalommal való jó együttműködésre buzditja a futőházi dolgozókat.* Pédaul: *„Indulas előtt jelentsd be terhelesvállalasodat, hogy a forgalom eszerint tudja összeállitani a vonatokat!"* Vagy: *„Mozdonyfelvigyázó elvtars! Állandóan tajékoztasd az állomásirányító elvtársat és beszéld meg vele a teendőket!"*

A táblák sajnos nem jelentik azt, hogy a fűtőházat illetően most már minden rendben van az együttmuködés vonalán, s hogy ők sem panaszkodnak *vonali ácsorogtatásokra, késői gépbeadásokra.* De — meg kell mondani — valahogy úgy tapasztaltuk, hogy a fűtőház vezetőiben és dolgozóiban nagyobb a hajlandóság az együttműködés útjának simábbá tételére.

— Igen — mondják a fűtőházban —, a géprevárások száma igen nagy, de vegyük figyelembe, hogy az elmúlt héten csupán két vonalunkon 39 vonattal továbbitottunk többet, mint az őszi forgalom legerősebb hetében s százelegytonna kilométerünk decemberben két millión felül volt, ami megközelíti egy igazgatóság egész teljesítményét. Ami gépeink karbantartását illeti, javítási átlagunk hosszu ideje öt százalék körül van.

Valóban, a legutóbbi, váratlanul jött havazásnál nem tudtunk azonnal kellő szamu dolgozót biztosítani a hóeltakarításhoz — halljuk az óMiskolci palyafenntartási főnökségen. — De a felszabadulási versenyben legfőbb törekvesünk, hogy a téli időszakban biztositsuk a gyors hóeltakarítást, ehhez munkaerő segitseget is kapunk a most alakult miskolci Épitési Főnökségtől, a tavaszi munkákra pedig szaktanfolyamokon készítjük elő dolgozóinkat. Azt akarjuk, hogy április 4-re legalább öt brigadunk erje el sztahanovista szintet.

Akik először egyenrangú versenytársak

A TBKE dolgozói — mint az igazgatóság V. osztályán tájékoztatnak — most először csatlakoztak úgy a csomóponti versenyhez, hogy pontosan ismerik feladataikat, hogy úgy mondjuk, egyenrangú félként vesznek részt a felszabadulási versenyben. Sajnos, a verseny indulása táján csakugyan két aláváltást okozott a gurítón a váltóállító berendezés rejtett gyártási hibája, ezért felajánlásunk egyik legfontosabb pontja a hibamegelőzési munkák pontos elvégzése. A hozzánk tartozó berendezések működésében egyébként sem tavaly, a legnehezebb időjárási viszonyok között, sem az idén nem volt semmi zavar, újításainkkal pedig lényeges — a negyedik negyedévben 60 000 forint értékű — megtakarítást értünk el.

*

A miskolci csomópont felszabadulási versenye még nem alakult ki egységesen az egyes szakszolgálatoknál, de ezeken belül sem. Kimagasló eredmények mellett ott vannak az átlagon jóval alulmaradó teljesítmények, mint például az állomás 91 százalékos kocsikifutása, mindössze 81 százalékot elért kocsimozdítási 80 százalékos kocsitartózkodási és csupán 50,9 százalékos menetrendszerinti indítási teljesítése. A hibák mélyosak, a feladatok nagyok, de — ismét csak a kongresszusi verseny lelkesedésére kell utalnunk — a miskolci csomópont dolgozóinak ereiben olyan vér folyik, amely nagy célok érdekében igenis forróvá, tüzessé tud válni. Ne feledkezzenek meg erről egy pillanatra sem a szakvonali és a tömegszervezeti vezetők. Milyen gyönyörű, milyen felemelően szép lenne a kongresszusi zászló mellett a *Felszabadulasi Serleg* . . .

A MAGYAR SAJTÓ NAPJA

Negyedszer ünnepli dolgozó népünk a magyar sajtó napját, negyedszer eleveníti fel a népet szolgáló magyar sajto dicső elődeinek emlékét, a demokratikus, a kommunista sajtó kiváló úttörői: Táncsics Mihály, Frankel Leó, Rózsa Ferenc nevét és mindazokat, akik sajtónk idáig vezető útját forradalmi lánggal, nagyszerű harcokkal és sokszor életük árán is a szabadsághoz vezető úton irányították.

A magyar sajtó sikeresen segíti a harcot a Szovjetunió által vezetett béketábor nagy ügyéért, a proletárnemzetköziség szellemében, a dolgozó magyar nép felemelkedéséért, a haza felvirágozásáért, a szocializmus építéséért. Kiemelkedő szerepe van különösen most, amikor az új szakasz politikája az egész nép életszínvonalának erőteljes emelését írja elő, amikor a nyugati hatalmak atomőrültjei újabb világháború tüzének szitasán mesterkednek.

A multban az urak sajtója nem foglalkozott a nép gondjaival, elvétve jelent meg egy-két írás a növekvő nyomorról, a munkanélküliségről, a tudomány munkásainak dolgairól. A művészettel és a társadalommal is csak annyiban foglalkoztak, amennyiben ezt az arisztokrácia szereplési viszketegsége es anyagi erdeke megkívánta. A kapitalista ujságok berrabszolgája nem irhatta meg azt, amit érzett, amit látott, ha nem akarta, hogy kenyér nélkül maradjon.

A felszabadulás tiz éve alatt megtanulta, megizlelte a magyar sajtó munkása, milyen is az az ujságirás, mely valóban a népért van. A mi sajtónk minden sora a magyar nép történelmének megörökítője — amikor arról számol be, hogyan változik napról napra szép hazánk arculata, hogyan épül-szépül az ország, hogyan dolgoznak a nép fiai a haza felvirágoztatásáért, saját maguk felemelkedéséért, a kultúrforradalom győzelméért, az alkotómunkát biztosító béke harcos megvédéséért.

Megtisztelő, nagyszerű feladat az ujságirók munkája. A sajto éles fegyver a párt kezében, a nép védelmében, a szocializmus építésében. Tiz év azonban igen kis idő ahhoz, hogy a sajtó munkasai minden tekintetben kifogástalant tudjanak nyujtani. Nagyon sokat tanulunk a szovjet sajtó példájából és ez ad elsősorban lehetőséget arra, hogy még többet és jobbat nyújtson az ujságíró, még hívebben tolmácsolja a nép életének eseményeit, munkás hétköznapjait és ünnepelje új alkotásait, s még érthetőbben, lelkesebben mutassa meg munkánk távlatait, népünk jövőjét.

Ahhoz, hogy a magyar sajtó — igy a vasutasok sajtója is — megfelelhessen feladatának, az eddiginél is szorosabbra kell füzni kapcsolatainkat a dolgozó tömegekkel. Még inkább, mint eddig, helyet kell kapniok lapunk hasábjain a dolgozók leveleinek, értesítéseinek, amelyek védik a rászorultakat, bírálják a hibát elkövetőket, dicsérik az arra érdemeseket és módszereket adnak a munka megjavítására.

A magyar nép szereti a sajtó munkásait, a mi sajtónk, a nép, az ország sajtója és munkásai élnek is az alkotmányban lerögzített szólás- és sajtószabadság adta lehetőségekkel. A sajtó munkásai ismerik felelősségüket és arra törekszenek, hogy még hívebben tolmácsolják a párt szavát, hogy méginkább kifejlesszék a nép szeretetét. A magyar sajtó napján a sajtó munkásai megfogadják, hogy tovább javítják munkájukat és a jövőben még harcosabban képviselik népünk, a béke ügyét.

A pécsi igazgatóság a IV. negyedévben is első lett

A mult év IV. negyedében a igazgatóságok versenyének eredménye a következő

1. Pécs, 22 pont; 2. Szombathely, 23 pont; 3. Budapest 36 pont; 4. Szeged, 42 pont; 5. Miskolc, 42 pont; 6. Debrecen, 45 pont.

A pécsi igazgatóság a harmadik negyedévben kivívott első helyét jó munkával tartotta meg a negyedik negyedben is. Különösen kiemelkedő az eredménye a termelékenységi, a munkaügyi és az üzemviteli terv teljesítésénél, va amint a forgalmi és az anyagszerkezelési szolgálat mutatóinál. A jövőben fokozott gondot kell fordítania arra, hogy a pályafenntartási, valamint távközlő és biztosítóberendezési szolgálata is felzárkozzék a többi szolgálati ághoz.

A debreceni igazgató ág az előző negyedévi harmadik helyről az utolsó helyre esett vissza. Teljesítményei a palyafenntartási és az anyagszerkezelési szolgálat mutatóinak kivételével valamennyi tényezőnél *romlottak.* Különösen feltűnő a forgalmi és vontatási szolgálatnál jelentkező visszaesés. A jelenlegi versenyszakaszban elsősorban *az átlagos terhelés emelésére, a tehervonatok átlagos utazási sebességének megjavítására, a kocsitartózkodások csökkentésére, általában az üzemvitelre kell fektetnie a fősúlyt.*

A minőségi munka jelentősége a fékjavításnál

A vasúti járóművek baleseti statisztikájából megallapitható, hogy az előidező okok legnagyobb resze a legfékszerkezet helytelen működéséből adódik. Természetesen a légfékezési zavarok nem mindig jelentik a légfékberendezés elromlását. A zavarok oka sokszor a fékek helytelen kezelése.

Igen nagy a számuk az olyan fekezesi rendellenességeknek, melyek ha nem is végződnek nagyobb balesettel, megis jelentős anyagi kárt okoznak a vasutnak. Gyakran ilyen természetű balesetet idez elő a kocsik legfékjeinek nem egyidejű működése, melynek következmenye a vonat rángatása, s gyakran a vonoszerkezet szakadása. Hasonló jelenségek eredmenyezik a kerékparok lapos kopását es ezzel az ertekes abroncsanyag idoelőtti elvékonyodását. A nem kelloen tömörített legfekberendezes állandó levegő-utánpotlast, tehát jelentős energiapazarlást jelent, es csökkenti a mozdonyvezető biztonságérzetet.

Ez a néhany példa is mutatja, hogy az üzembiztos, gyors vasuti közlekedésnek és szállításnak elengedhetetlen feltetele a járművek fékszerkezeteinek megbízható működése. A jól működő fék nagyobb sebességet, több vonatot, gyorsabb szállítást eredményez.

A légfékszerkezetek kifogástalan működésének biztositása elsősorban a járműjavító vállalatok feladata, de fontos szerepe van az üzemeltetésben a vontatási és műszaki kocsiszolgálatnak is. Az utóbbi években a légfékszerkezetek fenntartásában és üzemeltetésében jelentős javulás észlelhető ugyan, de a napjainkban is előforduló hiányosságok azt követelik, hogy gyökeresen intezkedéseket kell tennünk a meg fellelhető hibák megszüntetésere.

A légfékberendezés javításanal, fenntartásánál a kormanyszelepre, a fékhengerre es a légvezetékre kell különös gondot fordítanunk.

A kormányszelep a légfékberendezes legkenyesebb szerkezete, ezért azok kipróbálását, tisztítását és javítását csakis az arra kijelölt járműjavító műhelyek végezhetik. A helyes működést sorszám szerint naplóba bevezetett bizonylattal kell igazolni. Gyakori hianyosság a kormányszelepek vizsgálatánal és javításánal, hogy a fokormány-dugattyuk illeszkedési hiányosságát a kelleténél erosebb zsirozással igyekeznek pótolni. Ez az egyszeri próbát kiallja ugyan, de üzemben, ahol levegő túlnyomás is előfordul, hamarosan átfújas következik be. Hianyosság, hogy a próbaberendezések nincsenek felszerelve diagramm-irókeszülékkel, mely a kormányszelep működését áttekinthetoen mutatja. A diagrammot helyettesitő légnyomás és időtartamadatok naplószerű felvétele — ha ezt végre is hajtják — nem megbízható es nem bizonyító ereju. Kifogásolható a kijavított kormányszelepek tisztítása és tárolása is.

Itt kell rámutatnunk egyes vontatási és műszaki kocsiszolgalti műhelyeknek arra a helytelen gyakorlatára, hogy a kormányszelep-alkatrészek javítását kellő berendezések nélkül is el akarják végezni. Ezt bizonyítja, hogy a cserejavításra leadott kormányszelepekből a belső alkatrészek gyakran hiányoznak. A kormányszelepek alkatrészeit a műszerekre előírt szigorú felületi megmunkálással kell javítani. Működésüket a kocsiszolgálati helyek próbapad hiányában ellenőrizni sem tudják. Az ilyen egyeni akciókból tehat csak kár származik.

A fékhenger és rudazata fenntartásában a legfőbb minőségi követelmény a henger alapos kimosása, a dugattyú- és tömítőbőrök fagygyú- és viaszoldatban való felújító telítése, a fékhenger helyzetének alvazon történő kimérése, a rudazatok holtjátékainak megszüntetese, a visszahuzó rugó tisztítása és kipróbalasa, a fekhenger lökethosszának pontos beállítása. Helyesen: először a kézifék és utana a legfék lokethosszát kell beállítani. Gyakori a beallításban a sorrend felcserélese. Ilyenkor legtöbbször nem kapják meg a fekorsó előírt fordulatát és ezen szabálytalanul a lökethossz megrövidítesevel *„segítenek."*

Nagy gondot kell fordítanunk a légvezeték rozsdátlanitására, portalanitására. Tudnunk kell, hogy a sűrített levegővel jelentős páratartalom kerül a vezetékbe, mely a belső felület gyors korroziójára vezet. A nagynyomású levegő a rozsdát és port a kormányszelep szerkezeteihez sodorja, ez a szelepek pontos felfekvését akadályozza, sőt a szűk furatokban eldugulást okoz. A légvezetékben a rozsda- és porlerakódás olyan nagymérvű lehet, hogy keresztmetszet-szűkülést idéz elő. Ezért a vezetéket előirásszerűen kell kifúratni és a keresztmetszetet golyó átnyomásával kell ellenorizni. A golyózást sokszor nem végzik el, elmulasztják a szűrőszita alkalmazását, a tömörseg vizsgálati jelét a segédlégtartályra nem irják fel, nem történik meg a mozdonylégvezetékek tömörségi próbája.

A légvezetékek szennyezodését idézi elő, ha a kocsik rendezésekor a tömlő végét nem akasztják fel a zárórúdra. A kocsirendezők nemtörődömségét mutatja az is, hogy az Akkermann-tömlővaltók karjait nem kezzel kezelik, gyakran letörik.

Hiányosság a légfékberendezések cserejavításának fejletlen volta. Sok helyen nincs megfelelő helyiség, szerszám, munkapad. Nincs a műhelyekben elegendő jól begyakorolt szakember, a meglévoket gyakran cserélgetik. Kevés a csereállag, több fékrendszernek nincs meg a szükséges menynyiségű csere- és tartalékalkatrésze.

Szervezési hiányosság, hogy nem történik határozott intézkedés a fékvizsgálatok időbeni megtartására. Rendszerint nem történik meg azoknak a kocsiknak fékfővizsgálata, melyeknek időszakos fővizsgalatát kitolják. Köztudomású, hogy igen sok olyan személyes teherkocsi van üzemben, amelyek fővizsgája lejárt. Ezeknek a fékfővizsgálata is elmaradt! Példaként emlithetem a NDK vasutainak szigoru fékfenntartási szabalyait, mely szerint a kormányszelepek évente cserejavítás alá kerülnek még akkor is, ha jól működnek, kijavított kormányszelepet 3 hónapnál tovább nem lehet raktáron tartani. Ha mégis rakteron marad, ujból meg kell vizsgálni a kiadás előtt.

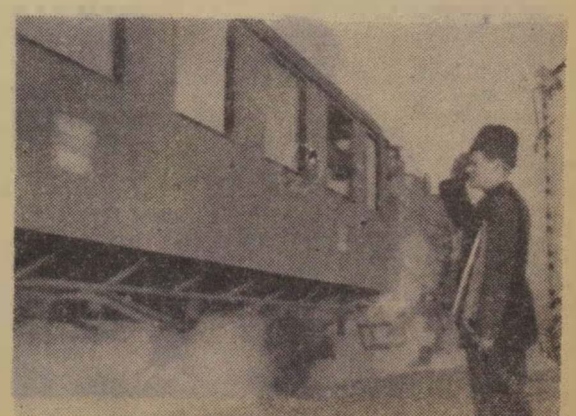
Ez az írás korántsem öleli fel a fékfenntartásnál mutatkozó hibákat, csupán a legkirivóbbakat. De ha a felsorolt hiányosságokat megszüntetjük és megoldásra váró feladataink végrehajtását jól megszervezzük, sokat lendítünk jelenlegi, egyáltalán nem megnyugtató helyzetünkön. A hibák megszüntetésének legfontosabb feltétele, hogy azokat a dolgozókat, akik a fékberendezéseket javítják és kezelik, alapos tudatosító munkával világosítsuk fel a fékek jó karbantartásának jelentőségéről, tanítsuk meg őket a fékek elvi működésére, a minőségi munka fontosságára.

Vadászy Béla.
7/D. III.

A tél nem akadály!

(Tudósítónktól.) Január 18-án *Komlón* is beköszöntött az első komolyabb téli nap, sok hóval és nagy szél'el. Amikor *Kocolnyi* Károly forga mi szolgá'attevő és *Tanács* Lajos tolatásvezető reggel átvették szolgálatukat, látták, hogy nagyon sok kocsi vár beállításra. Tudták, hogy nem lesz könnyű dolguk, de elhatározták, bebizonyítják, hogy a tél nem akadály, bármilyen zord is az idő, egy percet sem kell várni az érkezett áru kirakására. Nagy lelkesedéssel fogtak munkahoz és szolgálatukban 71 kocsit — két vonatot — állitottak be a rakodási helyre. Valamennyi kocsi ki is ürült, jóval a normaidőn belül. Lendületes munkájukkal *a leadási kocsik tartózkodási idejét az előző napi 11,4 óráról ezen a napon 6,6 órara csökkenteték*, ami 170 százalékos teljesitményt jelent.

A KIHALADÓ VONATNÁL



Gál Sándor, Lábatlan állomás legjobb váltóőre éberen ügyel a kihaladó szerelvényre, hogy még időben leinthesse, ha a vonat biztonságát veszély fenyegetné

(Farkis Emil felv.)

Üzemorvosaink a balesetek elleni küzdelemben

Amint lapunk legutóbbi számában röviden ismertettük, január 19-én üzemorvosi, munka- és balesetvédelmi értekezletet tartottak a szakszervezet központjában. Az üzemorvosoknak tartott értekezleten *dr. Rottenbiller Alajos* elvtárs, a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának főorvosa ismertette az üzemorvosok tennivalóit.

Szemaskó professzor, *Lenin* elvtárs hűséges munkatársának, a szocialista egészségügy nagy építőjének rendszerét igyekszünk megvalósítani — mondotta többek között. — Az üzemorvosi munka súlypontjai: a balesetek megelőzése az üzemekben; a sérültek helyes sebészeti kezelésének megszervezése, végül kimutatás készítése a sérülésekről és tervek kidolgozása a balesetek elhárítására.

Rottenbiller elvtárs ezután megállapította, hogy a balesetek megelőzése csak akkor járhat eredménnyel, ha a munkavédelmi felügyelők és az üzemorvos együttműködése kielégítő. Együttesen kell tartaniok az üzemi szemléket, elkészíteni a munkaterveket, a kollektív szerződésbe felvett munkavédelmi és egészségügyi pontok ellenőrzését. Jó példaként említette a pécsi igazgatósági főorvos és az igazgatóság munkavédelmi előadójának eredményes együttműködését. Kifogásolta, hogy nem fordítanak kellő gondot a rossz látási viszonyok megszüntetésére. A békéscsabai fűtőházban az égőket sűrűn belepi a por és piszok. A kazánkovacsoknál fontos volna a hallás-védelem kifejlesztése. Igen célszerű lenne a kagylós fülvédők alkalmazása. Az üzemorvosoknak gondot kell fordítaniok a lépcsők világítására, a tisztasági verseny szervezésére, ellenőrzésére, a munkahely szellőztetésére, a kéziszerszámok állapotára. Elengedhetetlen, hogy a dolgozók egyéni munkavédelmi eszközeiket használják, mint például a mozdonyon dolgozók a biztonsági övet, a fatelítők a hasizomvédőt, a villamosárammal dolgozók a szigetelő kesztyűket és cipőket, stb. Nem helyes az, hogy az egyes szakvezetők külön-külön próbálják megoldani saját területükön a munka- és egészségvédelem kérdéseit, hiszen a kettőt nem szabad és nem is lehet elválasztani.

Elmondotta, hogy az elsősegélynyujtás megszervezésében is sok hiányosságot tapasztaltak. A hibák eredője a szervezési lazaságban keresendő. Hiányosak a mentőcsomagok és mentőládák, a műszerek, kötszerek. A gyógyszerek tisztaságára nem ügyelnek eléggé. Javasolta, hogy sürgősen szervezzék meg az üzemekben az elsősegélynyújtó tartalékok kiképzését.

Hangsúlyozta, hogy az üzemorvosok fontos feladatát kell hogy képezze a sérülésekről készített kimutatás és a balesetelhárítás módszereinek kidolgozása. A továbbiakban az üzemorvosok feladatairól szólva kiemelte, hogy az üzemorvosok jó munkája, a vasutas dolgozók mainál tökéletesebb egészségvédelme, az üzemi balesetek elhárítása a munkaverseny eredményeiben, felemelkedésünk meggyorsulásában is jelentkezik.

A felszólalók értékes anyaggal egészítették ki az előadást. *Fodor Pál* elvtárs, igazgatósági főorvos javasolta, hogy a munkavédelmi felügyelők a baleseti jegyzőkönyvet mutassák be az üzemorvosoknak, hogy megfelelő intézkedést tehessenek. *Krisztinicz Aurél* elvtárs, a miskolci járműjavító üzemorvosa elmondotta, hogy sok a panasz a védőszemüvegek keretanyagának minőségére. *Vágó István* elvtárs, a szolnoki járműjavító üzemorvosa kifogásolta a közlekedő utak minőségét, mert nem felelnek meg az előírásnak. *Faludi Béla* elvtárs (Budapest—Keleti p. u.) kérte, hogy a kiképzett elsősegélynyujtóknak tegyék lehetővé kórházi gyakorlat elsajátítását. *Horváth László* elvtárs, a MÁV Pályaalkalmassági Vizsgálóállomás vezetője a statisztikák elemzésének szükségességéről, a munkahelyklima ismeretének fontosságáról beszélt. Kérte, hogy munkaklima-kamarás vizsgálatokat tartsanak a balesetek megelőzése érdekében. *Csáki Judit* a védőételek és italok kiszolgáltatásáról, a debreceni helyi jellegű és az üzemorvosok tevékenységét befolyásoló tényezőkről szólt. *Radeczki Zoltán*, a MÁV Jogügyi Hivatal dolgozója javasolta, hogy a balesetvizsgálatnál ne csak a jogász, hanem az üzemorvos is legyen jelen. *Lukács László*, a MÁV Nyugdíjhivatala küldötte arra hívta fel a figyelmet, hogy a balesetet szenvedett dolgozó sokszor eltitkolja sérülését és ezzel árt saját magának.

Rottenbiller elvtárs ezután megadta a választ, majd *Rácz Kálmán* elvtárs, a társadalombiztosítási osztály vezetője szólt az üzemorvosi karhoz. Elmondotta, hogy annak ellenére, hogy jobb az orvosi ellátás, mégis magas a beteglétszám, nagy a táppénzes betegek száma. Megállapítást nyert — mondotta —, hogy ennek oka sok esetben maga az orvosi liberalizmus; az álbetegek siránkozásait elfogadják és jogtalanul helyezik őket táppénzes állományba. Arra kérte az üzemorvosokat, hogy segítsék az üzemegészségügy javítására irányuló fáradozásokat és a hibák megszüntetése végett ismerjék meg a dolgozókat, kerüljenek közelebb hozzájuk. Magyarázzák meg, hogy a felduzzadt beteglétszám rendkívüli hatással van a szolgálatot becsületesen ellátók igénybevételére, gyengíti fizikai ellenállóképességüket, ami ismét csak a beteglétszám alakulásának statisztikáját rontja. Tartsanak előadásokat a balesetmegelőzésről és a munkavédelemről, vonják be a dolgozó tömegeket abba a harcba, amelyet a dolgozók érdekében ezen a területen folytatnak.

A munkavédelmi értekezlet anyagát legközelebbi számunkban közöljük.

NEM LESZÜNK TÉTLENEK!

A IV. Magyar Békekongresszusra készül hazánk népe, köztük a vasutasok százezres tábora. Emlékeznek dolgozóink s ha lehet, az eddigieknél is magasabbra csap a gyűlölet lángja a régi és az új világháború előkészítői ellen. Hazájukért, gyermekükért aggódó szülők, jövőjüket féltő fiatalok ragadnak tollat, hogy kifejezzék érzéseiket s ezt az eszközt is felhasználják, hogy megálljt kiáltsanak a gyilkosoknak

Így emlékezik a letűnt tőkés világra Orosz Papp Endre elvtárs Bátaszékről, majd így folytatja:

Profit, bank, nagytőke, hatalom, dicsőség.
Mind tiétek volt, potrohos gyárosok.
Néktek termelt a gyár, a munkás két keze
Tinéktek hódoltak falvak és városok.
Asszonyaitoknak minden kívánságát
Kínos munkánk árán vittétek valóra.
Kényeskedve nevelt fattyú ivadéktok
Mi bőrünkön lebzselt s élt a sok csalója!

Profit, bank, nagytőke, hatalom, dicsőség.
Mind tiétek volt, potrohos gyárosok.
Néktek termelt a gyár, a munkás két keze
Tinéktek hódoltak falvak és városok.
Asszonyaitoknak minden kívánságát
Kínos munkánk árán vittétek valóra.
Kényeskedve nevelt fattyú ivadéktok
Mi bőrünkön lebzselt s élt a sok csalója!

A Békevilágtanács Irodája 1955 január 17-én Bécsben ülésezett és meghatározta a tennivalókat. Nem leszünk tétlenek. Erről tanuskodik Tatabánya-felső vasútállomás dolgozóinak tiltakozása is: *„Követeljük! Szüntessék be az atomenergia pusztító célokra való felhasználását, semmisítsék meg a már meglévő atom és hidrogén harcászati eszközöket. Az atomenergiát állítsák békés fejlődésnek, az emberiség boldogabb jövőjének szolgálatába. Mi Tatabánya-felső összes dolgozói továbbra is harcos katonái leszünk a béketábornak. Most a felszabadulási versenyben tervünk teljesítésével harcolunk hazánk és dolgozó népünk boldogabb jövőjéért".*

És most, amikor kézről-kézre járnak a tiltakozó ívek Nyugat-Németország újrafelfegyverzése ellen, az aláírók nemcsak a mult réme ellen tiltakoznak, nemcsak szabad jelenünket féltik, hanem a még boldogabb jövönkért is harcolnak.

ÁLL A FÜRDŐ, JÁR AZ AKTA

A múlt év tavaszán a Szolnoki Járműjavító dolgozói megmegálltak a rugókovács-műhely és az alkatrészjavító felett folyó építkezés munkálatait nézni. Szinte már odakézpelték magukat a zuhany alá, s lelkendezve újságolták egymásnak, milyen nagyszerűen élvezik majd a 350 személyes fürdő áldásait.

Az épület átadása meg is történt 1954 júniusában, de az öröm korai volt. Ahelyett, hogy a dolgozók birtokba vehették volna, megdöbbenve látták, hogy lezárták az ajtókat. A kulcsot is olyan jól eldugták, hogy ottjártunkkor egy félnapi keresés után sem találtuk. Így az ajtó üvegén keresztül voltunk kénytelenek csodálni az újonnan festett szekrényeket, amelyek üresen ásítoznak.

Miért nem nyithatják meg a fürdőt? Ez a járműjavító dolgozóinak hosszú hónapok óta egyik beszédtémája. Mi is erre voltunk kíváncsiak. El is mondották, hogy a kazán üzemeltetéséért sem a tervezővállalat, sem a kivitelező vállalat nem vállal felelősséget. Fővállalkozóról, alvállalkozóról beszélnek, szerződéskötést, pótszerződéskötést emlegetnek, s a tény az, hogy az akták és a költségek emelkednek.

A hosszas *„műszaki"* nyelven adott tájékoztatás végén csak annyit tudtunk megjegyezni — de úgy gondoljuk elég is — hogy minden munkát beleszámítva, még körülbelül 93.000 forint kellene az üzembehelyezéshez, de már a fő- és alvállalkozók, a kivitelezők és egyebek június óta 174.312 forint 18 fillér kötbért és kártérítést fizettek. Nem kell nagy számtani tudás annak kiszámításához, hogy a szükséges pénzt csaknem kétszeresen felemésztette már a huzavona.

És ami körül a legnagyobb zűrzavar van, a sejtelmesen hangzó szervószelep és thermosztátkapcsoló bűvös elnevezése sem takar több értéket 4980 forintnál.

Ha a dolgozóktól az öltöző és mosdó felől érdeklődünk, csak legyintenek. Nem is gondolják, hogy hátuk mögött a bürokrácia birodalmában, milyen ádáz harc folyik az akták szaporítása és a költségek emelése érdekében. Véleményünk szerint azonban ebből semmi haszon nem származik, ebből nem lesz fürdő — csak akta.

JEGYZETEK

1.

Csak menetjegyekkel a belépés! Kísérők, várók, peronjegyet váltsanak! — hangzik az ismerős felszólítás a pályaudvar bejáratánál. Egy ötven körüli asszony — látszik az arcán, hogy vendégeket vár — egyre beljebb sodródik a tömeggel. Szinte közelharcot kell vívnia a szembejövőkkel, hogy visszajuthasson a kapu melletti asztalkához.

A szigorú kapus rá is rivall: Másik ajtón a kijárás!

Ő mit sem hederítve erre, lelteszi az előre elkészített pénzt az asztalra e szavakkal: Kérek egy peronjegyet!

A kapus hivatalos arccal átadja a jegyet, a nénit pedig elnyeli az áradat.

Ilyesmi is megtörténik!

2.

Egy alföldi kisállomásról halad kifelé a vonat. A fürge „ujfelszállók" szétrebbennek a kocsiban. Helyet keresnek. Egyiknek, másiknak akad is, de nagyobb részüknek nem. A „poruljártak" között messzenéző szemmel áll egy bácsika. Jól benne van már a korban.

Az egyik ablak mellett hosszúbundás vasutas — vonatkísérőnek nézem — most ébredezik. Első tekintete az álldogáló öregre esik. Mintha rúgón járna, úgy pattan fel, s kínálja helyét a bácsinak.

Az nem is soká szabadkozik, s helycsere közben megszorítja a fiatal vasutas kezét:

— Köszönöm fiam! Ha maga 90 éves lesz, én is nagyon szívesen átadom a helyem.

Rajnyák Fábián megállja a helyét

Tíz hónappal ezelőtt uj főnök került a székesfehérvári fűtőház élére: Rajnyák Fábián. Hiába bizonyította be három esztendőn keresztül Celldömölkön, hogy rátermett a vezetésre, egyike a legjobb fűtőháztőnököknek, aggódtak érte, amikor a felső parancs Székesfehérvárra vezényelte. Megállja-e a helyét az ország egyik legrosszabb fűtőházában, vajon urrá lesz-e a nehézségeken ott, ahol oly sok baj van a fegyelemmel, ahol klikkek garázdálkodnak, ahol esztendőkön keresztül nem volt egyszemélyes felelős vezetés?

A lepergett tíz hónap választ adott az aggodalmakra. Megnyugtató választ. Rajnyák Fábián megállta a helyét. A fűtőház elindult a felemelkedés útján.

Kíváncsi voltam erre az emberre, akiről illetékes körök a legnagyobb elismerés hangján beszélnek, akinek neve említésekor a dolgozók elégedetten mosolyognak és mintha egy láthatatlan tábláról olvasnák le a véleményadást: *„Bele való ember".*

Betessékelnek a szobájába. Ő nincs bent. Elmentek érte. A szoba hideg, fűtetlen. Mikor belép a szobába, elvörödöm vele:

— Miféle fűtőház, ahol fütetlen a főnök szobája?

Mosolyog.

— Kár lenne befűteni, kinn vagyok én egész nap.

Vizes kezét törölgeti. Örömmel újságolja: — Fél éve elromlott a 6-os számú kút szivattyúja. Ma végre leszállították. Most helyeztük üzembe.

Húsz éve van baj a vízzel Székesfehérváron. Ez a fűtőház legnagyobb gondja. Ugylátszik ez is megoldódik, mint annyi más. Hosszú a sora, mi mindent kellett megoldani a főnöknek az elmúlt tíz hónap alatt. Erről beszélgetünk.

Két napja volt a fűtőházban, amikor úgy látta, hogy jó néhányan zavartalanul folytatni kívánják a régit. Azt, hogy egyes kiváltságosok csak jól fizető útra mentek, személyvonatot akartak továbbítani, ha fővizsgáról megjött egy gép, lecsaptak rá.

Összehívta a fűtőház hangadóit.

— Elvtársak, ez így nem megy. Ugy látom, itt sok a főnök. Én nem akarok ötödik kerék lenni. Vagy én vezetem a fűtőházat, vagy maguk.

Meg kellett ismernie a dolgozóit. Meg kellett szereznie a dolgozók bizalmát, emberséges, becsületes munkakörülményeket kellett teremteni. Nem ment könnyen. De amikor látták a dolgozók, hogy megszűnt a protekció, mindenkit a munkája szerint értékelnek, felóldódott a fásultság, az évek óta rájuk kérgesedett közöny. Nem volt többé jól és rosszul fizető út, a főjavításból hazatért gépet régi gazdája kapta vissza. Nem voltak többé kivételes jogú dolgozók és olyanok, akik csak az igát húzták.

Huszonnyolc embert elbocsátott. Egyetértettek vele a becsületes dolgozók. Az volt az elve, hogy a konkolyt el kell választani a tiszta búzától — és neki volt igaza.

Azt mondják, tíz kilométereket letalpal egy nap. Mindenütt ott van, ahol a munka nehezét végzik. Bírálja, korholja azt, aki rászolgál és lelkesít, dícsér, amikor a jó szó illeti a vele szemben állót.

Van úgy, hogy éjszaka felkel, felkapaszkodik valamelyik mozdonyra és kimegy Balinkára, vagy Pusztavámra, megnézi, hogyan dolgozik a tartalék.

Hogy jut mindenre ideje? Arra, hogy vezessen, tanítson, igazságot tegyen, jó útra terelje a megtévedteket, felkeresse a betegeket, társadalmi munkát végezzen, önmagát is képezze, családi életet éljen, mert mindezt teszi.

A titok: *Szereti a munkát, az embereket, szereti az új, szép életünket.* És még valami: Minél nehezebb a feladat, amelyet rábíznak, annál nagyobb lendülettel, szívósággal hajtja végre. Most arra lelkesíti a dolgozókat, hogy az egykor — nem is olyan régen még annyira rosszhírű fűtőház — nyerje el az élüzem címet. A dolgozók hangulata, a vezető sziklaszilárd hite, az egyre javuló teljesítmények reményt nyujtanak arra, hogy a közös fáradozást siker koronázza.

(z. d.)

A Dallos Máriák ereje...

A győri pályaudvar ideiglenesen lakhatóvá tett épülettorzója fenyegető ökölnek tetszik a kereskedelmi főnökség felől érkező szemlélőnek. A felvételi épület előtti térségen a pusztulás emlékével szemben már épülnek a győri állomást felépítő munkások korszerű szállásai. A tanács gyönyörű, sértetlenül maradt épülete, karcsú tornyával érdeklődve tekint le a szédítő magasságból.

Eltüntek a romok, egész sor lakóépület emelkedik a pályaudvar mentén, lüktető, eleven élet pezseg a városban. Uj, az eddiginél szebb, a vasutasok és a közönség igényeit még inkább számbavevő létesítményekkel gazdagszik az állomás. Öröm üli meg a szíveket, a forgalmi szolgálattevők, a vonatkísérők, a kereskedelmi szolgálat dolgozói mind-mind alig várják a nagymultú állomás újjászületését.

A győri békeharcosok, *Orosz István* elvtárs vezetésével jó fegyvert kaptak a kezükbe: a dolgozók szeme előtt lefolyó események a meggyőzés kitűnő eszközei. Érthető tehát, hogy a győri vasutasok, mintha egyetlen ember volna a kiterjedt pályaudvar vasutastábora, az átérzés erejével, az atomháborút előkészítők elleni mély gyűlölettel szivükben írják alá a békét követelő íveket. Nem beszédesek, s ha mondanak is valamit, röviden mondják el: *„Ide náci nem teszi be többet a lábát!"* És ebben a mondatban *Szabó Sándor* békeharcos minden becsületes vasutas őszinte vágyát a legvilágosabban fejezi ki. És ahol ilyen őszinte és tettrekész a béke védelmének ügye, nem lehet csodálni, hogy nem várnak *„útnak indítást"* a felsőbb békebizottsági szervektől, hanem öntevékenyen, már jóelőre felvilágosító munkát végeznek.

Külön cikket érdemelne Dallos Mária lelkesedése, amely szívét-lényét áthatja. Szemüvege mögött a szeme könnybelábad, mikor a német vandalizmusról beszél: *„De ha mindnyájan összefogunk, a háború, az atomőrültek zabláját erős kézbe foghatjuk"* — mondja. — 1919 óta szolgál a vasúton. A fűtőháznál a békemozgalom úttörő harcosa. Visszaemlékezése annyira emberi, hogy a körülötte álló harcedzett férfiak is elérzékenyülnek. A két csillogó könnycsepp mégis minden szónál többet mond.

Akármerre kopogtatnak az állomás területén az aláírásgyüjtők, nincs szükség türelmes, meggyőző szóra. Valamennyien ismerik az aláírásgyüjtés jelentőségét, érzik és hangoztatják, hogy szükség van valamennyi magyar dolgozó egységes fellépésére. És ezt az elhatározást még jobb munkával is megpecsételik.

A VONAT SZABAD ÚTJÁT BIZTOSÍTJA

Kántor József, Rákosrendező pályaudvar sorompóőre éber szolgálattellel biztosítja a vonat és a tolatást végző szerelvények szabad útját a közúti útátjáron keresztül. Figyelmes munkával arra is gondol, hogy a közúti járművek és a gyalogosok ne álljanak hosszabb ideig a sorompó előtt

(Kovács Geza felv.)

EZ A LEGKEVESEBB, AMIT TEHETÜNK

Folyik a békeívek aláírása a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító kitérő szerelvény-műhelyében.

(Kovács Geza felv.)

Miért került élre Pécs az igazgatóságok versenyében

Igazgatóságunk 1954-ben öt esetben első, négyszer második, egyszer harmadik, illetve ötödik helyezést ért el az igazgatóságok versenyében.

Ha arra akarok választ adni, hogy eredményeink hogyan születtek meg, az értékelést az 1953-as esztendővel kell kezdeni.

1953. januárjában a hatodik helyen végeztünk. Augusztusban sikerült elnyernünk a második helyet, de szeptemberben újból a negyedik helyre kerültünk. Októberben felküzdöttük magunkat a második helyre egészen 1954 áprilisáig, amikor két hónapon át elsők voltunk az igazgatóságok között, majd saját hibánkon kívül az utolsó helyre kerültünk. A vállalatok ugyanis a szállítási terveiknek csak töredékét adták fel. Júliusban harmadik, augusztusban és szeptemberben az első, októberben második és novemberben újból az első helyen végeztünk.

Eredményeink eléréséhez igen komoly munkára volt szükség. Az 1953-as év tapasztalatain okulva elsősorban a szolgálati vezetők felelősségérzetét igyekeztünk fokozni, majd arra törekedtünk, hogy a dolgozók valamennyien ismerjék terveiket. Ezért a tervek időbeni felbontását és a dolgozókkal való ismertetését tűztük ki célul. Komoly gondot fordítottunk arra is, hogy a tervek teljesítését elősegítő, a vasútnál ismeretes mozgalmakat az egyes szolgálati helyeken a legszélesebb körben bevezessük. Különösen nagy jelentőséget tulajdonítottunk az „500 kilométeres" és a „2000 tonnás" mozgalomnak, a csomóponti versenynek, valamint a vonali versenynek. Ezenkívül a csurgatásos tolatási módszert alkalmaztuk sikeresen, de komoly gondot fordítottunk a többi mozgalmakra is.

A csurgatásos tolatási módszer

elterjesztése érdekében brigádokat szerveztünk, amelyek az igazgatóság területén a súlyponti szolgálati helyeken bemutatták a módszert. Sikerrel járt a vonali verseny is, amelyet azokon a vonalakon vezettünk be, ahol a szállítási feladatok lebonyolítása az egész igazgatóság eredményeit döntően befolyásolták. Hogy ez a versenyforma mennyire jól bevált területünkön, az abból látszik, hogy a negyedéves értékelésnél minden esetben volt első helyezést elért vonalunk, sőt legtöbb esetben még másik helyezésünk is. E versenyforma különösen növelte a mozdonyhaszonkilométert és a túlsúlyos vonatok számát.

Arra törekedtünk, hogy a dolgozók legnagyobb része versenyben végezze munkáját. A párt- és szakszervezeti szervek segítségével sikerült elérnünk, hogy a dolgozók 70 százaléka konkrét, értékelhető vállalást tett. Különösen nagy jelentősége volt a párosversenymozgalomnak, amelyet elsősorban az egyes brigádok között igyekeztünk kiszélesíteni. A párosverseny sikerét segítette a verseny nyilvánosságának biztosítása. Nem elégedtünk meg csupán a versenytáblákkal, hanem igyekeztünk azt egyéb eszközökkel — hangosbemondó és helyi sajtó útján is a lehetőségekhez mérten biztosítani.

A párosverseny az 500-as és 2000 tonnás mozgalom terén volt a legeredményesebb. A 2000 tonnás mozgalomban különösen a Pécsbányarendező — dombóvári vonalon értünk el jó eredményeket, ahol a megszabott 940—980 tonnás terhelés helyett a 1100—1200 tonnás vonatok szinte napirenden voltak és vannak a mai napig is.

Eredményeink elérését az is segítette, hogy az őszi forgalom célkitűzéseit a legszélesebb körben ismertettük és a dolgozók e célkitűzések megvalósítása érdekében vállalásokat tettek és ezeket teljesítették is.

A termelési értekezletek megtartását és a szolgálati vezetők felkészülését ellenőriztük, a hibákra a helyszínen rámutattunk. A dolgozók javaslatait értékeltük, és ha a termelés emelését elősegítették — alkalmaztuk. A munkamódszerek ismertetése, a tapasztalatok kicserélése érdekében szahanovista ankétokat szerveztünk. Bár ezek az ankétok bizonyos mértékig hiányosak voltak, mégis sok vonatkozásban javították a munkát.

Nem mulasztottuk el a tervek teljesítésének menetközbeni ellenőrzését sem. A szállítási munkát az érdekelt szakszolgálati vezetőkkel mindennap értékeltük és megállapítottuk azokat a nehézségeket, amelyek megszüntetése sürgős intézkedéseket kívánt.

Az a módszer, hogy állandóan a végrehajtó szolgálat ütőerén tartottuk kezünket, vezetett oda, hogy a múlt évben nagyobb feladatokkal sikerült megbirkóznunk, mint az előző esztendőkben.

Ezek előrebocsátása után bátran leszögezhetem, hogy a versenylendület fokozása, a hiányosságok feltárása és felszámolása nélkül nem tudtuk volna ezeket a szép eredményeket elérni. Munkánknál súlypontot képeztünk, s ezt mindig a párt- és kormányhatározatok szellemében tettük.

Amikor azokról a tényezőkről beszélek, amelyekre büszkék lehetünk, nem szabad elfelednünk, hogy munkánk az eredmények mellett még sok hiányosságot mutat.

A hibák egy részének kiküszöbölése rajtunk, másik része felsőbbségünk segítségén múlik. Önköltségi tervünket hosszú idő óta rosszul teljesítjük és egyelőre nem tudtuk megtalálni a jobb teljesítés kulcsát — még annak ellenére sem, hogy ennek érdekében a legjobb kádereinket állítottuk csatasorba. De eltökélt szándékunk, hogy nem állunk meg addig, amíg önköltségünket nem tudjuk lecsökkenteni a kormányprogram által előírt mérvben.

Másik hiányosság, hogy a terhelési tervszámunkat 1954. évben egyetlen esetben sem tudtuk teljesíteni, mert terhelési tervszámaink túlságosan feszítettek voltak. Ezt a tényt több esetben hoztuk felsőbbségünk tudomására, sajnos nem vizsgálták meg a tényeket és nem adtak tervmódosítást. Már fentebb említettem a 2000 tonnás mozgalmi ténykedésünket, de még a legkedvezőbb időjárás és a legmegfelelőbb szentüzelés mellett is 2—3 százalékkal állandóan a terv alatt maradtunk. Megjegyzem, hogy azok a versenypontok, amelyek alapján az igazgatóságok munkája elbírálásra kerül, nem minden esetben helyesek. Tudomásunk van arról, hogy az összehasonlítás új rendszerén dolgoznak. Várjuk az új versenyfeltételeket, és reméljük, hogy ezzel az igazgatóságok közötti versenykedv és természetesen az eredmények is tovább javulnak.

Még egy hiányosságról kell megemlékeznem. A fiatal dolgozók egy részét nem tudtuk úgy mozgósítani, ahogy ezt a szocialista munkaverseny érdekei megkívánják. Értek el jó eredményeket a fiatal dolgozók is — a Dombóvári DISZ-szervezet például a DISZ központi vezetősége vándorzászlajáért folyó versenyben második helyezést ért el. Ez a jel biztató, de nem kielégítő.

Felszabadulásunk 10. évfordulója alkalmából indított szocialista munkaversenyt felhasználjuk arra, hogy a hiányosságokat megszüntessük és eredményeinket — amelyekkel soha nem lehetünk elégedettek tovább javítsuk.

Tóth József,
a pécsi igazgatóság vezetője

A termelési értekezletek tapasztalataiból

A tervismertető termelési értekezlet egyike a legfontosabb eseménynek az üzem, a szolgálati hely életében. A termelési értekezletnek döntő jelentősége van a tervek teljesítésében, a dolgozók bevonásában a termelés irányításába, a verseny fejlesztésébe.

Lássuk, hogyan feleltek meg rendeltetésüknek a januári termelési értekezletek, amelyekre nagy feladat hárult a felszabadulási verseny elindításában.

Az előkészítés

A kezdet nem volt valami jó. A januári termelési értekezletek *elhúzódtak*, mert sok volt a tervmódosítás a szakvonal hibájából. Emiatt több helyen későn történt meg a *Rákosi Mátyás Művek* dolgozóinak felhívásához való csatlakozás, késve indult meg a verseny. A területi bizottságoknál, üzemi bizottságoknál sem látszott sok javulás az értekezletek előkészítésében. Nem mozgósították eléggé a bizalmiakat és a munkabizottságokat, a dolgozókat, az értekezleten való részvételre. Hasonlóan lagymatagnak bizonyult a pártszervezetek munkája. A hiányosságokért a közép- és alapszervezeteken kívül felelősség terheli a szakszervezet központját és a vasútpolitikai főosztályt is.

A beszámolók

A beszámolók általában nem voltak megfelelők, többnyire az tűnt ki belőlük, hogy *a szakvezetők nem kapcsolják be eléggé a dolgozókat a tervek elkészítésébe*, nem kérnek tőlük ellentervekre irányuló javaslatokat. Számos szakvezető *felkészületlenül* állt ki a beszámolókra, emiatt a vita is alacsony színvonalon mozgott.

A szakvezetők, nemkülönben a mozgalmi szervek hajlamosak arra, hogy *a termelési értekezletek időpontját önkényesen megváltoztassák*, amint ez januárban is számos esetben megtörtént. *A pécsi területi bizottság* például táviratilag elhalasztotta a termelési értekezleteket. Ennek az volt a kétségtelenül jószándékú célja, hogy a termelési értekezletek előtt nagyaktiva ülésen ismertessék a szolgálati vezetőkkel és a mozgalmi funkcionáriusokkal a felszabadulási versenyre való felkészülést. Csahogy ezt hamarabb is megtehették volna. Január 6-án ÜB-elnöki értekezletet tartottak, ennek alapján az üzemi bizottságok a termelési értekezletek előtt műszaki konferenciákon beszélték meg a feladatokat.

Az előkészítés jó volt a pécsi területen, csak késedelmes és emiatt több csatlakozás történt a dolgozók megkérdezése nélkül, ami természetesen nem volt elfogadható. Akadt a területen olyan hely is, ahol nem szolgálati egységenkint tartották meg a tervismertető értekezletet, hanem egységesen, így *a dolgozóknak csak mintegy 30—35 százaléka vett részt ezeken.* Ez történt például *Kaposvárott.*

A debreceni területen jól használták fel a termelési értekezleteket a vállalások megtételére, a bizalmiak jó mozgósító munkája eredményeként. Az értekezletek előkészítése ezúttal jobb volt, mint az előző hónapban, bár még akad javítani való.

A budapesti területen sok hiba csúszott az előkészítésbe. *Gödöllőn* például *Szőnyi* pályamester január 13-ig semmiféle konkrét intézkedést nem tett a termelési értekezlet megtartására. Oka ennek és több más hasonló hibának az is, hogy a józsefvárosi és a terézvárosi pályafenntartási főnökség ebben a hónapban *egyáltalán nem tartott értekezletet a pályamestereknek.*

Hasznosítsuk a tapasztalalatokat

A januári értekezletek hibáiból le kell vonni a tanulságokat. A közelgő februári termelési értekezleteket jól előkészítve, úgy kell megrendezni, hogy a dolgozóknak a termelés irányításába való tömeges bevonásával előmozdítsák a tervteljesítést, fellendítsék a felszabadulási versenyt.

A szakszervezeti aktívák nyújtsanak segítséget a szakvonali vezetőknek a beszámolók elkészítéséhez, mozgósítsák a bizalmiak segítségével a dolgozókat a termelési értekezleteken való megjelenésre, az aktivitás emelésére. A pártszervezetek ellenőrizzék az előkészítést, az értekezlet megtartását. Ne szűnjön meg segítő, támogató munkájuk az értekezlet megtartása után sem. Ellenőrizzék, segítsék a termelési értekezleten elhangzott javaslatok megvalósítását, a dolgozók kéréseinek orvoslását, a versenyt akadályozó problémák elhárítását.

Hatezer csapágy helyett hétezerötszáz havonta

A kocsijavítás egyik legfőbb kelléke az ólombronz csapágy. A *Landler Jenő Járműjavító* ÜV öntödéjének dolgozói a felszabadulási versenyben vállalták, hogy a tervben előírt 6000 darab csapágy helyett 7500 darabot készítenek havonta. A túlteljesítésre vállalt 1500 darabból január 26-ig már 1164-et öntöttek. A csapágyak megmunkálásánál *Szodoral* Gábor esztergályos brigádja 140 százalékos, a *Kövecses* gyalus-brigád pedig 147 százalékos teljesítményével jelentősen elősegíti a kocsik gyors javítását.

A kocsiosztály dolgozóinak januári tervében 140 kocsi középjavítása szerepelt. Ezt már január 26-ig teljesítették. A főjavításokkal ellenben anyaghiány miatt eléggé lemaradtak. A középjavítások határidő előtti teljesítésével lehetőség nyílt arra, hogy lemaradásukat a hónap végéig behozzák.

A felszabadulási versenyben a kiváló dolgozók mellé egyre többen emelkednek fel az alacsony százalékot teljesítők közül. *Albert* Ferenc vasesztergályos a múlt évben csak 85—90 százalékos teljesítményt ért el. *Szilveszter* László sztahanovista esztergályos pártfogásába vette tanítgatta, átadta neki munkamódszerét és a felszabadulási verseny jelenlegi szakaszában *Albert Ferenc már 105—110 százalékot teljesít.*

Előre gyárt az Előgyártó

(Tudósítónktól.) A nemrég alakult *MÁV Budapesti Előgyártó Építési Főnökség* valamennyi üzemrészében nagy lelkesedéssel folyik a felszabadulási verseny. *Parajdi* Bertalan munkásérdemrendes kiváló vasutas, az egész főnökség területére kidolgozta a verseny műszaki és gazdasági feladatait. Ennek alapján szülelett meg az a mozgalom, amelynek célja *a mindennapi tervteljesítés.* A brigádok és egyéni versenyzők jobbnál-jobb eredményekkel tesznek túl egymáson, hogy ezt a célt elérjék. A főnökség vasbetonszerelő üzemében január 18-án Budapest felszabadulásának 10. évfordulóján *Nagy* Gyula sablonkészítő asztalos 214 százalékot ért el jó minőségi munkával. *Barna* Mátyás vasbetonszerelő brigádja a felszabadulási versenyben 200 százalékot teljesít. *Kiss* András betonozó brigádja a Keleti-főcsatorna vasbeton elemeit két nappal határidő előtt elkészítette és ezzel már az első dekádban 223 százalékos eredményt ért el. *Balogh* János betonozó brigádja vállalását 220 százalékos eredménnyel teljesítette. De meg kell emlékezni *Bócsa* János sztahanovista brigádjáról, *Vász* Jenő brigádjáról és a lakatos dolgozókról is, akik szintén kiváló munkával segítik a főnökség tervteljesítését.

AZ IGAZGATÓSÁG „FENEGYEREKEI"

Ha valaki a közelmúltban szóbahozta Vác állomást a igazgatóságon, csak lekicsinylően legyintettek. A politikai osztály és a szakszervezet sem vélekedett kedvezően rólunk. Egyszóval mi voltunk az igazgatóság *„fenegyerekei."* Valljuk be őszintén, volt is itt hiba bőven és bizony akad még ma is. Egy azonban biztos, hogy mi, váci dolgozók fogcsikorgatva kerestük, kutattuk a hibák gyökerét. Kár, hogy ehhez nem kaptunk megfelelő segítséget, így elég hosszú idő kellett, míg rájöttünk, hogy a bajok gyökere elsősorban az összhang hiányában van.

Először a belső bajokat hoztuk rendbe. Elértük, hogy megszűnt az ellenségeskedés a brigádok között. Ma már nem hárítják egymásra a felelősséget. Az állomás vezetésében történt változás is jó hatással volt. Nagyobb önállóságot kaptak az egyes csoportok, részlegek vezetői, aktívabbak lettek, megnőtt felelősségérzetük. Az igazgatóságtól *Takács* elvtárs is többet segített, mint elődje. Nem kell attól tartanunk, hogy minden dolgozót, akinek fegyelmije van, Vácra helyeznek. Rendbehoztuk viszonyunkat a társszolgálati ágakkal, bár e téren van még javítanivaló, de a nehezén túljutottunk.

Ma már minden dolgozó eltökélt szándéka, hogy hazánk felszabadulásának tiszteletére elérjük az élüzem szintet. Tőviről-hegyire megbeszéltük, mit kell tenni ennek érdekében. A brigádok patronálását felosztottuk. Külön újítási brigád is alakult.

Itt szeretném megkérni azokat, akik olyan sokszor legyintettek Vác hallatára, legyenek türelemmel, be fogjuk bizonyítani, hogy tudunk és akarunk is jól dolgozni.

Horváth Pál
vezénylőtiszt, Vác

FORGALOMELLENŐRZÉS ÉS BÜROKRÁCIA

A FEO működésének megkezdése óta igazgatóságunk területén is csökkent a balesetek száma. Azonban vannak olyan körülmények, amelyek miatt az igazgatóságok forgalmi ellenőrségi csoportjai nem tudnak teljes mértékben megfelelni feladatuknak. Ha egy pillantást vetünk arra a tetemes és egyre szaporodó adminisztrációs munkára, amelyet a vonalbiztosoknak kell elvégezniök, láthatjuk, hogy a bürokrácia itt is akadályozza a gyakorlati munkát. Néhány példa:

Simon Miklós elvtárs, a Miskolc—sátoraljaújhelyi vonalbiztos 1951-ben 1, 1952-ben 13, 1953-ban 69, 1954-ben pedig már 159 ügyiratot kezelt. *Harsági Géza* elvtárs, a Hatvan—somoskőújfalui vonalbiztos 1952-ben 179, 1954-ben 225 ügyiratot intézett. *Ráczkevei Sándor* elvtárs, a bánrévei vonalbiztos 1953-ban 81, 1954-ben 214 ügyiratot intézett. Tegyünk összehasonlítást még a miskolci igazgatóság. III. osztálya dolgozóinak 1953 és 1954. évi aktamennyisége között is. Kiderül, hogy 1954-ben *1623 ügyirattal intéztek többet*, mint az előző évben. Nem kíván különösebb megvilágítást az a tény, hogy egy-egy ügyirat becsületes elintézése mennyi időt rabol el a forgalmi vonalbiztostól és ez a menetlevélvizsgálat és az ellenőrzés rovására megy.

Néhány szóval meg kell emlékezni arról a bürokratikus viszonyról is, amely a FEO és a III/4. forgalmi ellenőrségi csoport között szövődött. A jelenlegi ügyrend szerint ugyanis a FEO vonalbiztosa által megállapított hiányosságokat a forgalmi ellenőrségi csoport tagjai tárgyalják. Nem tudom, lehet-e érzékeltetni, milyen munkatöbbletet jelent az, hogy az egyik szerv által megállapított hiányosságokat egy másik szerv tárgyalja, még akkor is, ha az ügyet együttesen beszélik meg a FEO és a III/4. vonalbiztosai. És ráadásul az ilyen előzményekkel megszületett ügyiratot már a forgalmi vonalbiztos intézi, akinek ehhez — ha lelkiismeretesen kíván eljárni — bele kell élnie magát a megállapítás idején fennállott körülményekbe, majd az illetékes szolgálati főnöksséggel kell tárgyaltatnia a megállapított hiányosságot, és csak ezekután hozhat döntést. Mindez hosszadalmas eljárás, ami arra jó, hogy növelje az ügyiratok tömegét, s elvonja a vonalbiztosokat az ellenőrzési munkától. Nyilvánvaló pedig, hogy a FEO-vonalbiztos feladata elsősorban a szolgálat forgalombiztos, utasítás szerinti végzésének az ellenőrzése, míg a III/4. csoport vonalbiztosainak ellenőrzési munkája a vonatforgalomra és elegytovábbításra terjed ki.

Végül meg kell említeni, hogy a forgalmi ellenőrség tagjait gyakran vonják be ügyeleti szolgálatra. Az értekezleten a felsőbb vezetés részéről is sűrűn hangzanak el olyan kijelentések, hogy a gyakori patronálással, a rendszeres ügyeleti szolgálattal jóformán kivesszük az irányítást a külszolgálati vezetők kezéből. Igen gyakori mégis, hogy éppen a felsőbb szervek rendelnek el ügyeleti szolgálatot, még olyankor is, amikor az igazgatóság nem látja szükségesnek.

A felvetett kérdéseket megfontoltan, alaposan meg kellene vizsgálni, mert a jelenlegi rendszertelenség, az ügyirattenger növekedése sürgős intézkedést kíván.

Makó Imre,
miskolci igazgatóság.

Közel 10 000 tonna túlsúly tíz nap alatt

(Tudósítónktól.) A szombathelyi fűtőház mozdonybrigádjai a felszabadulási verseny második dekádjában 9512 tonna túlsúlyt továbbítottak és ezzel 146 százalékra teljesítették a túlsúlytovábbítási tervet. Az „500 kilométeres" mozgalomban 104 százalékot értek el.

A fiókműhelyben a mozdonylakatosok átlaga 135, a motorjavítóké 137, a kocsijavítóké 129 százalék. *Mester* István lakatos 173, *Polgár* Ferenc kazánkovács 148, *Csánk* Lajos esztergályos 158, *Koronai* József bádogos 178, *Reményi* János lakatos 139, *Nagy* Gyula lakatos 143 százalékos eredménnyel tűnt ki.

A KÖNYVESPOLC ELŐTT

Nemcsak az utasok olvassák Budapest-Déli pályaudvar kultúrvárótermének könyveit. Németh Lászlóné, az állomás dolgozója is örömmel válogat a könyvek között.

(Ferkis Emil felv.)

Egy este a „Pierre Semard" kultúrházban

ÉRDEMES lenne egyszer megszámolni, hogy a délutáni műszak befejezése után hányan indulnak az Északi Járműjavító Kőbányai úti kapuja helyett a „Pierre Semard" kultúrház felé. Mindenesetre *Zómi Alajos*, a XIV. osztály népszerű „Lojzi bácsija" és *Lapcsak Ferenc*, a tanműhely oktatója majdnem minden nap körülnéz a kulturházban, bizonyságául annak, hogy öreg, fiatal egyaránt megtalálja a 29 szoba valamelyikében azt, ami a legjobban érdekli. *Zómi* elvtárs ugyanis a 62. évét tapossa, *Lapcsak* elvtárs viszont éppenhogy 20 éves.

Ha nyomon követnénk akár Zómi, akár Lapcsak elvtársat, bizonyos, hogy először a könyvtárba jutnánk. Olyan szorgalmas könyvcserélők, hogy mármár az a veszély fenyegeti őket, nem találnak olyan könyvet a mintegy 3000 kötet között, ami még nem fordult meg a kezükben. Pedig tavaly is közel 12.000 forint árú uj könyvvel gyarapodott a könyvtár. Igaz, hogy az olvasók száma is naponta növekszik. Aki viszont felkeresi a könyvtárat, nem mulaszthatja el, hogy ne nézze meg a szomszédos olvasóteremben rendezett képkiállítást. A látogatási könyv sokszáz aláírása is arról tanuskodik, hogy az üzem dolgozói közül sokan kétszer is végignézték a kiállítást, de ez nem is csoda, hiszen a kiállító művészek dolgozótársaik az üzemben, a vasutas képzőművészeti iskola tehetséges növendékei.

IDŐNKBE még csak beleférne, de egy rövidreszabott cikk kereteibe aligha, hogy végiglatogassuk a kultúrház minden helyiségét, akár csak percekre is bekukkantsunk a szakkörök szobáiba, az étterembe, ahová pedig különösképpen hívogat a kiszűrődő népi muzsika, vagy a színházterembe, ahol a napokban kezdték meg a rendszeres mozielőadásokat. De azt már nem mulaszthatjuk el, hogy a színpad mögötti próbateremben ne keressük fel „Csárdaskirálynő"-beli régi ismerőseinket, Ceciliát, Miskát, Edvint, Stázit, Bónit, Feri bácsit, akiket a néhány hét múlva esedékes bemutatón *Baranyi Jánosné, Baranyi János, Beck Árpád, Mikola Irén, Rátkai István* és *Szebek Mihály* alakítanak, biztosan nagy sikerrel, amint ezt a rendező, *Szilas Béla* is „lekopogja".

De halljunk valamit a tervekről, problémákról is.

TERVEINK szépek — mondja *Vadas Lajos* elvtárs, kulturotthon-igazgató. — Meg is teszünk mindent, ami erőnkből telik, mert sajnos anyagi feltételeink nincsenek arányban a kulturház méreteivel. De bízom abban, hogy a mintegy 600 főnyi kultúr- és sportaktíva segítségével az iden többet, jobbat nyujtunk. A bizalomnak az ad alapot, hogy a kulturház nemrégiben végrehajtott átalakítását, csinosítását is háromnegyedrészben társadalmi munkában végeztük, rendezvényeink telt házakat vonzanak, a 432 személyes színházterem legtöbbször kicsi. Ezenkívül sokirányu segítséget kapunk pártbizottságunktól, üzemi bizottságunktól, a vállalatvezetéstől, a szakszervezet központjától és területi bizottságtól, s mindennek köszönhetjük, hogy kultúrotthonunk kultúrházzá fejlődött. Es még egy: a DISZ, amely eddig legfeljebb egy-egy táncestre „mozgósított", most nagyobb, komolyabb részt kért a kultúrmunkából. Legközelebbi terveink: szocialista szerződést kötünk a Természettudományi Ismeretterjesztő Társulattal, társas tánc-oktatás indul, több ajándékműsort adunk a felszabadulási versenyben élenjáró dolgozóink tiszteletére, a X. kerületi tanáccsal karöltve nagy, jelmezes táncestélyt rendezünk február 12-én, egy héttel később pedig a Kőbányai Lokomotív rendez sportbált vasutas olimpiai bajnokok részvételével, képzőművészeti versenykiállítást szándékozunk rendezni a kerület nagyüzemeivel.

Minden dolgozónknak, családtagjainak, a MÁV-telep minden lakójának igazi otthonává akarjuk tenni kultúrházunkat — mondja befejezésül. — Ez a legnagyobb, legszebb tervünk és ha „rövidek" az anyagiak, megoldjuk lelkesedéssel, ötlettel.

Ütköző

Téli furcsaságok

A FAKÖPENY

Nagykanizsán a fűtőházi bejárat váltóőrének nem volt őrhelye. Számtalan sürgető kérelem ment ebben az ügyben a

pécsi igazgatósághoz. A téli idő beálltával a pécsi igazgatóság II. osztálya végül is megoldotta a kérdést. Küldtek egy széllel bélelt ütött-kopott faköpenyt. Jó dolog a faköpeny, megvéd a tűző napsütéstől. Kár, hogy a hideg ellen semmi haszna nincs.

UJ FÜTÉSI TECHNIKA

A székesfehérvári uj felvételi épületben van egy szép oktatóterem. Kár, hogy dermesztő hideg van benne. Az épület egyik

tervezője, Széki György mérnök is meghökkenve állapította meg ezt a tényt amikor a közelmultban ott járt. De azért mérnök, hogy megoldást találjon az ilyen kérdésekben. Meg is oldotta az ügyet. — Vegyék le a bundákat — fordult az oktatóteremben didergő dolgozókhoz, — mert az felfogja a test kigőzölgését és megakadályozza, hogy felmelegedjék a terem. A vasutasok szerényen felvilágosították a mérnököt, hogy amióta Prometheus lehozta a földre a tüzet, már van egyéb védekezési mód is a hideg ellen.

HIREK

— **Huszonötezer forint anyagmegtakarítást** ért el december hónapban a Szolnoki Járműjavító famegmunkáló részlege. A hulladékból ablaküveg lécek, tehérkocsi tetőfaiv, resléc és a külső üzemek részére 13 870 darab parkettakocka készült.

— *A „HOLNAPRA KIDERÜL" című színdarab előadására készül a Landler Jenő Járműjavító színjátszó csoportja. A bemutatásra előreláthatólag február végén kerül sor.*

— **Meglopta dolgozótársait.** A vasuti rendőrség eljárást indított Gyenis Pál büntetett előéletű vonatvezető ellen, mert az 5262-es számú tehervonat személyzetének bundáit ellopta. A házkutatás során a bundákat lakásán megtalálták.

— *A DALMANDI GÉPÁLLOMÁSON Máté Mihály, a dombóvári fűtőház esztergályosa a patronázs-mozgalom keretében huszonegy darab ekeféltengelyt, három hattóágyat, egy Hoffer- és két Sztálinyec-dugattyút, tizennyolc kormánygombcsuklót és tizenkét darab kormánycsapszeget munkált meg.*

— **Három és félmillió forintot** fordítanak a szegedi igazgatóság területén szociális célokra ez évben. Mosdó és öltöző épül Békéscsabán, Kiskunhalason, Kecskeméten. Melegedő helyiséget kapnak a széntéri munkások Békéscsabán.

— *KÖZPONTI FŰTÉST VEZETNEK BE a győri kultúrotthonba. A szükséges 103 000 forintot a kultúrotthon önerejéből biztosította.*

— **Bűnszövetkezetet leplezett** le a vasúti rendőrség. Lopásért és sikkasztásért őrizetbe vették Vecsernyés József forgalmi szolgálattevőt, Huszka László állomásfőnököt, Gajdácsi István és Jámbor Lajos málházókat, Csányi István és Halász Imre váltókezelőket, Barna László és Katona József fuvarosokat, valamint Békés Sándort, a Terményforgalmi Vállalat dolgozóját. A bűnszövetkezet tagjai sorozatosan megdézsmálták a Balastya állomáson feladott terményeket.

— *JÓL SIKERÜLT MENETIRÁNYÍTÓI ÉRTEKEZLETET tartottak Tapolcán. Az értekezleten sok hasznos javaslat hangzott el.*

— **Súlyosnak ígérkező balesetet** hárítottak el Tóth József mozdonyvezető és Mustos Imre fűtő veszprém-külső fűtőház dolgozói. Január 16-án az 1810. számú munkásvonatot továbbirányították Székesfehérvárról. Az állomás forgalmi szolgálattevője szabályszerűen indította a vonatot. A kijárati jelző „szabad" állásban volt. Indulás után, körülbelül 150 méterre észrevették, hogy a vonat útjában 8 kocsiból álló vonatrész áll keresztben. Tóth elvtársnak sikerült vonatját időben megállítani.

— *HELYESBITÉS. Lapunk 4-i számában „A védőételek engedélyezésének ujabb szabályozása" című cikk negyedik bekezdés, nyolcadik sorában kovácsműhely helyett öntöde értendő.*

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest XV. ker. Rákospalota Nyári Pál utca 24 szám alatti egy szoba-konyha éléskamra, pince és padlásból álló utcai, kertes, 35 forint alapbérű lakásomat szegedi kétszobás vagy egy nagyszobás magánházban lévő lakásért. Cím: dr. Hódi Pál, Budapest, XV. ker., Rákospalota Alkotmány-utca 1. szám.

Miskolc, Gömöri tér 8/b. számú háromszoba-konyhás összkomfortos, 254 négyszögöles telekkel, jószágtartásra alkalmas mellékhelyiségekkel ellátott intézeti lakásomat elcserélném Budapest, vagy Vecsés, Üllő, Monor községek területén lévő kétszoba-konyhás lakással. Cím: Benke József főtanácsos, 1/B. 8. Sztálin út 73—75. Üzemi telefon: 23—17.

Levelezőink írják

„Kihajolni veszélyes"

Kis táblák hevertek előttem — egy egész kosárra való. Jobban szemügyre vettem, ilyenek voltak rajtuk: „*Kihajolni veszélyes*", „*Vészfék*". Többségükön alig volt valami karcolás. Küldök is belőle három darabot a szerkesztőségnek, mert itt a Landler Jenő Járműjavítóban úgy sincs szükség rájuk, mert ezeket a táblákat selejtezték. Hogy miért? Erre talán a MEO tudna választ adni. Egy bizonyos; hogy nem ismerik azt a jó magyar közmondást, hogy „Sok kicsi, sokra megy", mert ha ismernék, nyilván nem dobnák ki a használható anyagokat.

Billisich Antal
Landler Jenő Járműjavító ÜV

Gyalogszerrel

A debreceni igazgatóság húsz állomásának dolgozói gyalogszerrel végzik az értesítéseket. Sokszor 6—10 kilométert talpalnak az éjjeli órákban is. Igaz, „*van*" kerékpárjuk, de azok a debreceni állomás géptkarbantartó részlegénél vesztegelnek, mert a javításukhoz szükséges anyag nem áll rendelkezésre. A hiányosságot már elmondottuk az igazgató elvtársnak és a VI. osztály vezetőinek, de ők a felelősséget az Anyagellátási Igazgatóságra hárítják. Fáj a szívünk, amikor a szükséges alkatrészeket nagymennyiségben látjuk a debreceni kiskereskedelmi vállalatnál. Az a kérésünk, tegyék lehetővé, hogy az igazgatóság anyagosztálya készpénzért megvásárolhassa a szükséges anyagokat.

Orgován László
debreceni területi bizottság

A következő tervnegyedben

Öten vagyunk testvérek. Szüleimmel egyszobás vasúti őrházban vagyunk bezsúfolva Pettenden. 1952 tavaszán ígéretet kaptunk egy szoba építésére. Azóta minden negyedévben tervbeveszik az építkezést, csak elfelejtik a tervet és az ígéretet valóra váltani. Amit lehetett, megtettünk saját erőnkből. 1948-ban kerítést állítottunk az őrház köré, de azóta elrongálódott. Fontos lenne megjavítani, hiszen kis testvéreim is vannak és így nem igen lehet őket szabadon engedni. Ígéretben e téren sem volt hiány a legutóbbi hat hónapban háromszor is kaptunk. A világításról is szeretnék írni. Pettend megállóhelyen petróleumlámpa pislákol. Az állomástól 700 méterre lévő iskolában ég a villany. Nem nagy dolog lenne a fényt elhozni a megállóhelyre is, mégsem történik meg. Az igazgatóság szerint transzformátor és igen sok vezeték kell, így ezt a kívánságot lehetetlenség teljesíteni. A valóság az, hogy az áram transzformálva van és a vezeték felmérését senki nem végezte el. Bedő igazgatóhelyettes elvtárs ismeri a problémákat, kaptam is már tőle biztatást. Jó lenne, ha most már a tettek következnének.

Kovács János
Pettend

Nyáron meleg, télen hideg

1949 november 7-én adták át a forgalomnak mindannyiunk büszkeségét, a Sztálin-hidat. Ekkor a BEV hajógyári megállóját áthelyezték a híd mellé. Öten teljesítünk itt szolgálatot, nehéz körülmények között. A szolgálati hely ideiglenes épület, csupán egy vasráma, aminek az alja márványlappal van berakva kb. 80 cm magasságban, azon felül üveg. Ha a hőmérséklet kint fagypont alatt van, legfeljebb 5—10 fokra melegszik fel a mi helyiségünk, viszont nyáron szinte elviselhetetlen a hőség. A WC kb 200 méter távolságra van, de az csak 8-tól 18 óráig van nyitva. Nem különb az utazóközönség helyzete sem. A váróteremben egymás hegyén-hátán állnak. Ülőhely esetleg 5—6 embernek jut. A munkából hazaigyekvő dolgozók bizony nem ezt várják. Most örömmel olvassuk lapunkban, hogy új felvételi épületek létesülnek, azt is tudjuk, hogy nem lehet minden nehézséget egyszerre megoldani, de talán lehetne megoldást találni a munkakörülmények és az utazási feltételek megjavítására.

Bihari Lajos
és négy társa, Sztálin-híd megállóhely

A LANDLER JÁRMŰJAVÍTÓ RUHAKIÁLLÍTÁSÁN

1954 májusában alakult meg a Landler Járműjavítóban az MNDSZ szervezet. Azóta kiváló munkát végez a dolgozó nők között. Egyike ezeknek, hogy elindították a szabás-varrás tanfolyamot. Sokan jelentkeztek a tanfolyamra, aminek jó hasznát látták: gyermekeiknek és saját maguknak háziruhát, kötényt varrtak. Ezzel pénzt takarítottak meg. Az MNDSZ vezetősége azonban nem áll meg, hanem az elért siker alapján kézimunka tanfolyamot és üzemi kozmetikát indít el, több hasznos, a felszabadulási versenyt segítő munka mellett. Képünkön a jólsikerült ruhakiállításban gyönyörködő dolgozók egy csoportját látjuk.

(Kovács Géza felv.)

SPORT

A szolnoki MHK versenytől a világcsúcsig

Munkahelye szobájának ajtaján **egy kis névtáblán, szerényen csak ennyi áll: Kazi Aranka** tiszt. A sporttörténelem pedig ezt jegyezte neve mellé: világbajnok. E kettős cím tulajdonosa egy karcsú, nyúlánk termetű, kékszemű, szőkehajú, mosolygós kislány.

A kis jászberényi gimnazista 1950-ben meg nem gondolta, hogy rövid éveken belül szárnyra kapja a világhír s neve mellé olyan jelzőt tűz, amely csak a legkiválóbbaknak jár ki. De akár gondolta Kazi Aranka, akár nem, tehetsége magával ragadta, hogy mint hű kísérője, vele legyen, távol a kis alföldi várostól, sőt alkalomadtán határainkon túl is.

Kár volna megsérteni az időbeni sorrendet és csak arról szólni, amiről már mindenki beszél, mert éppen olyan érdekes és tanulságos az az időszak is, amikor világhírre csak születőben volt.

Az emlékezés egy nagyszerű futóhoz méltóképpen, könnyedén, gyorsan ragadja magával. Az ujságíró pedig nyomába szegődik, hogy ki tudja hányadszor, örökítse meg Jászberény sportbüszkeségének történetét.

— **Életem első versenyét** — kezdi gondolatbeli emlékkönyvét lapozni Kazi Aranka — **1950-ben Szolnokon nyertem meg. Elmondhatatlan örömöm tárgyi jutalma a Szolnoki Lokomotív ajándéka egy teljes sportfelszerelés — szöges cipővel — volt.**

Ez a szeges cipő egy héttel az emlékezetes szolnoki MHK verseny után már Budapesten simult Kazi Aranka lábára, az országos vasutas ifjúsági bajnokság alkalmával. Majd az országos ifjúsági mezei bajnokságon állt rajthoz a kis gimnazista leány. Azt már mondani sem kell, hogy mindkét bajnokságban Kazi Aranka állt az eredményhirdetéskor a győztesnek kijáró dobogón. Még ebben az évben országos ifjúsági válogatott lett a románok ellen.

A komoly sportmunka kezdetét azonban csak az 1951-es esztendő jelentette. Tanulását ekkor egyelőre az irodai asztallal cserélte fel, mert a Szolnoki Lokomotív — első egyesülete — itt biztosított számára kenyeret és Barna István személyében kiváló szakedzőt. Hallatlan szorgalma 1951 nyarán már nagy válogatottá avatta. A csehszlovákok ellen képviselte hazánk színeit. De milyen nagyszerűen! Két perc 18.6 másodperces idejével a sok tapasztalt versenyző mögött a harmadik helyen végzett. Teljesítménye új ifjúsági csúcsot jelentett. Még ebben az évben elérte az első osztályú minősítést és ettől kezdve úgy kezdték szakkörökben emlegetni, mint akire nagy jövő vár.

1952-ben a szabadságára hazamenő kisleány már párisi emlékeket mesélt a jászberényi rokonoknak és ismerősöknek. A hagyományos „L'Humanité" versenyén indult. Sajnos hamarosan utólérte az atléták „réme", a húzódás és makacs sérülésével hosszú ideig bajlódott. Sőt még a következő esztendőt is ilyen szerencsétlen körülmények között kezdte. Nyárra azonban felépült. Bukarestben a VIT-en már új országos csúccsal örvendeztette meg a sportrajongókat. De ez a rekord sem volt hosszú életű, mert tulajdonosa egy héttel a bukaresti VIT után, a Népstadionban a szovjet-magyar válogatott atlétikai viadal alkalmával a multnak adta át. Az új csúcs: 2:12.4 perc lett. Ismét Bukarest, majd pedig Prága ünnepelte az igen rokonszenves, nagyszerű magyar atlétanőt.

Azután eljött az 1954-es esztendő, Kazi Aranka eddigi sportpályafutásának legszebb időszaka. Ekkor már több mint egy éve fővárosi lakos volt és a Budapesti Lokomotív versenyzőjének vallotta magát. Edzéseit a válogatott csapat edzője, Kelen János irányította. Több, kisebb, nagyobb sikeres versenye után az angol-magyar találkozó alkalmával a Lokomotív svédváltójával országos csúcsot futottak. A következő héten a Népstadion közönsége a Vörös Lobogó nemzetközi versenyére gyűlt össze.

— **Nagy versenynek ígérkezett,** — gondol vissza erre a napra Kazi Aranka. — **800 méteren a Német Demokratikus Köztársaság világcsúcstartó atlétanőjével, Jurevitzel álltunk egymás mellett a rajtnál. Óriási küzdelem után legyőztem nagynevű ellenfelemet s amikor a megafon bemondta, hogy eredményem új országos csúcs s emellett 880 yardon a világ addigi legjobb ideje, könnyes lett a szemem. Még talán most sem tudom pontosan, hogy az ezt követő percekben mi történt velem, mert a boldogságban nem maradt idő a gondolkodásra.**

Ezután Prága, Szófia látta a magyar atlétanőt, majd Stokholm hozott újabb csúcseredményt 800 méteren. Ez a hosszú versenysorozat kissé kifárasztotta a keményen dolgozó kisleányt és így történt az, hogy Bernben az Európa Bajnokság színhelyén a vártnál gyengébb eredményt ért el. De így is futása láttán minden külföldi szakember megállapította, hogy Kazi Aranka még sokkal jobb eredményre is képes.

Ezzel be is fejeződött Kazi Aranka visszaemlékezése eddigi sport-pályafutására. Jelenleg megérdemelt pihenőjét tölti híres szöges cipője, ő maga pedig jó munkájával igyekszik építeni jövőjét. Gondolatai már a következő idény felé fordulnak, addig azonban a magánéletével törődik egy kissé. De nemcsak ő, hanem mások is törődnek Kazi Arankával. Csanádi György vezérigazgató elvtárs például a vasutasság büszkeségének életkörülményeit igyekezett elősegíteni azzal, hogy lakást utalt ki számára. Hogy Kazi Aranka még a mai napig sem foglalhatta el a felsőbb szervtől kiutalt lakását, az azt bizonyítja, hogy nem mindenki gondolkodik úgy, ahogy az emberek sorsát szívén viselő irányítók el rendelik.

Reméljük azonban, hogy Kazi Aranka előbb említett egyetlen bánata is hamar elintéződik és a késlekedők elismerik, hogy micsoda munka, micsoda akarás kellett ahhoz, hogy valaki eljusson egy sportember számára legtöbbet jelentő jelzőhöz: a világbajnoki címhez.

(mécs)

Lokomotiv hirek

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a magyar sport fejlesztése érdekében végzett kiváló munka elismeréséül Kövér Lászlónak, a Lokomotív S. E. munkatársának, Sárosi Imre úszóedzőnek a „SPORT ÉRDEMÉREM" aranyfokozatát, Birkás Ernőnek a Lokomotív S. E. munkatársának, Laki Károly vízilabda edzőnek a „SPORT ÉRDEMÉREM" ezüst fokozatát; Koncz Sándornak, a Lokomotív S. E. munkatársának a „SPORT ÉRDEMÉREM bronz fokozatát adományozta.

A Győri Lokomotív NB II es labdarugó csapata az országos társadalmi labdarugó szövetség elnöksége döntése alapján 1955-ben is az NB II-ben játszik. A fegyelmi bizottság ugyanis vizsgálta a Szombathelyi Vörös Lobogó — Pécsi Vörös Lobogó mérkőzés körülményeit és megállapította, hogy a pályán elért 10:0-ás eredmény sportszerűtlen keretek között született. A mérkőzést 0:0-ás gólaránnyal igazolta. Ez tette lehetővé, hogy a Győri Lokomotív jobb pont és gólarányával bennmaradt az NB II-ben.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII. Rákóczi-út 54. — 19.000 példány.
Szikra Lapnyomda Budapest VIII. Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 6. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 FEBRUÁR 7.

Bitter Lőrinc főművezető segítséget nyújt a MÁV Felépítményi Vasanyagjavítóban Dira Gyuláné, az egyik legjobb nődolgozónak, aki villanyhegesztési munkájában átlagosan 190 százalék teljesítménnyel dolgozik.

(Kovács Géza felv.)

A termelési cél és az áruvédelem kapcsolata

A vasúton a termelési cél alapvetően különbözik az üzemek, gyárak és vállalatok termelési célkitűzéseitől. A vasúti szolgálat legfontosabb feladata az áruknak a rendeltetési helyre továbbítása, gyorsan, épségben és biztonságosan. A fuvarozás minőségének pedig legkézenfekvőbb bizonyítéka az árukárok száma és nagysága.

Vasúti viszonylatban az áruvédelem és a termelési cél között elválaszthatatlan kapcsolat van. Az áruvédelem feladata az árukárok előfordulását megakadályozni, illetve ezek számát csökkenteni. Jelentősége szükségképpen indokolja, hogy ismerjük lényegét, az árukárok megnyilvánulási formáját, megakadályozása módszerét és lehetőségét.

A vasúti áruvédelem több szolgálati ág szoros kapcsolatán alapszik. Szerepük vizsgálata segítséget nyujt a fuvarozás minőségének javításához. Ha az egyes szolgálati ágak tevékenységét a fuvarozás végrehajtásában vizsgáljuk, könnyebben megtaláljuk az árukárok csökkentésének lehetőségét.

Ez az elemzés azért is szükséges, hogy megszüntessük azt az alapjában véve téves felfogást, hogy a károk keletkezésénél kizárólag a kereskedelmi szolgálat felelősségét hangsúlyozzuk. Vasúton belül az árukárstatisztika kedvezőtlen alakulását, ezzel egyidejűleg a kártérítésképpen kifizetett összegek emelkedését is egyoldalúan a kereskedelmi szolgálat hiányosságaként könyvelik el.

A vasút és a fuvaroztatók kapcsolatában és a keletkezett károk elbírálása szempontjából az egyes szolgálati ágak felelősségének vasúton kívül jelentősége nincs ugyan, mégis a kérdés tisztázása és megvilágítása komoly segítséget jelent az áruvédelem megjavításához.

Nézzük meg az egyes szolgálati ágak tennivalóit e tekintetben. Az áruvédelem érdekében a műszaki szolgálat legfontosabb feladata a fuvarozásra szánt kocsik műszaki hiányosságának megszüntetése. Vonatkozik ez a fedett és nyitott kocsikra egyaránt. Gyakorlatilag ez a kocsiszekrény, oldalfalak, padló, tető, ajtók, ablakok állapotának ellenőrzését jelenti. A rések, repedések, a kocsioldal, illetve kocsipadló egyenetlensége, a rosszul záródó ajtó és ablak veszélyezteti az áru biztonságát. Rendszerint ezek következménye a tűzeset, a beázás, a szóródás stb.

A kocsikba beépített, kikötésre szolgáló karikák, mellreteszek, itatóvályúk, homoktárolók hiányossága élőállatok szállításánál okozhat súlyos károkat. Ömlesztett áruknál a rinfuza-berendezések nélkülözhetetlenek. Nyitott kocsiknál a rakomány megerősítéséhez különböző méretű és alakú rakoncák szükségesek. A mérlegek használható állapotban tartása megakadályozza a súlyeltérésekből keletkezett visszaéléseket.

A vontatási és forgalmi szolgálat feladata az áruk továbbítása. Ez a munkafolyamat több részből áll. Ezek között az áruk biztonsága szempontjából a vonatösszeállítás, illetve a tolatás a legjelentősebb. Különösen a kocsikon feltüntetett *„óvatosan tolatni"*, *„törékeny"*, *„tűzveszélyes"*, *„gúrítani nem szabad"*, feliratú bárcákat kell figyelembe venni. Adatokkal bizonyítható, hogy az árukárok jelentékeny része kíméletlen árutovábbításra, tolatásra, helytelen vonatösszeállításra vezethető vissza.

A szállítási határidők betartása különösen élőknél. s romlandóknál rendkívül jelentőségű. Sok esetben érthetetlenül hosszú egy-egy küldemény továbbításának ideje.

Mérlegeléseknél csökkenteni kell az üzemi okokra történő hivatkozást, meg kell szüntetni a mérlegelés megtagadását.

A kereskedelmi szolgálat gondoskodik a küldemények továbbításához szükséges kocsik kiválasztásáról és a rakodóhelyhez történő állításról. A vasúti kocsik megrakása alkalmával a kocsik és egyéb üzemi berendezések műszaki állapotát felülvizsgálja. A küldemények átvétele alkalmával azok állapotát, csomagolását, a rakodás módját ellenőrzi. Megállapítja a darabszámot és a súlyt, ha a feladó kéri és az üzemi körülmények ezt lehetővé teszik.

A kereskedelmi szolgálatnak sok esetben módjában áll az árukárok előfordulását megakadályozni, illetve ezek számát csökkenteni. Műszaki hiányosságok esetén a kocsit nem fogadja el, intézkedést kér az illetékes szakszolgálati ágtól a hiányosságok megszüntetésére. A kocsikra elhelyezett figyelmeztető bárcákkal a forgalmi szolgálati ág dolgozóinak figyelmét felhívja az árutovábbítás módjára.

A vasút és a fuvaroztató egyaránt a kereskedelmi szolgálatot tekinti az árukárok *„gazdájának"*. Ez annak a következménye, hogy a fuvaroztatók árufeladástól az áru kiszolgáltatásáig a kereskedelmi szolgálat dolgozóival tartják a kapcsolatot. Kétségtelen, hogy az áruk ép és sértetlen állapotban történő továbbításának előmozdítása, a hiányosságok megállapítása és ismétlődésének kiküszöbölése elsősorban a kereskedelmi szolgálat feladata.

Az egyes szolgálati ágak tevékenységének vizsgálatából kitűnik, hogy vasúton belül a termelési cél megvalósításához, az árukárok megszüntetéséhez a legteljesebb együttműködésre van szükség. Bármelyik szolgálati ág hiányos munkája veszélyezteti az áruk biztonságát.

A felelősség kérdésének tisztázása rendkívül körültekintést igényel. Egyik szolgálati ág sem részesülhet előnyben, illetve felmentésben, ha a ráháruló feladatokat maradéktalanul és kifogástalanul nem végzi el.

Az áruvédelem csak a műszaki, vontatási, forgalmi és kereskedelmi szolgálat egészséges együttműködése mellett lehet eredményes. Ezzel együtt természetszerűleg a termelési cél, az áruk ép és sértetlenül történő továbbítása is megvalósul.

Az áruvédelem feladata tehát lényegében abban áll. hogy a szolgálati ágak segítségére támaszkodva a rendelkezésre álló lehetőségek jobb kihasználásával alapvető változást harcoljon ki a szolgálati ágak teljesítményében, a fuvarozási cél minőségi megvalósítása érdekében, ami népgazdasági vonatkozásban az életszínvonal gyorsabb és biztosabb emelkedésének előfeltétele is.

A FELSZABADULÁSI VERSENY SIKERÉÉRT

Elnyeri-e Hódmezővásárhely harmadszor is az élüzem címet?

Hódmezővásárhely állomáson azzal fogadják az újságírót:

— Végre, csakhogy mi is eszükbe jutottunk az elvtársaknak!

Vajda Sándor állomásfőnök és *Kocsis* Gyula oktatótiszt, termelési felelős önérzetes méltatlankodása jó benyomást kelt, mert az érződik belőle, hogy Hódmezővásárhely állomáson szakmájukat szerető, lelkes vasutasok vannak, akiknek nem mindegy, hogyan megy a munka.

Lássuk tehát, mi is történik Vásárhelyen?

Január 10-én összegyűltek az állomás legjobb aktívái, szakvonali és üzemszervezeti vezetői, hogy megtárgyalják a felszabadulási verseny tennivalóit. Az itt kitűzött célokat másnap, harmadnap ismertették a dolgozókkal és ennek alapján megindultak az egyéni, meg a brigádvállalások. A vállalások után január 18-án lelkeshangulatú termelési értekezleten megtörtént az állomás vállalása, amelynek lényege az, hogy *a tél okozta nehézségek ellenére, menetrend szerint elvégzik szállítási feladataikat, betartják a kocsifordulóidőt és úgy teljesítik tervüket, hogy az állomást harmadszor is megillesse a kitüntető élüzem cím.*

Ment is a munka, mint a karikacsapás. Az eredményeket minden nap megtárgyalták, az egyik műszak bírálta a másikat, ha szükség volt rá. Parázs versenyhangulat alakult ki, sikerült is január 20-ig csaknem valamennyi tervtényezőnél elérni, sőt némelyiknél túlszárnyalni az élüzem szintet. A fajlagos kocsimozgatásnál 118, a kocsitartózkodásnál 104, a kocsikihasználásnál 112, az áruszállításnál 147 százalékot teljesítettek.

Eredetileg a kocsitartózkodásnál is megvolt a 108 százalékos élüzemszint, de *felülről olyan intézkedés jött, ami nemcsak a 108 százalékot csökkentette le 104-re, hanem a 147 százalékos áruszállítást is veszélyezteti.* Az történt tudniillik, hogy a dolgozók felajánlották: a tervben szereplő két januári irányvonat helyett ötöt indítanak. Komplexbrigád-szerződést is kötöttek a *Belspeddel* és a téglagyárakkal. Azzal a *„hátsó gondolattal"* tették ezt a vállalást, hogy úgyis — *túlteljesítik* legalább három irányvonattal és az összesen nyolc irányvonat közelebb viszi őket az élüzemszinthez. Csakhogy: *állomás tervez — a vasúti főosztály végez.* Az 5. szakosztály — nem tudni mi okból — nem fogadta el az öt irányvonatot és közölte, hogy *csak kettő* beállítását engedélyezi. Az állomás tiltakozott a verseny ilyen módon való *„segítése"* ellen, végülis sikerült kivívnia négy irányvonat beállítását. A dolgozók próbálták ezt túlteljesíteni hárommal, de a huzavona miatt nem tudták betartani a dátumokat és nem lett a túlteljesítésből semmi. A vállalt négy vonatot azonban megrakták és elküldték. Az áruszállítási terv jó teljesítése pedig amiatt került veszélybe, mert amikor ezt a tényezőt már jóval túlteljesítették, három nappal a hónap vége előtt az igazgatóság *800 tonnával felemelte az állomás szállítási tervét*, akkor, amikor a hátralévő három napból egy vasárnapra esett.

Az ilyen meglepetések persze nem esnek jól a dolgozóknak, amikor már szinte markukban érzik az élüzemzászló egyik csücskét.

A dolgozók között is akad, aki gátolja a versenyt. Január 29-én például a nappali műszakban *Botka* Sándor forgalmi szolgálattevő és brigádja 167 százalékra teljesítette a fajlagos kocsimozgatást, az éjszakai műszakban azonban *Viola* Vilmos forgalmi szolgálattevő *sok tervszerűtlen tolatással lerontotta ezt a szép eredményt.* Nagy vita tárgyát képezte ez az eset a dolgozók között és éppen saját váltóőrei, *Krámli* István, meg *Dávidházi* Péter bírálták legkeményebben Viola elvtársat, hiszen az ő prémiumok rovására is megy a tervszerűtlen munka.

Az ilyesmik azonban legfeljebb pár órára lohasztják le Hódmezővásárhely állomás dolgozóinak versenykedvét. Utána még nagyobb akarással feküsznek bele a versenybe, hogy megmutassák: *teljesítik, amit a felszabadulás 10. évfordulójára vállaltak, s ha csak egy mód van rá, harmadszor is elnyerik az élüzem címet.*

Nemes vetélkedésben a győri forgalmisták

Maró gúny nélkül skatulyának nevezhetnénk azt a kis lyukat, ahová a győri felvételi épület rendbeszedett romjai között a forgalmi szolgálattevőket és a távirászokat beszorították. *Kardos Géza* intéző és társai szívesen túrik a mostoha körülményeket, mert szomszédságukban már megjelentek az építővállalat munkásosztagai, mint biztos ígérete a holnap új forgalmi irodájának, nagyszerű vasúti berendezéseinek.

Olyan elvtársak végzik itt a munkát, mint *Tóth István* intéző, forgalmi szolgálattevő, akinek pöttömnyi íróasztala fölött ott látjuk a megbecsülést jelentő vándorzászlót; *„az őszi forgalom legjobb dolgozójának"*.

A forgalom dolgozói derekas munkát végeznek a hatalmas pályaudvaron. Harcos, lendületes a munkája fiatalnak, öregnek. A fajlagos kocsimozgatásuk 105—113, a kocsitartózkodási egységidő teljesítése 106—113, tehervonataik terhelése 109 és 113 százalék között mozog. Egyedül a menetrendszerinti indításnál vannak elmaradva. Ennek fő oka a szárnyvonalakról érkező vonatok késése, a mozdonyok hosszú szerelése.

A jegyvizsgálók udvariasak és szolgálatkészek. Öröm volt nézni *Kövecses Imrét*, milyen tisztelettudóan beszélt utasaival, milyen lelkiismeretesen adott magyarázatot kérdéseikre. A vezénylőtiszt is érti mesterségét, tud bánni embereivel, keményen és emberségesen, ahogy vasutasokhoz illik. Büszke lehet neveltjeire. Büszke lehet a *Nagy Antalokra* és társaikra.

Az elmult napokban gyermeket váró anya szállt fel a 20-as számú személyvonatra, valahol Abdán. Bevásárolni igyekezett Győrbe, vagy egyéb okokból — nem fontos. A kis jövevény úgylátszik keresztezte az anya számítását és előbb jelentkezett. *Nagy Antal* nemcsak kitűnő jegyvizsgáló, de ember is a talpán. Már előre intézkedett mentőkocsiról és orvosról, ő maga addig féltő vigyázattal óvta a fiatalasszonyt. És amikor emberségéért a mentőautóban fekvő asszony a nevét kérte, mosolyogva hárította el a hálálkodást és csak ennyit mondott: *„Az a fontos, hogy sikerült! S az a fő, hogy fiú legyen!"* És ha *Nagy Antal* kicsit „soviniszta" is volt a kis legényke tekintetében, olyan vasutas volt szolgálatában, amilyenre büszkék lehetünk.

Nem féltjük a győrieket, mert harcos, kipróbált, öntudatos vasutasok képezik az állomás derékhadát.

Miért lépik túl a gurítási időt a ferencvárosi keleti rendezőn

Innen a ferencvárosi keleti rendező vágányféktornyából kitűnően látni az egész gurítódomb munkáját. Az idő jó, nincs köd, nincs hideg, egyszóval: objektív körülmények nem gátolják a gurítást. Február 2-át mutat a naptár és a tizedik fogásból az utolsó kocsik épp most gördülnek az irányvágányok felé. 11 óra 28 perc. A tizenegyedik fogással 54 kocsi. most indul a mozdony az érkezővágányról. 11 óra 32 percre, az eltöltött négy perc alatt megtörtént a felhúzás és most következne a hátratolás. De nem következik — áll az egész hosszú kocsisor. Miért? Mert *a tizedik fogásnál hiba történt! Késlekedtek a kocsik összeakasztásával, a mozdonyvezető viszont nem akart késlekedni és felhúzta a gurítódombra a nem teljes kocsisort.* Azonban emiatt megduplázódott a munka és a lentmaradt kocsikat új fogással kell felhúzni a gurítódombra. S míg ez a „közbevetett" munkafolyamat tart, addig ott áll tétlenül a másik mozdony a tizenegyedik fogással.

A munka lassan megy, az óra mutatója annál gyorsabban. Közben újabb „bonyodalom". *A kocsimegírók egy vagont a harmadik vágányra írtak a második helyett.* Következménye: 12 kocsit újra kell felhúzni a gurítódombra. De nézzük az órát, mely most 11 óra 57 percet mutat. Most kezdett hátratolni a tizenegyedik fogás, *holott az előírás szerint 18 perc alatt, tehát 11 óra 46 percre már végezni kellett volna az egész gurítással.* A hátratolásra két percet írtak elő — öt és fél percig tart és végre megkezdődik a gurítás.

Gördülnek a kocsik, a hydraulikus vágányfékek működni kezdenek, az állító asztalon egymás után gyulladnak ki a piros fények, jelezve a szaladó kocsik útját. Kilenc perc telik el és a gurítás befejeződik — az előírt 10 percet egy perccel megrövidítették. Következik: betolás az irányvágányra. Előírás két perc, de a gyakorlatban öt és fél percig, 12 óra 17 és fél percig tart. Tehát itt már jócskán elveszett az az egy perc.

Világosan beszélnek a számok: *a gurítás 18 perc helyett 24 percig tartott, ha nem veszszük figyelembe azt a 25 percet, amelyet elvesztegetett a tizenegyedik fogás a tizedik miatt. Ha azt is hozzászámítjuk, még sötétebb a kép: a 18 perc helyett 49 és fél!*

A 49 perces gurítás, ha nem is kirívó eset, ritkán fordul elő, de a 24—26 perces sajnos annál sűrűbben. Mondhatnánk, hogy *jobban jellemzi a gurítási időt a 24 perc, mint a 18.* S tegyük mindjárt hozzá: nem azért, mert nem lehet az előírt idő alatt a munkát elvégezni. A hibát nem itt kell keresni, hanem a munkafegyelemben! *Ha kevesebb az elegy, akkor úrrá lesz a kényelmesség, a „ráérünk, minek siessünk"-hangulat.* Lassabban dolgoznak a sarusok, kényelmesebbek a mozdonyvezetők és kevésbé igyekszik a gurításvezető. Pedig a mostani időszakban is épp oly fontos a gyors, pontos munka, mint a legnehezebb őszi forgalomban. Ha jobban dolgozik a rendező, akkor meggyorsul a vonatösszeállítás, több lesz a szabadvágány és kevesebb lesz az ácsorgás Ferencváros bejárati jelzőinél. Ez pedig az egész vasúti szállítás javulását, a felszabadulási verseny újabb sikerét eredményezné.

A VÁLTÓK GONDOS KEZELÉSE

Rendkívüli jelentőségű s a balesetmentes szolgálat alapja télen a váltók és keresztezések gondos kezelése, olajozása, megtisztítása a hótól, a jégtől. Képünkön a ferencvárosi guritón Szabó József, Csóka Sándor és Kocskeméti István váltótisztítókat látjuk munka közben.

(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS DISZ-SZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL

ROSSZ VAGY JÓ?

Olyan a kultúrterem, mintha beköltözött volna a tavasz. Nemcsak azért, mert az ablakon vídáman bekandikál a derűs februáreleji nap, inkább a lányok tarka kendői, a búzakékek és babosak, zöldek és sárgán virítók keltik ezt a gondolatot. A vállraterített kendők és a sokszínű ráncos falusi szoknyák mellett olyan jól megférnek a városi ruhák és a vasutas egyenruhák kékjei.

Egyetlen pillantás e sokszínű és sokféle ruhára, elárulja, hogy a *Keleti műszaki kocsiszolgálat* DISZ-szervezetének küldöttválasztó taggyűlésén falusi és városi, munkás és paraszt fiatalok töltik meg a termet. De ez a kép mást is mond, azt, hogy nem lehet könnyű dolga a DISZ vezetőségének. Hisz sok dologban más az érdeklődési köre a falusi és városi leányoknak, nem ugyanaz érdekli a budapesti és a Budapestre sokszor 100 kilométerről járó legényeket.

Egyszóval: nehéz e sokféle szerteágazó igényt kielégíteni. Erről szól beszámolójában *Hóka László* DISZ-titkár is, amikor igyekszik röviden elmondani, hogy mit tett és mit nem tett a DISZ az utóbbi időben, hogyan szervezte a felszabadulási versenyt, a kultúr- és sportmunkát, kik tüntek ki, kik lesznek a legalkalmasabbak, hogy képviseljék a fiatalokat a DISZ II. kongresszusán.

Miről szól a vita?

De a felszólalók is ezt a csomót próbálják bogozgatni: rossz, vagy jó a DISZ-szervezet munkája? *Kiss Árpád*, 20 év körüli, villogó szemű fiú, hevesen „támadja" a beszámolót: *„A villanytelepi fiatalokról miért nem szól a beszámoló? Talán mi nem tartozunk a DISZ-hez? Akkor miért vagyunk itt?"* — szegezi a kérdést a DISZ-titkár mellének.

De a másik felszólaló már megfordítja a kérdést. *Hátszegi József* a DISZ-tagokat veszi „ostrom alá": *„Az itteni fiatalokat nem érdekli a politika? Mert azt mutatja a helyzet — nem jött el mindenki a taggyűlésre. Pedig politizálni kell, tudnunk kell mi történik az országban és külföldön".* Ez a véleménye *Búzás Lászlónak* is.

Gémesi elvtárs — új helyzetet teremtve — védelmébe veszi a vezetőséget és a tagságot: *„Már az is szép eredmény, hogy ennyien összejöttünk ezen a küldöttválasztó taggyűlésen."* Igen ám, de nem jönnek össze a fiatalok a Petőfi-iskolán, előfordul, hogy 25-ből csak 4—5 jelenik meg — derül ki felszólalása végén, s ezzel mintha ellentétbe került volna önmagával.

A kérdés tehát egyelőre eldöntetlen maradt: rossz, vagy jó? A tény az, hogy a taggyűlésen jelen van vagy 80 fiatal a 110-ből, s a hiányzók között nem egy olyan akad, aki éppen dolgozik. A DISZ rendezett már jólsikerült kultúrműsort — saját kultúrgárdájával. Egyre többen szórakoznak a lassan rendszeressé váló klubnapokon és a termelésben, a felszabadulási versenyben is születnek kiváló eredmények: *Juhász Erzsébet* 173, *Sümegi József* 129, *Elek Klára* 174, *Kajtor Ilona* 132, *Rácz Sándor* 137 százalékot ért el, és ez a névsor még korántsem teljes. Viszont bajok vannak a tagdíjfizetéssel, az oktatással, a szervezeti élet aktivitásával, sőt akad még jócskán szervezeten kívüli fiatal is.

Nyissuk ki a szemünket

Ha behúnyt szemmel hallgatnánk a felszólalásokat, talán úgy döntenénk, hogy rossz a DISZ-munka, hisz ezt mondja a felszólalások többsége. De nyissuk csak ki a szemünket. Tele van a helyiség, megtöltik a fiatalok, pedig ritkán van ez így. Miért jöttek el ennyien? Mert ötletes, fiatalos volt az előkészítés. Talán egy hete, szerte az üzem falain plakátok jelentek meg: *Mi lesz február 2-án* — ez volt a szöveg és az egészet átszelte egy hatalmas piros kérdőjel. Mi lesz? — kérdezték egyaránt az idősek és fiatalok. S miután senki sem tudta a választ, egyre fokozódott az érdeklődés. Egy nap múlva, amikor a kíváncsiság tetőfokra hágott, megjelentek az ifjúgárdisták, a DISZ-csoportvezetők és választ adtak: *küldötteket választunk a DISZ II. kongresszusára!* Kihasználva az érdeklődést szinte minden fiatallal elbeszélgettek a kongresszus jelentőségéről. Eredménye az lett, hogy soha ennyien DISZ-taggyűlésen még nem voltak a Keleti műszaknál! S akik eljöttek, azok közül sokan fel is szólaltak — igaz, többen a hibákról beszéltek. De beszéltek. S akit bán, a DISZ hibája — azt érdekli a DISZ, azt mozgósítani lehet a feltárt hibák kijavítására.

A taggyűlés után tánc volt. Vídám, lelkes fiatalos mulatság és a DISZ zenekara húzta a talp alá valót. Hogy néha kicsit hamisan? Sebaj, fő, hogy táncolni lehetett rá, s közben beszélgetni is a DISZ-ről, szervezni újabb tagokat a kultúrcsoportba, összebarátkoztatni a fiatalokat. Jól érezte magát mindenki. Mit jelent ez? Azt, hogy legközelebb is eljönnek, ha ötletes, fiatalos lesz az előkészítés, ha két taggyűlés között is javítják a munkát, ha többet törődnek a fiatalok problémáival, ha elintézik jogos panaszaikat.

Rossz, vagy jó? Ez volt a vita. De ilyen egyszerűen ezt a kérdést nem lehet eldönteni. Sok hiba van még, de ez a küldöttválasztó taggyűlés megmutatta, hogy van erő és kedv a fiatalokban, lelkesedés és ötlet a vezetőségben, s ez elég ahhoz, hogy a hibákból eredmények szülessenek a Keleti műszak DISZ-szervezetében.

A vasutas fiatalok életéből

— TILTAKOZTAK a nyugatnémet felfegyverzés ellen a vésztői DISZ-szervezet küldöttválasztó taggyűlésen résztvevő fiatalok. A taggyűlés után valamennyien aláírták az atomfegyverek betiltását követelő békeíveket.

— KULTÚRMŰSORT ADTAK a kecskeméti Béke termelőszövetkezet fiataljainak küldöttválasztó taggyűlésén a kecskeméti vasutas DISZ-szervezet fiataljai.

— HORGOLÓ- ÉS KÖTŐTANFOLYAMOT szervezett a zalaegerszegi pályafenntartási DISZ-szervezet. Az állomáson ifjúsági zenekart alakítottak, amely rövidesen kellemes perceket szerez majd a zalaegerszegi fiataloknak.

— KÉT IFJÚSÁGI BRIGÁD alakult a diósgyőri pályafenntartás DISZ-szervezetének küldöttválasztó taggyűlésén, a DISZ II. kongresszusának tiszteletére. A taggyűlésen valamennyi szervezeten kívüli fiatal is résztvett.

— CSATLAKOZOTT a Szolnoki Járműjavító kazánkovács ifibrigádja a Landler Járműjavító kazánkovács ifibrigádjának felszabadulási versenyfelhívásához.

— SZOCIALISTA MUNKAVERSENYRE hívta ki Rákosrendező állomás II. számú ifibrigádja az ország valamennyi nagyobb állomásának DISZ-brigádjait, a felszabadulás 10. évfordulójának tiszteletére. A versenyfelhívás pontjait a 28. számú Hivatalos Lap hozta nyilvánosságra.

Nemzetközi HÍREK

Testvérszakszervezetek újévi üdvözlete

Szakszervezetünk elnökségéhez sok levél és távirat érkezett az elmúlt hetekben a világ minden részéről. Ezekben a testvér vasutas szakszervezetek vezetői harcos üdvözletüket küldik és hangoztatják, hogy együtt vannak velünk a békeharcban, a tartós békéért folytatott közös küzdelemben.

J. Campbell, az angol vasutasszakszervezet főtitkára a szakszervezet elnökéhez küldött levelében többek között ezeket írja: *„Reméljük, hogy az 1955. év gyümölcsöző lesz a magyar és angol vasutasok számára, meg fogja szilárdítani a baráti kötelékeket közöttünk és a világ valamennyi népe jobban meg fogja érteni a béke fenntartásának életbevágó szükségességét."*

Joo Michels, a luxemburgi vasutasszakszervezet elnöksége és a haladó luxemburgi vasutasok nevében küldte el jókívánságait a békéért és haladásért folytatott munkához, a további sikerekhez. Így ír: *„Tudjuk, hogy jó úton haladtok és hiszünk nektek! Éppen az uszítás, amelyet itt a pénzsóvár kapitalisták folytatnak ellenetek, amelyen csak mosolyogni tudunk, bizonyítja nekünk, hogy helyes úton jártok. Amikor nemrégiben a luxemburgi vasutasok sztrájkba léptek, hogy megvédjék kenyerüket, ezek az urak ugyanúgy uszítottak a sztrájkoló luxemburgiak ellen. Ha egy külföldi látta volna ezt az uszítást, azt hihette volna, hogy a luxemburgi vasutasok a földkerekség legnagyobb csavargói és gonosztevői. És mégis nekünk volt igazunk. Most az „Európai Transport-Pool" ellen kell védekeznünk, mert ennek keretében méginkább fenyeget bennünket az a veszély, hogy jogainktól megfosztanak. Pedig a kapitalista háborús politika minden eszközének, beleértve az „Európai Transport-Poolt" is — el kell tűnnie."*

Sok üdvözlet között még megemlítjük a marokkói vasutas szakszervezeti szövetség jókívánságait: *„Veletek együtt mi is tartós békét kívánunk, amelyben a világ minden dolgozója boldogan és szabadon élhet."*

SZOVJETUNIÓ

Pneumatikus tapadási súlyemelők a mozdonyokon

A leningrád—moszkvai rendezőpályaudvaron a mozdonyvezetők és mérnökök sikeresen küzdenek a mozdonyok teljesítőképességének fokozásáért. A korszerűsítés egységes terv szerint történik. *Bisztrov* mozdonyvezető elsőként alkalmazta gépén a pneumatikus tapadási súlyemelőt. Ez megkönnyíti a vonatok elindulását, a nehezebb vonalszakaszok áthidalását és még nagyobb terhelés továbbítását.

FRANCIAORSZÁG

Mendes-France nyilatkozata

Mendes-France francia miniszterelnök az *„U. S. News and World Report"* című amerikai lap munkatársának adott interjú során kijelentette, hogy a francia vasutak mérlegében 1955-ben 170 milliárd frank hiány várható. A miniszterelnök megállapította, hogy ennek a hiánynak csökkentése nem kellemes feladat a francia kormány számára.

A *„La Tribune Des Cheminots"*, a Francia Vasutas Szövetség lapja keserűen jegyzi meg a nyilatkozattal kapcsolatban, hogy *Mendes-France* kissé túloz: *„Ez a feladat nem annyira a kormánynak, mint a francia vasutasoknak lesz kellemetlen."*

Mendes-France nyilatkozatában „elfelejtett" a deficitnek egy olyan forrására is rámutatni, amelyet nemrégen közölt a francia vasutak igazgatósága: a hatalmas deficit ellenére kényelmetlen volt szállítási kedvezményeket nyujtani a *Schuman-terv* folyamányaként létrehozott szén-acél *pool* számára. A kedvezmény már ezidáig 50 milliárd frankjába került a francia vasutaknak.

Mohonban a vasutasok koszorút helyeztek el az ellenállási mozgalom harcaiban elesettek emlékművére, amelyre *„elfelejtették"* három kommunista vasutas hős nevét feljegyezni. A koszorún ez a felirat áll: *„A német militaristák felfegyverzése ellen, az ellenállási mozgalom mártírjainak és Lallemand, Capdessus és Ravier elvtársuknak, a mohoni vasutasok."*

OLASZORSZÁG

Az olasz vasutasok sztrájkjainak kétéves mérlege

A *„La Tribuna dei Ferrovieri"* egyik számában a szerkesztőség mérleget von az olasz vasutasok kétéves küzdelméről. Megállapítja, hogy az olasz vasutasok egységes kiállása lehetővé tette sok probléma megoldását. Az olasz vasutasok sztrájkmozgalmának legnagyobb sikere az elmúlt év decemberében megadott minimális ötezer lira havi fizetésemelés és a rendkívül alacsony nyugdíjak 16 százalékos emelése volt.

Az olasz vasúti javítóműhelyek dolgozói az elmult napokban kétszer 4—4 órás sztrájkot rendeztek 1500 vasutas tervezett elbocsátása ellen.

A Hámán Kató fűtőház széntéri dolgozói között

Amikor a *Hámán Kató fűtőházban* jártunk, még nem köszöntött be az enyheség — és lehet, hogy mire e sorok megjelennek, ismét fagyos, néhol hóbasüppedt vágányokon gördülnek nehézkesen a csillék, a fordítókorongoknál négyen-öten birkóznak a nehéz, szénnel vagy pakurakeverékkel rakott kocsikkal.

— A téli időjárás, a hó, a vágányokhoz fagyott pakurakeverék és nedves porszén legalább megkétszerezi a csillések munkáját — mondja *Szabó Ferenc* csoportvezető. — A csillék nem golyóscsapágyon, hanem görgőkön gördülnek s a kenésükhöz használt zsír rosszminőségű, minusz 2—3 foknál valóságos masszává áll össze, úgyhogy nem könnyíti, inkább akadályozza a csillék mozgását. És ehhez járul még a csillevágányok elhasználtsága, lesüllyedése, valamint az, hogy a fordítókorongok közül egy sem fordítható; ugyanis amelyik ténylegesen fordítható lenne, az befagyott, hóval, jéggel, szénporral tömítődött, viszont a legtöbb úgynevezett fordítókorong tulaidonképpen beépített acéllap. Végül betetőzi mindezt, hogy a csillések között alig van egy-két régebbi, gyakorlott dolgozó, túlságosan nagy a munkaerővándorlás.

Valóban, a személyzeti napló azt mutatja, hogy a széntéren a legnagyobb arányú a munkaerővándorlás. Az elmúlt 20 nap alatt 12 dolgozó lépett ki és 20 újat vettek fel. Nagyon sokan mindössze egy műszakot dolgoztak.

— Van-e lehetőség arra, hogy könnyebbé váljon a széntéri munka? — kérdeztük *Gál* elvtárs, fűtőházvezetőtől és *Török* elvtárs, reszortvezetőtől. A válaszokban kevés megnyugtatót találtunk, de ennek ellenére lehetőség kínálkozik arra, hogy valamivel könnyebbé váljon a széntéri munka. Elsősorban megfelelő minőségű kenőzsírról kell gondoskodni. A csillevágányokat gyakrabban kell tisztítani, különösen havas, hideg időben. A fordítólapokat sűrűn kell olajozni, a csillék tartályára ráfagyott, valósággal rákövesedett pakura- és nedves porszén maradványokat el kell távolítani.

A fűtőház vezetősége ismeri ezeket a problémákat, megoldásukra is tudna orvosságot, mégsem tartja napirenden a kérdést. Munkaerő- és anyaghiányra hivatkozik s tény is, hogy az Anyagellátási Igazgatóságtól hasztalan kérnek *jobb minőségű kenőzsírt*, hasztalan hívták fel az igazgatóság figyelmét arra, hogy a munkaerővándorlás egyik oka *az alkalmi és az állandó dolgozók bérezése közötti aránytalanság*. A mostani kedvezőtlen, 24—28 órás beosztást is meg lehetne szüntetni, ha helybeli dolgozókat tudnának felvenni a széntérre. Feltétlenül szükséges az igazgatóság, a vasúti főosztály, az Anyagellátási Igazgatóság segítsége a problémák megoldásához, a jobb munkakörülmények megteremtéséhez. Nemcsak azért, mert a tél még nem múlt el, hanem minden évszakban.

A vasutak kialakulásának története*

4. A villamos vontatás fejlődése (II.)

A *Magyar Államvasutak* már 1910-ben foglalkozott négy fővonal villamosításának a gondolatával, azonban megvalósításukra, de még a tervek elkészítésére sem került sor. 1917-ben az államvasutak felkérésére *Kandó Kálmán* részletes tanulmányt készített a budapest—hatvani — salgótarján—ruttkai fővonal villamosításáról. E tanulmány készítése közben alakult ki az a gondolata, hogy a vasutak nagyobbszabású villamosítása csak az országos energiagazdálkodás keretében, az országos elosztóhálózatból vett áram közvetlen felhasználásával oldható meg gazdaságosan. Az ennek megfelelő, 50 *periódusú, fázisváltós mozdony* szerkezeti megoldása ekkor alakult ki. 1918-ban a *Ganz-gyár* már megkezdte egy próbamozdony gyártását. A pénzügyi nehézségek miatt a próbamozdonnyal csak 1923-ban kezdték meg a próbamenetet a *Budapest Nyugati pu.—Dunakeszi-Alag* között létesült kísérleti vonalon. A három éven át folytatott próbamenetek során nyert eredmenyek alapján — az elv változatlan fenntartásával, de a kivitel módosításával — készültek a *Ganz-gyár* és a MAVAG együttes munkájával a *budapest—hegyeshalmi fővonal* számára az 1D1 tengelyelrendezésű, 2200 LE teljesítőképességű mozdonyok, mint főtípusok, amelyeknek gazdaságos sebessége fokozatonként 25, 50, 75 és 100 km/ó, továbbá néhány F tengelyelrendezésű, azonos teljesítményű, de kisebb sebességű tehervonati mozdony. A mozdonyok üzemélhez szükséges villamos energiát a *bánhidai erőmű* 110.000 Volt feszültségű távvezetéke szolgáltatja, a vonal mentén épült négy vasúti állomás számára, amelyek egyfázisú, 50 periódusú, 16 000 volt feszültségű árammá alakítják át. A munkavezetéktől levett áramot a fázisváltó 1000 volt feszültségű, sokfázisú árammá alakítja át, amely a sokfázisú főmotor táplálására szolgál. A főmotor rudazathajtással hajtja a négy kapcsolt tengelyt.

A *hegyeshalmi fővonalat* az első mozdonyokkal folytatott próbaüzem után 1933-ban a villamos üzemre megnyitották.

A Ganz-gyár *Kandó Kálmán* fázisváltós rendszerét periódusváltóval kiegészítve, 1943-ban két olyan mozdonyt szállított a MÁV-nak, amelyek *tengelyenként külön motorral* voltak meghajtva, a hajtómotorok pedig rövidrezárt forgórészűek voltak. A periódusváltós rendszer a próbamenetek alkalmával elvileg megfelelőnek bizonyult, csupán a rövidrezárt motorok miatt az egy tonna mozdonysúlyra eső teljesítménye nem volt kielégítő.

A felszabadulás után a *Ganzgyár új Bo-Co tengelyelrendezésű villamos mozdonyt* szerkesztett. fázisváltós-periódusváltós megoldással, amellyel a próbamenetek és a vontatási kísérletek folyamatban vannak.

Az *50 periódusú rendszer* gazdasági előnyeit csak a *Magyar Államvasutak* kezdeményezése után ismerték fel, azonban csak az utóbbi években, a *francia* vasútak kezdeményezésére foglalkoztak vele behatóan. Az 50 periódusú rendszer előnve a többi rendszerek felett főként abban mutatkozik, hogy a vasúti villamos vontatáshoz szükséges energiát az *országos villamos energia-elosztó hálózatból* közvetlenül kapja, nem szükségesek külön vasúti villamos erőművek, sem az országos elosztó hálózat 50 periódusú áramát nem szükséges a vasúti üzem részére költséges üzemi átalakítókkal 16 2/3, illetőleg 25 periódusra, vagy egyenáramra átalakítani.

A vasútvonalak villamosítása az utólsó fél évszázadban nagy mértékben előbbre haladt, a *villamosított vonalak* hossza közel 40 000 km-re tehető.

A Szovjetunióban a villamos energiatermelés kifejlesztése után tértek *rá* a vasutak villamosítására. Az előző ötéves terv végére a villamosított vasúti vonalhálózatot 7360 km-re tervezték felemelni, az ötödik ötéves tervben pedig négyszer annyi vasútvonal villamosítását tervezik, mint az előző ötéves tervben.

Magyarországon a budapest-hegyeshalmi fővonal villamosítása után a háromévec tervben kezdődött a *budapest-jobbparti körvasút*, az első ötéves tervben pedig a *budapest-hatvani vonalrész villamosítása.*

(Folytatjuk.)

* Csanádi György: „Vasúti üzem" című könyvéből.

Szovjet vasutas iskolában

A Szovjetunióban külön iskolán folyik a menetirányítók kiképzése. Képünkön a délnyugati vasút kievi iskolája menetirányító jelölt-jeinek egy csoportját látjuk.
(Foto: M. Ozerszkij)

A biztosítóberendezési szakszolgálat fontosabb feladatai a téli forgalom idején

A forgalom sikeres és gyors lebonyolítását nagymértékben befolyásolja az időjárás, de főleg a havas téli időszak. Ahhoz, hogy a forgalom télen se szenvedjen fennakadást, valamennyi szolgálati ág dolgozóinak legfontosabb feladata: *biztosítani a forgalom biztos és gyors lebonyolítását.*

A biztosítóberendezési szakszolgálat dolgozóinak legfőbb tennivalója a biztosítóberendezések üzembiztos működésének lehetővé tétele.

E szolgálati ág dolgozóinak egyik teendője a beredezéseken a havi fenntartási munkák maradéktalan elvégzése. Ezen a területen a blokkmesterek, de a vonalellenőrök sem tesznek meg mindent. A hiányosságok egyrésze csak balesetek alkalmával, illetve felsőbb szervek felülvizsgálatai során tűnik ki. A szombathelyi, miskolci, debreceni, budapesti igazgatóságok területén nem kielégítően végezték el az évi felülvizsgálatokat. Így fordulhatott elő, hogy a miskolci és a debreceni igazgatóságok területén fenntartási hiányosságból baleset is bekövetkezett.

Egyre több azonban a lelkiismeretes, jó munkát végző dolgozók száma. Példának vehetik fenntartási dolgozóink a kelenföldi, a debreceni, a balatonszemesi blokkmesteri szakaszokat.

Másik feladat a dinamikus váltók jó működésének biztosítása. Télen a dinamikus-állítású váltók és szerkezeti részei fokozott gondozást igényelnek, mert havazások, fagyok alkalmával nehezen állíthatók, sok esetben lefagynak. Ezt mindenképpen meg kell akadályozni. Ugy kell a váltókat gondozni és felügyelet alatt tartani, hogy állításuk a téli időjárás ellenére is könnyen, akadálymentesen történjék. Természetesen ehhez biztosítani kell, hogy állandóan rendelkezésre álljon a gondozáshoz szükséges kenőanyag.

A motorikus állítású váltók tisztítása a forgalmi dolgozók részéről nem volt kielégítő, ezért a váltótisztítást végző dolgozókat átvettük szakszolgálatunk létszámába.

A szigetelt sínek jó működésének biztosítása is nagyon fontos. Szakszolgálatunk dolgozói szoros kapcsolatot tartsanak fenn a pályafenntartási szakszolgálat dolgozóival, s esetleges hibák esetén ne elégedjenek meg azzal, hogy a távíratot elküldik, de a hibát nem szüntetik meg. A hiányosság felszámolását kísérjék figyelemmel, megszüntetését állandóan szorgalmazzák. A siker elérését eredményesen segítik, ha a blokkmesterek és pályamesterek egymással szocialista szerződést kötnek, melyre szép példát mutatott Székesfehérvár állomás blokkmestere és pályamestere.

A jelzési színképek jó láthatóságának biztosítása elsőrendű feladat. A cseréknél dolgozóink nem mindig vették figyelembe a kiadott szempontokat, sok esetben nem ott cserélték ki a jelzőüvegeket, ahol erre a legégetőbb szükség van. A színes üvegek minőségi gyártásával és szakszerű átvételével biztosítanunk kell a helyes jelzési képeket és megfelelő színes üvegek beszerzésével elő kell segítenünk a nem megfelelőek kicserélését.

Elegyrendezéseknél fontos szerepet töltenek be a rendezőpályaudvarok gurítói. Az automatikus vezérlésű gurító berendezések különös gondosságot kívánnak. Lehetővé kell tenni a vezérlő berendezések, vágányfékek, váltóállítóművek, szigetelt sínek megbízható működését, mert csak így jelentenek a berendezések nagy előnyt a vonatok forgalmának növelésében.

Az említettek csak egy részét képezik mindannak, amit a biztosítóberendezések üzembentartásával foglalkozó dolgozóknak el kell végezniök. A kiragadott szempontokon túl, kezdve a legegyszerűbbnél, a váltózárak fenntartásánál és befejezve a legkorszerűbb térközbiztosító berendezésekkel a közbeesők fenntartása, üzembiztos működése sem tekinthető másodrendű feladatnak.

Az üzemeltetést, fenntartást végző dolgozóink lelkiismeretes munkával sokat tehetnek a balesetmentes közlekedés biztosítása érdekében. Sok esetben az ő munkájukon múlik egy-egy baleset elkerülése, vagy bekövetkezése. A távközlő és biztosító berendezési szolgálat dolgozói álljanak helyt, segítsék elő kifogástalan munkával a forgalom gyors és biztonságos lebonyolítását.

Varga József
KPM I/9. B.

Most szép és érdemes élni

Néhány nappal ezelőtt bensőséges ünnepségre gyűltek össze azok a vasúton dolgozó kommunisták, akik a Horthy-fasizmus ideje alatt illegálisan harcoltak a fasizmus megdöntéséért, a népszabadság kivívásáért.

Bognár Imre elvtárs, a vasútpolitikai főosztály vezetője meleghangú megnyitója után *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, a Központi Vezetőség póttagja, pártunk régi harcosa beszélt a jelenlévőkhöz.

A mai nap csak megnyitója azoknak az összejöveteleknek, megbeszéléseknek, amelyeknek célja, hogy a párt régi harcosai, akik ma is derekasan kiveszik részüket a vasút és az ország építéséből, közelebb kerüljenek egymáshoz — mondotta bevezetőjében. Majd így folytatta: az emberiség történelmének legérdekesebb korszakát éljük. Minden erjed, forr. A térképen új határokat vonnak az osztályharc eredményeként. Szép és érdemes most élni! Nem tétlenül, külső szemlélőként, hanem benn az ár közepén. És így él ma a kommunista. Így élünk mi, akik összejöttünk, hogy emlékezzünk a mult harcaira, azokra az időkre, melynek eredményeként és folytatásaként egyre tovább terjed a térképen a vörös folt.

Összegyültünk emlékezni arra az időre, amikor Magyarországon veszélyes dolog volt a kommunisták munkája, arra az időre, amikor a kommunisták felett ott lebegett a halál árnya. Olyan élményekben gazdag emberek jöttek itt össze, amilyen élményekkel mások nem rendelkeznek.

Bebrits elvtárs ezután összehasonlította a kommunisták győzelem előtti és utáni feladatait. Az egyik héten még rombolással, pusztulással kell a győzelmet segíteni, a kivívott győzelem után pedig épp az ellenkezőjét kell tenni — mondotta. Minden egyes kocsira, sínszálra, mozdonyra ügyelni kell. A mi hazánkban is tízezrek jártak így el, közöttük az egybegyűltek nagyrésze és számosan azok, akik jelenleg nincsenek itt.

Valamennyien tudjuk, hogy a Horthy-rendszer a legnagyobb csapást a kommunistákra mérte. De a legvadabb terror, az árulás sem tudta megingatni őket a haza, a szabadság és a nép szeretetében. A kommunisták mutatták a legválságosabb időkben is a helyes utat. Sztrájkokat szerveztek, szabotázscselekményeket hajtottak végre, a tüntetéseken büszkén vitték a zászlót, mert tudták, hogy a győzelem be fog következni. Sokan börtönben sínylődtek, de a rendőrség és csendőrség terrorja idején sem törtek meg. A haza, a szabadság, a nép szeretete megacélozta őket. *Csuta Károly, Benkovits Dezső, Gáspár Sándor, Bogyó Géza, Csirmaz Géza, Bors Dezső, Imre József* elvtársak és a többiek a kommunista erkölcs ragyogó példáját mutatták. A szervezettség, a vasfegyelem, a bátorság, az önfegyelmezés legszebb lapjait írták a magyar munkásmozgalom történelemkönyvébe, s mindezt a biztos győzelem tudatában, a ragyogó máért.

Beszéde végén *Bebrits* elvtárs felkérte harcostársait, hogy a Szovjetunió és a párt vezette úton a jövőben is a multhoz hasonlóan harcoljanak a még szebb holnapért. Példájukkal, helytállásukkal ragadják magukkal az ifjúságot és a vasút minden dolgozóját. Ahogyan helytálltak a fasizmus véres napjaiban, ugyanúgy álljanak helyt a szocializmus építésében.

Bebrits Lajos elvtárs átnyújtja Csuta Károly elvtársnak a kitüntetést és a jutalmat.

Megható jelenet volt, mikor az üttörő vasutasok és postások két kis küldötte meleghangú szavakkal virágcsokrot nyujtott át a párttagságának 32. évét ünneplő *Bebrits* elvtársnak.

Ezután a miniszter elvtárs a régi kommunista harcosoknak kitüntetést és jutalmakat adott át.

Bognár elvtárs zárószavában arról beszélt, hogy az egybegyűltek a többi tízezerrel együtt a sötétségben égő fáklyaként mutatták az igaz élet útját. Kiállásukkal, szilárdságukkal erőt öntöttek a csüggedőkbe. A vasutasok és az egész ország szeretete, megbecsülése övezi a derék harcosokat. És amilyen szeretettel fordulnak feléjük azok, akik a felszabadulás után kapcsolódtak be a párt munkájába, ugyanolyan szeretettel, állhatatossággal és következetességgel neveljék a régi harcosok a fiatalságot a Központi Vezetőség határozatának, az új szakasz politikájának sikerrevitele érdekében.

Salgótarjánban minden csendes...?

Minden állomáson kíváncsian kinézünk a vonatablakon: vajon hogyan tükröződik az állomások, a perronok külső képén, hogy második hónapjába lépett a felszabadulási verseny, tehát már túl kellett nőnie a kezdet nehézségein, már nemcsak vállalásokban, hanem teljesítményekben is meg kell mutatkoznia az eredményeknek.

Ha jobb lenne a versenynyilvánosság...

A külső jelek, sajnos, nemigen tájékoztatják az érdeklődőt, például *Zagyvapálfalva* állomás perronján csupán arról értesülhet, hogy a helybeli mozi milyen filmeket mutat be a közeljövőben. *Salgótarján-külső* állomás homlokzata és perronja is feltűnően szürke, egyetlen táblán látunk néhány krétával írott eredményt.

— A versenynyilvánosság? — felelnek kérdéssel a kérdésünkre — az bizony nem áll a legerősebb lábon. Az állomáson azért nem, mert az üzemi bizottság elnöke, *Orosz* elvtárs csak most tért vissza szabadságáról, még nem jutott hozzá, hogy a versenyügyekkel foglalkozzon. Másrészt pillanatnyilag nincsen, aki a versenytáblákat, feliratokat megfesse. A fűtőháznál az üzemi bizottság vezetősége magára hagyta az üzemi bizottság elnökét, *Kelecsényi* elvtársat, a pályafenntartásnál pedig csak a nagyobbarányú tavaszi munkák megindulása után beszélhetünk kimagaslóbb eredményekről.

Ezek Salgótarján-külsőn az első benyomások. De a megérkezés után néhány órával, amikor már jobban beletekintettünk az állomás munkájába, meggyőződtünk róla, hogy a *„minden csendes"*-külső mögött becsületes, kiegyensúlyozott munka folyik. Mi ennek a bizonyítéka? Jegyezzünk ide néhány eredményt: a fontos iparvágányok kiszolgálása grafikon szerint történik, a gyűjtőkocsik beállítása gyors, a rakodó-brigádok éjszaka is dolgoznak a kocsikihasználás átlaga 16,8 tonna, a rakodási idő csökkentésében a vállalt 116 százalék helyett 118-at értek el, *Kovács Pál* forgalmi szolgálattevő és brigádja a menetrendszerinti indításnál 87, kocsitartózkodásnál 96, a kocsimozdításnál 101, *Debreceni István* kocsimester és brigádja a kocsimozdítási egységidő teljesítésénél 102,2, az átlagos terhelésnél 108 százalékot ért el.

...több jó teljesítmény születne...

A vontatást a tél még nem állította nagyobb feladatok elé (a legnagyobb problémát a vízhiány okozta, de éppen előző nap érkezett meg az új búvárszivattyú, így remény van arra, hogy nem kell majd Kisterenyéről szállítani a vizet), a nehézsúlyú vonatok száma még nem magas. A dícsérettáblán azonban — ha lenne ilyen — helyet kellene kapnia *Horváth Gyula* fűtőnek, aki a tüzelés-technikát a lehető legjobban alkalmazza, *Suha Pál* fiókműhelyi villanyhegesztőnek, aki jóval a sztahanovista szint felett dolgozik, *Vass József* fiatal mozdonyvezetőnek, ki elsőteles létére példát mutat a gépkarbantartásban, a szerelési nehézségek leküzdésében, a forgalommal való jó együttműködésben.

A pályafenntartás, a XII. szakasz dolgozói az adottságokon belül becsületesen kiveszik részüket a versenyből, a hóeltakarítást, mint a legutóbbi nagyobb havazásnál bebizonyosodott, tökéletesen megszervezték, szakmunkástanfolyamokon készülnek a tavaszi munkákra, *Sándor István* elvtárs és brigádja például azzal a szándékkal, hogy április 4-ig eléri a sztahanovista szintet, s ezzel is hozzájárul ahhoz, hogy a hatvani pályafenntartási főnökség ismét elnyerje az élüzem címet.

...mert él a versenyszellem

Salgótarjánban él tehát a verseny, de valahogyan olyan csendesen, lassan folydogál medrében, mint a nád és sás alá bújt patak. Mikor fog felszínre törni, szemmelláthatóbban is megmutatkozni, eredménykihirdetőtáblákon, szemléltető grafikonokon, párosverseny értékelésekben? Elsősorban az üzemi bizottságokon, a szakszervezeti bizalmiakon múlik. Nem helyes, még a pályafenntartásnál sem, hogy a verseny igazi fellendülését a tavasztól várják. A felszabadulási verseny sikere az állandó, jól megszervezett és jól irányított versenymunkától függ.

A jó eredmények mellett még javítani való is akad

(Tudósítónktól.) Kecskemét állomás felszabadulási versenye azt bizonyítja, hogy minden dolgozó lelkesen kiveszi részét a versenyből, mindenki többet akar adni a megszokottnál. *Csajka György* forgalmi szolgálattevő a tehervonatok átlagos terhelési tervét 121 százalékra teljesítette, *Kardos Béla* és *K. Szabó Gábor* vonatvezetők a menetrendszerinti közlekedésben 102 százalékos eredményt értek el. Rajtuk kívül több hasonló eredményt felmutató dolgozó van még.

Van azonban a versenynek olyan területe, ahol akad javítanivaló. Elmaradt az állomás a fajlagos kocsimozdítási egységidő teljesítésénél, ahol *85—95 százalék között ingadozik a teljesítmény.* A dolgozók az elmaradást a szovjet munkamódszerek fokozott alkalmazásával és munkájuk jobb megszervezésével akarják behozni.

A versenynyilvánosságot segíti az állomás kedvelt kis lapja, a *Versenyhiradó*, amelyből minden dolgozó megtudja, hogy ki, mikor milyen eredményt ért el, kik az élenjárók, kik a lemaradók, mi okozza a lemaradásokat és hogyan lehet azokat megszüntetni.

Matyola elvtárs kenyeret biztosított három községnek

Tudósítónktól.) A januári havazások elzárták *Dombóvártól Nak, Várong* és *Lápafő* községeket. *A három falu élelmiszerellátásában emiatt átmeneti nehézségek keletkeztek*, a községek kenyérrel és egyéb élelmiszerrel való ellátása ugyanis közúti járművekkel történik. *Matyola Péter* elvtárs, a *Gazdasági Vasutak* dombóvári üzemének főnöke látva a nehézségeket, a helyi tanácsokkal és a dombóvári sütőipari vállalattal való előzetes tárgyalás után vállalta, hogy a Gazdasági Vasút ellátja élelmiszerekkel a három falu lakosságát. Tiszta kocsit és ponyvát biztosítottak, az élelmiszerszállítmányokat a menetrendszerinti vegyesvonatokkal továbbították.

Matyola elvtárs a dombóvári vajüzemmel is jó kapcsolatot épített ki. Elvállalta a hálózat mellett fekvő községek tejszállítását. A vajüzem kiszolgálását is dicséretesen látja el.

A FELSZABADULÁSI VERSENY HÍREI

A Landler Jenő Járműjavító ÜV.

106 százalékra teljesítette januári tervét.

A debreceni rakodási főnökségen

Verő János és brigádja állandóan 150 százalékos teljesítményt ér el.

Januári tervük

28-ra való befejezését vállalták a Gazdasági Vasutak kaposvári vonalfőnökségének dolgozói. Tervüket két nappal a vállalt határidő előtt befejezték.

Alberti-Irsa állomás váltókezelői

a felszabadulási versenyben szocialista megőrzésre vették át váltóikat és vállalták, hogy azokat a legnagyobb rendben és tisztán tartják. A vállalást *Sipos János* váltókezelő kezdeményezte.

Rákosrendező állomás

dolgozói kocsitartózkodási és kocsikihasználási tervük 106, illetve 108 százalékos teljesítésével értek el jó eredményt. Lemaradtak a menetrendszerinti vonatindítási tervnél, amelyet csak 53, valamint a fajlagos kocsimozdítási tervnél, amelyet 82 százalékra teljesítettek.

Bánréve fűtőház

létszámába tartozó *Kozsár Béla* mozdonyvezető és *Jakker László* fűtő 3 nehézsúlyú vonat továbbításánál 27 százalékos szénmegtakarítást ért el.

Sárbogárd állomás

forgalmi dolgozóinak versenyében *Mészáros László* forgalmi szolgálattevő brigádja vezet a *Kovács-* és *Ladányi*-brigád előtt.

Szolnok állomás

januári tervét 102,5 százalékra teljesítette. A rakodási főnökség januári teljesítményével elérte az élüzem-szintet.

Kiemelkedő eredményt

ért el Celldömölk állomáson *Hajnal Miklós* forgalmi szolgálattevő és brigádja. Átlagos terhelési tervüket 156,6, kocsikifutási tervüket 171, túlsúlytovábbítási tervüket 372, fajlagos kocsimozgatási tervüket 141,9 százalékra teljesítették. Az összes helyből induló személy- és munkásvonatot menetrendszerint indították.

A miskolci TBKE

minden tényezőnél teljesítette januári vállalásait. Különösen a gyártási terv 117, az önköltségi terv 115 százalékos teljesítésével ért el kimagasló eredményt.

VASUTAS TANÁCSTAG A DOLGOZÓ PARASZTOK KÖRÉBEN

Sebők György elvtárs, Pusztaszabolcs állomás kocsiintézője kiválóan látja el vasúti munkáját. Emellett, dolgavégeztével jó szolgálatokat tesz a dolgozó parasztság és a vasút dolgozói közötti együttműködés elmélyítésére. Képünkön Winkler Józseffel és feleségével, a Honvéd termelőszövetkezet tagjaival beszélget egy új legelő létesítéséről.

(Farkis Emil felv.)

A vasút akrobatái

(Tudósítónktól.) A *MÁV Villamos Felsővezeték Építésvezetőség* dolgozóinak 92 százaléka vesz részt a felszabadulási versenyben. A hiányzó nyolc százalék a betegekből adódik.

A *szerelőrészleg* dolgozói, a vasút akrobatái, akik a magasban légtornászok módjára végzik a vezetékek szerelését — januárban 106,6 százalékra teljesítették vállalásukat. Ezzel az eredménnyel a szerelőrészleg került az oszlopállító részleggel folytatott párosverseny élére. Az oszlopállító részleg vállalásának teljesítése 105,9 százalékos.

A *műhelyrészleg* 115 százalékos teljesítéssel dicsekedhet. *Horváth László* lakatos 128, *Berta Imre* oszlopjavító brigádja 108 százalékos teljesítménnyel tűnt ki. Az építésvezetőség januári tervét összesítve 106,6 százalékra teljesítette.

Használjuk fel munkavédelmi tapasztalatainkat

Lapunkban már közöltük a szakszervezet központjában megtartott baleset elleni küzdelemmel összefüggő értekezlet anyagát. Most, a munka- és balesetvédelmi értekezlet lefolyásáról tájékoztatjuk olvasóinkat.

Feleki Pál elvtárs, a szakszervezet titkárának megnyitó beszéde után került sor *Krekó* Ferenc elvtársnak, a szakszervezet munkavédelmi- és munkásellátási osztálya vezetőjének beszámolójára. Elmondotta, hogy a szakszervezet egyik legfontosabb feladata: harcolni a dolgozók biztonságos munkafeltételeinek állandó javításáért, a balesetek számának csökkentéséért, hogy ezzel az elérhető legalacsonyabb szintre szorítsuk üzemeinkben a balesetek számát.

Ezután a balesetek elleni harc főbb kérdéseit taglalta. Elmondotta, hogy a balesetek elleni harcot nagyban elősegítették a párt- és kormányhatározatok, melyek eredményeként maguk a dolgozók követelik a beleseti veszélyforrások megszüntetését. Ennek is köszönhető, hogy 1952-höz viszonyítva már 1953-ban 14 százalékkal, 1954-ben pedig további 4.7 százalékkal csökkent az üzemi balesetek száma.

Előzzük meg a baleseteket

Az elért eredmények korántsem megnyugtatók. A munka egyenetlensége, hullámzása egyben arra figyelmeztet, hogy ezzel a fontos kérdéssel a jövőben még behatóbban kell foglalkozni. Megállapította, hogy több hiányosság fékezi a jobb eredmények elérését. Ezek közé tartozik az is, hogy nem következetes a harc a balesetek megelőzéséért. A pályafenntartás és a járműjavítók, kivételével alig van javulás. Ennek okát elsősorban a gépies munkában látja, abban, hogy az üzemi szemléket mechanikusan tartják meg, a hiányosságok kiküszöböléséért nem harcolnak eléggé. Kifogásolta az állandó és rendszeres ellenőrzés hiányát, azt, hogy az üzemorvosok nem tartózkodnak eleget az üzemben, nem gondoskodnak a balesetmentes munkamódszerek alkalmazásáról. Hosszan taglalta az egyes hibák okait és kijavításának módját. Különösen hangsúlyozta, hogy tűrhetetlennek tartja a felelősségrevonás elmulasztását, a liberalizmust, amelynek révén a baleset okát *„ismeretlennek"* tüntetik fel, nem is szólva arról, hogy számtalan esetben magát a dolgozót teszik felelőssé. Pedig *a dolgozó csak akkor felelős, ha rendszeres és megfelelő oktatás ellenére, kielégítő műszaki intézkedések és védőberendezések, jó szerszámok használata mellett, figyelmeztetés ellenére sem tartja be az óvórendszabályokat.* A balesetek leggyakoribb oka az üzemekben tapasztalható rendetlenség, a műszaki berendezések rossz állapota, a helytelen munkamódszerek alkalmazása, meg nem engedett műveletek végzése. A vezetők gyakran eltűrik a védőkészülékek használatának elmulasztását, nem foglalkoznak a dolgozókkal eléggé.

A felső szervek munkáját bírálva, elmondotta, hogy a szakszervezeti központnak és a területi bizottságoknak az eddiginél is több elvi és gyakorlati segítséget kell nyújtaniok, a szakmai vezetéssel és a Központi Egészségügyi Hivatallal az eddiginél is jobban együttműködve meg kell javítani a segítő és ellenőrző munkát. Foglalkozott a munkavédelem és a termelés összefüggéseinek kérdésével, majd előadása végén kérte a munkavédelmi szerveket, a társadalmi aktívákat, hogy a felszabadulási versenyben vállalt kötelezettségeket maguk is maradéktalanul teljesítsék.

Ezután megkezdődtek a hozzászólások. *Jász-Suba Béla* kifogásolta, hogy a hiányosan felszerelt mentőeszközök állagát nem egészítik ki, nem ellenőrzik eléggé. *Németh Károly* elvtárs, kérte, hogy a szakmai vezetők vegyék komolyabban a balesetvédelmi oktatásokat és ne csak tíz percet engedélyezzenek erre a fontos felvilágosító munkára. *Dr. Oó Gyula*, a budapesti igazgatóság főorvosa javasolta, hogy törődjenek többet a balesetet szenvedett vasutasokkal, részesítsék ütógondozásban őket és időnként nézzék meg, milyen panaszuk, sérelmük nyerhetne orvoslást. *Kvassai* István elvtárs, a vasúti főosztály dolgozója hozzászólásában kérte: a szakszervezet fokozza politikai nevelőmunkáját a balesetmegelőzés érdekében. *Dr. Zrinyi László* ügyész, a baleseti sérültek jogviszonyának egyes kérdéseit világította meg. *Horváth* Géza elvtárs, a vasúti főosztály dolgozója több gyakorlati példával mutatta meg, mennyire helytelen a baleseti jegyzőkönyvek felvételénél az az eljárás, amikor lelkiismeretlenül és jogtalanul a balesetet szenvedett dolgozót vonják felelősségre.

Dr. Oó Lajos *és Kreko* Ferenc elvtársak válaszoltak a felszólalásokra, majd *Feleki* Pál elvtárs zárószavában hangsúlyozta: nem szabad szem elől téveszteni, hogy a vasút veszélyes üzem és a munkavédelmi bizottságok és aktívák, az üzemorvosi kar, az egészségügyi szervek, nemkülönben a dolgozók együttes megelőző munkája eredményeként lehet csak a baleseti statisztikát tovább javítani.

Óvjuk egészségünket

Gazdag, változatos anyaggal nyílt meg február 1-én Pécsett, a MÁV rendelőintézet helyiségeiben a *vasutas egészségügyi vándorkiállítás*. A kiállítás, amelyet együttesen rendezett a pécsi területi bizottság és a pécsi igazgatóság főorvosi hivatala, nagy segítséget nyújt a dolgozóknak egészségük védelméhez, munkájuk balesetmentes végzéséhez. Különösen tanulságos a vasúti szolgálatnál leggyakrabban előforduló megbetegedések és balesetek szemléltető bemutatása, az ellenük való védekezés, a megelőzés szakszerű leírása, valamint a vasúti egészségügy fejlődését bemutató gazdag fénykép- és rajzanyag.

VAN MIT FÉLTENÜNK

Gyűlnek az aláírások, a tiltakozások Nyugat-Németország újrafelfegyverzése, az atomháború ellen és közben emlékeznek a vasutas dolgozók.

Tombolt a tébolyult
Vad hitleri horda
Végvonaglásában
Esztelen pusztítva.

Gyönyörű hídjaink
Dunába roskadva
Szeretett vasútunk
Szerte szét rombolva.

Bányász Endre elvtárs „Vasutas emlékezés..." című verse ezekkel a sorokkal kezdődik. A sorokat olvasva fájó emlékek elevenednek fel. De nemcsak a pusztítás maradt meg a vasutasok emlékezetében. Nem felejtették el azt a hősi munkát, mely a párt szavára indult meg az országban. Ez jut kifejezésre a vers további szakaszaiban:

Felrázott bennünket
A párt hívó szava:
Számít ránk a nép,
A felszabadult haza!

S mi nem tétováztunk!
Szívünk dobbant belé
Amikor elhangzott:
„Arccal a vasút felé".

És munkánk nyomán új élet sarjadt. Uj vasútvonalak, laktanyák, felvételi épületek, üdülők hirdetik: élni tudtunk a szabadsággal. Van mit féltenünk. Van miért küzdenünk! Az elmúlt tíz esztendő megmutatta, milyen erő van az összefogásban, a közös munkában. Ez az erő meghatványozódik, ha a világ összes békeszerető népeivel összefogunk. Ezért fordulnak táviratukkal a MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség dolgozói a francia vasutasokhoz, ezeket írva: *„Mi, magyar vasutasok felháborodással értesültünk arról, hogy a francia parlament akaratotok ellenére ratifikálta a párizsi szerződéseket. A francia és magyar nép jól ismeri a fasizmus, a náci hordák okozta borzalmakat. Ezért kell felháborodással visszautasítanunk és csírájában elfojtani minden olyan törekvést, mely egy új világháború előkészítésére irányul. Közös harcunkat most azzal kívánjuk segíteni, hogy a dolgozóink részére épülő szanatóriumot határidőre befejezzük. Biztosak vagyunk benne, hogy erőfeszítéseinknek meg lesz az eredménye."*

Miska László elvtárs, a 424—204 számú mozdony vezetője lelkes békeharcos. Élenjár a békeív aláírások gyűjtésében. Képünkön a Hámán Kató fűtőház DISZ-fiataljai között látjuk. Az ifjak aláírásukkal is bizonyságot tesznek, hogy nem akarják felcserélni egyre vidámabb életüket, szép jövőjüket a pusztulással, a nyomorral és a kilátástalansággal. (Kovács Géza felv.)

EGY LEVÉL NYOMÁN

Horváth János Zalaegerszeg állomás volt ÜB-elnöke a szakszervezet elnökségéhez panasszal fordult. Levelében leírta, hogy a szombathelyi területi bizottság helytelenül járt el, amikor őt funkciójából leváltotta, mert megsértették a szakszervezeti demokráciát és nem vették figyelembe eddig végzett „jó" munkáját.

A panaszt kivizsgáltuk és megállapítottuk, hogy a levélírónak nincs igaza. Hogyan is nézett ki ez a „jó" munka? Az ÜB vezetősége szétesett, az ÜB-ülések egy baráti megbeszélésnek feleltek meg. A kollektív vezetésnek, a dolgozók javaslatai figyelembevételének nyoma sincs. Hogyan intézték a dolgozók problémáit? Erre egy-két példát. *Szakály Sándor*, a MÁV Transz dolgozója 1954 október 27-én rendkívüli segélyt kért. *Horváth* elvtárs 1955 január 13-án küldte el a területi bizottságnak. *Horváth Vendel* és *Virágh József* 1954 szeptember 8-án került az állomásra, szakszervezeti tagsági könyvük még mindig az ÜB-elnök fiókjában hever.

Ez a munka nem véletlen műve. *Horváth* egy kiküldetésért két napidíjat vett fel, családjával nem törődik, idegen nőkkel tart kapcsolatot. Mikor erre rájöttek, képes lett volna otthagyni két kisgyermekét és feleségét. Ezek után nem csodálkozhatunk, hogy a munka úgy ment, hogy a dolgozók ügyeinek intézése hátrányt szenvedett.

Horváth János magatartásáért természetesen felelős a szombathelyi területi bizottság is. Felelős annál is inkább, mert e hibákat már hónapokkal ezelőtt jelezték, mégis csak most intézkedtek.

Ebből az esetből le kell vonni a tanulságot. Figyelmeztet arra, hogy javítsuk meg ellenőrző munkánkat, kapcsolatainkat a dolgozókkal. A területi bizottság munkatársai sokszor voltak Zalaegerszegen, mégis csukott szemmel és csukott füllel jártak. Nem látták a tényeket, nem figyeltek fel a dolgozók hangjára. Figyelmeztet ez az eset arra is, hogy a hibák elleni harcot még az elején kell megvívni, mert ha nem ezt tesszük, a hibák egymásra halmozódnak és elveszítünk a mozgalom részére egyébként értékes embereket.

Bánki Géza:

Emberséges emberek

Második napja döcögött a vonat nyugat felé. A hosszú vagonsor lassan cammogott, mint valami halottasmenet. És ebben a halottasmenetben poroszkálásban volt is valami keserűen igaz hasonlóság — zsidók, néhány kommunista, egy-két szakszervezeti tag volt bezsúfolva a vagonokba. A kocsisort úton-útfélen „félrelökték" a németek — ebben az időben, 1944. novemberében, voltak „értékesebb", sürgősebb szállítmányok is — a magyar haza kincsei, gépek, felszerelések, a sokmilliót érő rablott holmik. Persze, azért nem feledkeztek meg a marhaszállító kocsik „utasairól" sem. A vonatot kísérő SS-ekből és csendőrökből álló különítmény parancsnoka „megnyugtatóan" nyilatkozott: ha nem juttak el a gázkamráig, akkor megdöglötték a gépfegyverek golyóitól, de élve egyikőtök sem éli meg a háború végét.

Ezt az indulás napján mondotta, de már szavak nélkül is sejtettük a valóságot: második napja vizet sem kaptunk.

A vagonba terelésnél — a Józsefvárosi pályaudvaron — még biztunk az életben, bár ismertük a németek állatiasságáról szóló híreket. — Csak dolgozni visznek — mondogatták sokan. Dolgozni? 14 éves fejjel sem hittem ebben. Mit tud dolgozni a görnyedthátú aggastyán, a karonülő, szoknyábakapaszkodó gyerek? Hisz életerős férfi csak elvétve akadt közöttünk. Még magamfajta 14—15 éves gyerek is csak 10—20 volt a többszáz ember között.

Öten, szülők nélkül, senkit sem ismerve kerültünk a pályaudvarra, s a bajban szinte percek alatt barátságot kötve addig ügyeskedtünk, helyezkedtünk, míg negyvened magunkkal sikerült egy vagonba kerülnünk.

Jómagam, afféle pesti gyerek, akit „nevelt" egy kicsit a tér és az utca is, telve voltam kalandvággyal, élményéhséggel — ezért is merészkedtem csillag nélkül az utcára — de abban a pillanatban, amikor bezárult körülöttem a razzia gyűrűje, elvesztettem minden bátorságom, s keservesen sírvafakadtam.

Milyen más volt Laci! Csak egy évvel volt idősebb nálam, de évekkel gazdagabb tapasztalatokban. Ő már kétszer szökött ki a németek kezei közül. Egyszer, amikor a leventékkel hurcolták nyugat felé, s másodszor, amikor Pest határában került a tábori csendőrök karmai közé.

Ő most sem volt kétségbeesve.

— Ha kétszer sikerült, harmadszor is fog — hajtogatta bizakodva. S neki hinni lehetett, annyi bizakodás sugárzott keskeny, csontos arcából, annyi hit éhségtől égő szeméből. Pedig egyébként, jelentéktelen külsejű, vékony fiú volt, a másik három barátunk közül bármelyik testre, kinézésre alkalmasabb lett volna a „parancsnok" szerepére.

Igen, mi öten ott a vagonban parancsnokot választottunk. Hogy gyerekség volt, játék? De ez a „játék" hitet öntött belénk, mely letörölte könnyeinket, mely órákra feledtette csikorgó éhségünket.

Ott kuporogtunk a leplombált vagon sarkában, a bedeszkázott ablak alatt, s szőttük álmainkat, terveinket: majd jön egy légitámadás, s a légnyomás felszakítja az ajtót, aztán kitörünk . . . Ez volt az „első számú" terv. Mert volt több is — fantasztikusnál fantasztikusabb. Ha behoznak ennivalót, s kinyitják az ajtót — ráugrunk az őrre, lefegyverezzük, stb. stb. Persze ennivalót nem hoztak, s ha hoztak volna is, meg se mertünk volna moccanni.

De mégis jobb volt ez az álmodozás, mint körülnézni a vagonban, s hallgatni a kétségbeesett, reménynélküli emberek szavát. Jobb volt ez, mint látni azt a fiatalasszonyt, akinek kezéből félig megfulladva mentették ki gyermekét, s aki még utána is órákig sikoltozott hisztérikus önkívületében: „inkább én ölöm meg a gyermekemet és utána magamat, mintsem ezeknek a hóhéroknak kezébe jusson".

Mi álmodoztunk — nem is láttuk, mikor fulladt meg nadrágszíját egy kiálló szögre, s aztán nyakába hurkolva az az őszszakállú bácsi, akinek sohasem tudjuk meg a nevét.

Mi nem akartunk meghalni, mi élni akartunk — pedig a kerekek is azt csattogták monoton egyhangúsággal fülünkbe: meg-dög-lö-tök . . . dög-lö-tök . . . dög-lö-tök . . .

Második napja vitt bennünket nyugat felé a szerelvény. Valahol Hegyeshalom felé járhattunk. A nap éppen felkelőben volt, amikor ismét megállt a vonat. Laci a nyakamba ülve lesett ki az ablakot befödő deszkák résein, tájékozódás céljából. Csak mi voltunk ébren... a többieket elnyomta az álom, az éhség, az idegkimerülés jótékony testvérbátyja.

S egyszerre Laci kopogni kezdett a deszkán, s halkan kiszólt: bácsi, bácsikám . . .

Öreg vasutas kocogott lassan a szerelvény mellett, hosszúnyelű kalapáccsal egyhangú ritmust kongatva a kerekeken. Az öreg megállt. Nem nézett fel, csak megállt. Ujra a kerékre ütött, mintha valami hibát talált volna.

Laci meg beszélt, egyre beszélt: bácsi, bácsikám, csak egy kis vizet, egy kis kenyeret hozzon. Két napja nem ettünk . . . talán magának is van gyermeke . . .

Az öreg állt, nem nézett semmerre, csak a kalapács ütődött újra meg újra a kerékre, aztán a zsebében kotorászott, zsebkendőt vett ki, s ahogy ebben a pillanatban kissé felegyenesedett, lehetett látni — a szemét törölte. Aztán hirtelen körülnézett, s ijedten továbbment. Egy SS szakasz futott arra részeg nótázással. Biztos pálinkaszagot éreztek az általunk képzelt állomás felől.

Lassan teltek az órák, s mi felváltva tekingettünk kifelé a résen, mintha mondhatnának valami biztatót a némán álló fák, a töltés oldalát borító zúzott kövek. Akik már valaha jártak erre, találgattak a látottakból. A fa ferde törzsét valaki ismerősnek vélte: Öttevényben vagyunk. Egy másik lehurrogta: — Ez a fa Levél megállóhelyen van. A harmadik szerint Győrt hagytuk el néhány kilométerrel. Egy volt az igaz: közeledtünk Németország, a halál felé!

S ha azt nem is lehetett megállapítani, merre járhatunk, annyi bizonyos volt, hogy még órákat fogunk állni ezen a helyen. Erre vallott, hogy a fegyveres őrök egyre sűrűbben mentek el a vagon mellett abba az irányba, amerre az SS csoport, s az öreg vasutas eltűnt.

Hát igen, az öreg vasutasról már meg is feledkeztünk, s egyszerre ott termett a vagon előtt.

Most sem szólt egy szót sem, csak óvatosan körülnézett, aztán hirtelen egy lapos üvegben vizet, majd szeletekben kenyeret gyömöszölt át az ablak keskeny résén, s rögtön utána egy hosszú feszítővasat. S még mielőtt egy szavunk lehetett volna, eltűnt éppoly hirtelen, mint ahogyan jött.

A vízért, a kenyérért majdhogy verekedés tört ki — a feszítővasról meg is feledkezett mindenki. Mindenki? Nem, Beke Laci, a „parancsnokunk" nem is törődött a kenyérrel — a vasat ragadta magához, s rejtette a rothadt szalma alá.

Az élelmet pillanatok alatt falták fel az éhes szájak, ki mennyit marni tudott. Akik az előbb még a halállal alkudoztak, a halált hívták, végleg leszámolva az élettel, most legjobban tépték a kenyeret. Egyetlen falat kenyér, egyetlen korty víz legyőzte a halál szelét. És csak a víz, csak a kenyér? Nem! Sokkal inkább az öreg vasutas embersége! A tudat, hogy vannak akik nem hisznek a csodafegyverekkel ígért „végső győzelemben". A tudat, hogy vannak emberséges emberek, akik életüket kockáztatva, köszönetet sem várva segítenek erejükhöz, lehetőségükhöz mérten.

Nem a feszítővas, hanem az öreg vasutas embersége adta az elhatározást — szökünk! A vas csak eszköz lett a terv végrehajtásában . . .

Laci fejében született meg az elhatározás, mely a vagon lakói többségének ellenállásába ütközött. Ti megszöktök; vagy lelőnek, vagy életben maradtok. De mi, akik ittmaradunk mind a nácik bosszújának esünk áldozatul.

Óráknak tűnő percekig tartott a vita, melyet végülis egy idős bácsi döntött el: szökjenek, ha tudnak! A hiányt úgy is csak Németországban veszik észre, s ott már így is — úgy is a halál vár ránk. Ezek még gyerekek, ha sikerül, egész élet áll előttük, hadd éljenek, joguk van hozzá . . . — mondta könnyezve.

Lassan, óvatosan kezdtünk munkához, feszegettük, lazítottuk a kocsi alját borító padlózatot. Ez volt az egyetlen út, ahol viszonylag észrevétlenül lehetett kijutni. Két, vagy három deszkát feszítettünk ki, s aztán szorongva vártuk az alkalmas pillanatot, az indulást.

Hosszan füttyentett a mozdony, megrázkódott a vagon, a vonat lassan gurulni kezdett. Beke Laci elsőnek guggolt a nyílás fölé. Egy pillanatra felnézett: isten veletek — kiáltotta és mielőtt szólhattunk volna, teste eltűnt a kocsi alatt, a kattogó kerekek között. Néma csend. Mintha a halál lépett volna dermesztő hidegségével közénk. Valami sikolyt vártunk, valami jelet — de csak a kerekek csattogtak monoton egyhangúsággal.

Letérdeltem a nyílás fölé, két karommal kitámasztottam magam. Még volt visszaút, még el lehetett volna lépni, de ahogy körülnéztem, reménytelenséget láttam — mit ér az élet itt a vagonban? Talán két napot, talán fél órát, s a gázkamra vagy a golyók úgy is elvégzik azt, ami legrosszabb esetben a vagon alatt, a kerekek között következhet be . . . De talán sikerül, talán lehetséges életben maradni. Mindegy . . . Elengedtem a deszkát, valaki sikoltott, a zúzott kövek belevágtak testembe . . .

★

Hogyan maradtunk életben, fekve a két sínpár között, miközben felettünk kattogva siettek a kocsik? — ma sem értem. Nem is keresem magyarázatát, nem is szívesen emlékezem az egész történetre.

★

De most emlékezni kell!

Minap az utcán egy plakátra lettem figyelmes: hatalmas ökol pörölycsapása alatt repedezik a nyugatnémet felfegyverzés ratifikációs okmánya. Nem engedünk!

Kinyitom az újságot, s megborzongat a betű: náci táborok nyilatkozik az új háború terveiről. Nem engedjük!

Hazamegyek . . . kétéves kisfiam öleli át nyakam — ennyi idős lehetett az a csöppség ott a vagonban, aki soha nem tanulta meg azt a szót: szabadság. Az enyém már tudja, hát lehetséges, hogy értelmét soha ne ismerje meg? Nem engedjük, nem engedhetjük! Az élet erősebb, mint a halál, az emberiesség erősebb az embertelenségnél. Mi leszünk a győztesek!

Munkaidőkiesés nélkül végzik a szolgálatátadást Szentesen

Szentes állomás dolgozói közül sokan kiváltak az elmúlt évben és visszamentek a mezőgazdaságba, többen pedig, főleg a nők, a magánkisiparba. Az állomás személyzetének jelentős része rövid idő alatt teljesen kicserélődött. A téli csendesebb napokat használják fel az állomás vezetői arra, hogy az újoncokból hiánytalan tudású vasutasokat faragjanak a tavaszi forgalom megindulásáig. Három régi vasutas munkaidő után társadalmi munkában vállalta az újrafelvételesek kiképzését. *Pusztai Sándor* kereskedelmi állomásfőnökhelyettes, *Fazekas János* ktg-tiszt és *Ilovszki Sándor* kereskedelmi oktató — mindhárom tapasztalt forgalmi szakember is — patronálás formájában végzi az újrafelvételesek tanítását.

A patronálás egyébként úgylátszik kedvelt módszer az állomáson, mert a felszabadulási munkaversenyben is szerepet kapott. Amikor megindultak a vállalások, *Géczi Lajos* oktató elvállalta a legfiatalabb forgalmi szolgálattevő, *Lekrinczki Tivadar* brigádjának patronálását. Erre *Szabó László* személyszállítási vezető és *Csáki Imre* személyügyi előadó a másik két tur segítését vállalta. A Géczi—Lekrinczki tur nyomban versenyre is hívta a másik két műszakot és azóta a három műszak vetélkedése az alapja a szentesiek versenyének.

Jellemző az egészséges versenyszellemre, hogy a brigádok szolgálatátadás után mindig értékelik a végzett munkát, elemzik a hibákat és keresik a javítás módját. Ez történt január 27-én is a nappali műszakban. *„Az a baj, hogy szolgálatátadáskor a tartalék fél-órákra kiesik a munkából. Ezen kellene segíteni!"* — tette szóvá a nemcsak szentesi, hanem országosan égető problémát *Busai Mihály* elvtárs, szta-hanovista tolatásvezető, a *Szentesi Lokomotív* népszerű középhátvédje, aki nemcsak a labdarúgópályán, hanem a szolgálatban is a legjobbak közé tartozik.

A váltás problémája

Rövid tanácskozás után megszületett a megoldás: *a brigád vállalta, hogy ezentúl 13,15-kor nem áll le a gép és ezzel az egész munka. A brigád még ott marad 30 percig, a szolgálat átadása a helyszínen történik meg, anélkül, hogy egy perc is kiesne a munkából.* Január 28-án már eszerint végezték a váltást és mindjárt szembetűnt a javulás. Negyvenöt kocsi várt beállításra. A forgalmi szolgálattevő eredetileg *22 órára jelentette, de az új módszerrel már 19 órára megtörtént a beállítás.* Azóta mindhárom tur magáévá tette a szolgálatátadásnak ezt a módját és javulnak is az eredmények. Látogatásunkkor a Lekrinczki-brigád dicsekedhetett a legjobb eredménnyel: az előző napon a fajlagos kocsimozgatást 105, a kocsitartózkodást 101 százalékra teljesítette. A menetrendszerinti indításuk — mi tagadás — gyenge. 98 százalék, de menti őket, hogy vonataik menetrendjét a fővonali vonatok szabályozzák, s csoportjaik olyan szorosak, hogy ha csak egyetlen vonatuk is késve érkezik, valamennyit elveri. Különben az indítással nem lenne baj, mert egy pár hódmezővásárhelyi. és két pár szolnoki vonat kivételével valamennyi motoros vontatású, a motorokat pedig nincs jelentős kezelési idő.

A motorközpontban

Szentes — mint köztudomású — a szegedi igazgatóság motorközpontja. A modern, tágas, jól felszerelt motorgarázsban példás a rend és a tisztaság. A versenyről nagy dicsőségtábla és versenytábla tanuskodik, meg egy ötletes óraszerkezet, amelynek öt mutatója a különböző részlegek eredményeit jelzi. A versenytábla az előzőnapi friss eredményeket mutatja: *Számel Ferenc* és *Mágh Pál* motorlakatosok 148—148, *Rima Mihály* motorvezető 126, *Rácz Pál* mozdonyvezető 129, *László Sándor* fűtő 129 (a fűtőház teljesítményeit itt értékelik, mert közös főnökség alatt áll a garázzsal), *Kormányos Lajos* kocsivizsgáló 118 százalékos teljesítménnyel harcolt ezen a napon a felszabadulási verseny sikeréért.

— Izig-vérig komoly, öntudatos, szinte szenvedélyes vasutas itt minden dolgozó — mondja *Vörös Antal* mozdonyfelvigyázó. — Itt van *Varga János* — mutat az egyik motor felé. — 12.45-kor indul a 7435-ös vonattal Kiskunfélegyházára. Most még csak 10,30 óra, de már ott van a motor alatt, a prólékosan vizsgálja, keni, javítgatja, hogy a legnagyobb rendben legyen az indulásra. *Lendvai Károly* motorvezető és váltótársa *Barna Imre*, a 120 000 kilométeres normát túlteljesítve, 140 000 kilométer után adták motorukat javításba.

És sorolja még hosszan a példákat, amelyeket lehetetlen mind feljegyezni, de amelyek egytől egyig a hivatás szeretetéről, a verseny élénkségéről tanuskodnak.

AZ ÚJÍTÁST MÁR BEVEZETTÜK...

A számok sokszor többet mondanak a szavaknál. A *Budapest MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV.* újítási mozgalmáról például így beszélnek: A dolgozók 1954-ben benyujtottak 89 újítást, ebből elfogadtak és azonnal bevezettek 72-t. *Az újításokkal megtakarított összeg 1 464 000 forint.* A vasanyagjavító újítói egyetlen év alatt megtakarították 18 kétszoba-komfortos lakás építési költségeit. Ezt az eredményt ott érték el, ahol nincs is olyan túl sok lehetőség újításra, hisz az üzem munkájának gerincét a javítások képezik.

A vasanyagjavító újítói nem panaszkodnak. 1954-ben több mint 67 000 forintot vettek fel újításaik díjazásáért. *Tehát nemcsak az ország, az újítók is jól járnak.*

Az újítások nem porosodnak a fiókban

A műhelyekben járkálva, itt is ott is látni olyan gépeket, szerszámokat, melyeket az újítók szerkesztettek. A gépműhelyben például *új eljárással maratják a félkarukat*, egy másik gépen *megoldották a nagyméretű fogaskerekek marását.* A váltó-keresztezés és ellenállás hegesztő műhelyben egy jókora lendkerékkel ellátott szerszám hívja fel magára a figyelmet. *Gyimóti* elvtárs újítása, az úgynevezett griffelés (nyujtás) könnyebb és gyorsabb elvégzésére. S lehetne még sorolni az újításokat.

Az újító-mozgalom terjedését nagyban segíti, hogy *az értékes javaslatok nem porosodnak fiókban, hanem azonnal bevezetésre kerülnek.* Nem ritka eset az olyan, amikor az újítási megbízott, *Benedek Jenő* elvtárs, így kapja az újításhoz kapcsolt szakvéleményt: *„Az újítást már bevezettük, jónak találom, javaslom az újító díjazását."* S mire a hivatalos fórumokat megjárja az újítás, amikorra megérkezik a jóváhagyás, gyakran már többezer forint megtakarításról adhat számot az üzem.

Az ilyen eljárás lelkesítő, buzdító. Természetesen csak olyankor alkalmazzák, amikor nyilvánvaló az eredmény és biztosnak tekinthető az újítás hivatalos bevezetése is. Mindezzel nem akarjuk azt bizonyítani, hogy ebben az üzemben az újítóknak nincsenek nehézségeik. *Okodnecki* András marós, többszörös újítóval előfordult még, hogy megakadt valamilyen bonyolult számításnál. De ez a megtorpanás nem volt tartós, mert ott volt *Gyurgyik József* művezető és segített áthidalni a nehézségeket. De így van ez a többi műhelyben is. A művezetők, mérnökök, technikusok szívesen segítik az újítókat. Legtöbbjük maga is újító, s talán ez is hozzájárul ahhoz, hogy olyan készségesek ha segíteni kell. Újító az előbb említett *Gyurgyik* József, sőt nem egy közös újítása van *Okodnecki* elvtárssal. Újító *Halász* István osztályvezető is. Eziránytó tevékenységéről talán mindennél többet mond az, hogy *tíz bevezetett újítása 730 000 forint megtakarítást eredményezett.*

Az újító megkönnyíti a tervek teljesítését

A gépműhely például 1954-ben öt új géppel gyarapodott, de az elvégzendő munka olyan gyorsan növekszik, hogy még így is nehezen győzik. Ki tud ilyenkor a legtöbbet segíteni? Az újító! Egy-egy munkafolyamat ésszerűsítésével megrövidíti a munkák elvégzésének idejét és ezzel nemcsak megtakarítást ér el, hanem megnöveli a műhely kapacitását is, megkönnyíti a tervek teljesítését. Ez talán a főoka annak, hogy a vasanyagjavítóban a vezetők segítik az újítókat és maguk is tevékeny részesei az újítómozgalomnak, amely így egyre nagyobb eredményeket mutat.

Feleslegesen eltüzelt tonnák a mozdonyjavításnál

Bizony nem valami kedvező kimutatás fekszik *Fekete* elvtársnak, a Landler Járműjavító VI. osztálya vezetőjének asztalán. De mielőtt bővebben tanulmányoznánk, bocsássuk előre, hogy — nem is túlzottan nagy utánjárással — hasonló kimutatást tudna produkálni akár az Északi, akár a Szolnoki Járműjavító. Mert lényegében arról beszél ez a kimutatás, hogy mi történik egy mozdonnyal, amíg a VI. osztályról, jobbanmondva a műhely udvarától a vonalra kerül. A kérdés lényege pedig: *hányszor kell befűteni egy mozdonyt, amíg megtörténik a végleges átvétele.*

— A jelenlegi átvételi rendszernél — mondja *Fekete* elvtárs és szavait aláhúzza *Serfőző* elvtárs, az osztály diszpécsere — *öt betüzelés* szükséges. De, mint mindjárt kiderül, *elegendő lenne négy is.* Ugyanis az átvétel fejezetei jelenleg a következők: *gőzpróba, udvari próba, vonali próba, MEO-átvételi próba, vontatási átvételi próba.* Már most, *ha a MEO és a vontatási átvevők jobban, szorosabban együttműködnének, a két utolsó próbát egyesíteni lehetne.*

— Tavaly tavasszal ez *mintegy két hónapig így is volt.* Ugyanis 1954. március 6-án a 7. szakosztály kiadta a *3001-es távirati rendelkezést*, amelynek lényeges pontja így hangzik: *„A vontatási átvevők a MEO-val közösen a mozdonyokat már a gépezet futó- és vezérmű szerelése közben a legszigorúbban ellenőrizzék, hogy az esetleges hiányosságokat már az udvari próba előtt, de legkésőbb az udvari próbán, illetve már az átadásra való felajánlás előtt közösen feltárják."*

— A rendkívül hasznos, észszerű rendelkezést örömmel fogadtuk, mint mondottam, körülbelül két hónapig simán is ment minden, a mozdonyokat folyamatosan ki tudtuk adni, az udvaron nem is lehetett gőzben álló gépet látni. De *csak két hónapig.* Azóta sem találjuk elfogadható magyarázatát, *miért nem lehetett továbbra is érvényt szerezni a rendelkezésnek*, holott a gyakorlat bebizonyította, hogy megvalósítható. Amióta szép csendesen félretették, elfelejtették ezt a rendelkezést, azóta *átlagosan hétszer kell befűteni egy-egy mozdonyt.* Különben erről beszél ez a kimutatás is.

Csak egy-két adatot nézzünk ebből a felsorolásból: a 411 224-est tizenkétszer, a 322 016-ost hétszer, a 411 306-ost hatszor kellett befűteni, a 424 056-os csupán vonali próbán háromszor volt.

— Mi ennek a legnyomósabb oka? — kérdezzük.

— Sajnos, változatosak, sokfélék az okok. Ezúttal említsük meg közülük az *anyaghibákat*, a *MEO munkájának fogyatékosságait*, a VI. osztály dolgozóinak *nem mindig lelkiismeretes munkáját* — például azt, hogy a kazánjavításnál hidegen illesztik a szegecseket — a művezetők és a felmentett csoportvezetők *laza ellenőrzését*, nem egyszer a hiánylati munkák elvégzésénél adott *félrevezető tájékoztatásukat* — emiatt az osztályon két művezetőt már részkártérítésre is köteleztek — végül, de nem utolsósorban azt, hogy *nincsen elég kazánszakmunkásunk*, egy-egy 8—9 tagból álló kazánkovács-brigádban legfeljebb 2—3 kazánkovács van, a leghasználhatóbb kazánkovácsaink kiléptek az üzemből. Ezek miatt az okok miatt *a legtöbb hiánylat éppen a kazánműhely munkájánál adódik.*

Azt hisszük, az elmondottakból az is világossá vált, hol kell elsősorban megjavítani a munkát, az ellenőrzést, hogy a sok elkerülhető betüzelés ne emésszе el a drága szén tonnáit. A kazánműhely dolgozóinak, művezetőinek, vezetőinek, a MEO ellenőreinek és a vontatási átvevőknek egyaránt *kötelességük szem előtt tartani a széntakarékosságot*, hiszen egy 424-es sorozatú mozdony egyszeri befűtése *18 mázsa szenet jelent*, nem is beszélve az ismételt vonali próbákon elfogyasztott szénmennyiségről. A MEO-ra vár különösen fontos szerep abban, hogy el lehessen kerülni a felesleges felültüzeléseket, az ismételt hiánylatmegállapításokat: meg kell valósítani a *folyamatos ellenőrzést*, a *részátvételt* a javítás egész folyamata alatt. A 7. szakosztály feladata, hogy *szerezzen ismét érvényt a kipróbált és jól bevált 3001-es rendelkezésnek.*

A NÉP SZOLGÁLATÁBAN

Tíz évvel ezelőtt, 1944 véres napjaiban fegyverrel a kezükben harcra keltek a fasiszta megszállók ellen népünk legjobbjai, a kommunista partizánok. Ezek a rettenthetetlen harcosok a közelmúltban találkozóra gyűltek össze. A találkozón a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa *„Magyar Partizán Emlékérem"*-mel és *„Kiváló Szolgálatért"* érdeméremmel tüntette ki többek között *Balázs Anna* vasutas írónőt.

Látogatásunkkor íróasztalán legújabb vasutastárgyú regényének kézirata fekszik. A regény az építésről, munkagyőzelmekről és azokról a harcokról szól, melyeket a becsületes vasutas dolgozók vívtak a befurakodott ellenséggel.

Tíz évvel ezelőtt az írónő nem tollal, hanem fegyverrel, partizáncsoportok szervezésével harcolt a magyar nép ellenségei ellen.

— 1927-ben lettem kommunista — kezdi elbeszélését *Balázs Anna.* — Akkoriban mint fiatal lány a Nemesfémes és Órásmunkások Szakszervezetében dolgoztam, ahol megalakítottuk a *Kommunista Ifjúmunkások Magyarországi Szövetsége* frakcióját. Ettől kezdve 1944-ig szakadatlanul folytattuk a harcot a fasiszták ellen, legtöbbször szigorú konspirációban.

A második világháborút megelőző években, amikor Európa felett már tornyosultak a közelgő háború viharfelhői, kommunista fiatalokból álló kultúrcsoportokat alakítottunk. Az egyik csoportnak *Balasovszki Ödön* volt a vezetője. A csoport működésére felfigyelt a rendőrség, letartóztatták a vezetőséget. A kórus vezetésemmel illegálisan újjáalakult. Ezekben az időkben valamennyi magyar munkás számára úgy hiányzott az igaz szó — amely leplezetlenül rámutat az imperializmus minden aljasságára — mint a sivatagi vándornak a friss víz.

A gyárak előtt rögtönzött röpgyűléseket tartottunk. Mire a rendőrség megjelent, csoportunk tagjai már árkonbokron túl voltak. Néha verekedésre is sor került. Ilyenkor a baloldali érzelmű munkások közénk és a rendőrök közé vetették magukat...

Örökké emlékezetes marad számomra, amikor egy *Szabolcs* utcai proletárlakta bérkaszárnya udvarán, a legnagyobb munkanélküliség idején csoportunk elénekelte az *Internacionálét.* A lakók nagyrésze velünk énekelt. Előzőleg lezártuk a ház kapuját és őröket állítottunk fel, hogy jelezzék, ha a rendőrség közeledik.

1937-ben letartóztattak és a Margit körúti katonai fogházba vittek. Itt hosszasan faggattak, de nem sikerült rám bizonyítani semmit.

Ezekben az időkben egy nagyobbarányú tömegtüntetést szervezett a KIMSZ. A Váci úton 800 főnyi munkáscsoporttal tüntettünk. A rendőrök ránk támadtak. A tömeg visszahőkölt. *„Ne forduljunk meg elvtársak, döntsük fel őket a motorbiciklivel együtt"* — kiáltották harsányan a munkások és szembeszálltak a rendőrökkel. Később, a rendőrök tüzeltek ránk. *Kas Dani*, egy óbudai téglagyári ifjúmunkás megsebesült. Orvoshoz nem vihettük, mert a lőtt seb esetleg leleplezte volna. Minden érzéstelenítés, fájdalomcsillapítás nélkül, bicskával vágtuk ki lábából a golyót...

1944. márciusának sötét napjaiban, amikor a német hordák elözönlötték hazánkat, a párt fegyveres csoportok megszervezésével bízott meg. Ekkor az *Óbudai Hajógyár*, a *Goldberger-gyár* és a *Téglagyár* kommunistái közvetítésemmel kapcsolódtak az ellenállási mozgalomba. Az elvtársakhoz a Horthy-hadseregből szökött katonák is csatlakoztak, akik magukkal hozták fegyvereiket is. Titkos fegyverraktárt létesítettünk Óbudán. Nagyszámú géppisztollyal, kézigránáttal, géppuskával, golyószóróval szereltük fel —, egyszóval mindennel, ami a partizánharc megkezdéséhez szükséges. Közben egyre közelebbről dörögtek az ágyúk, a Szovjet Hadsereg egységei már nem mesze harcoltak Budapesttől. Arra, hogy milyen széles rétegeket kapcsoltunk be a fegyveres harc előkészítésébe, jellemző, hogy a haladó értelmiség legjobbjai, mérnökök, tanárok is csatlakoztak a mozgalomhoz. Még a 65 éves *Iványi Pám István* tanár is bekapcsolódott a partizáncsoport munkájába.

Múltak a hetek, a Szovjet Hadsereg körülkerítette az eszeveszetten védekező fasisztákat. Az óbudai partizáncsoport tagjai elvágták a telefonvezetéket, szabotázsakciókat hajtottak végre.

A nyílt, általános támadás megkezdésére azonban nem került sor. Később a csoport egy része fegyveresen csatlakozott a Szovjet Hadsereg előnyomuló egységeihez.

★

Meglettkorú emberek szeme csillogott a meghatódástól, amikor tíz év után találkoztak azok a hősök, akik életüket kockára téve, fegyveres partizánmozgalmat szervezték a németek hátában. Sokan a Magyar Néphadsereg főtiszti, tábornoki egyenruháját viselik, mellükön kitüntetések ragyognak. Mások felszabadult országunk gyáraiban, vállalatainál felelős beosztásban dolgozó elvtársak. A partizánok emlékeznek és emlékeztetnek. Hősi példájuk arra emlékeztet, hogy minden erőt összefogva harcoljunk azért, hogy hazánk soha többé ne lehessen a háborús fasiszta téboly áldozata.

Bermann István

Tizennyolc esztergályos „ostroma"

(Tudósítónktól.) A *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* esztergaműhelyének dolgozói a felszabadulás tiszteletére 500 gőzfűtési akasztókengyel, 500 csaposgyűrű és 500 ötnyolcados csavar készítését vállalták terven felül. Eddig legyártottak 900 gőzfűtési kengyelt, 900 csaposgyűrűt és 650 darab csavart. *32 750 forint értékű felajánlásukat 57 050 forintra teljesítették.*

Kitűnő eredményüket az élénk versengésnek köszönhetik. Tizennyolc esztergályos célul tűzte ki, hogy eléri a 200 százalékot. *Hodoniczki Sándor* 209 és *Juhász Erzsébet* 202 százalékával már túl is szárnyalta, de *Kelemen Menyhért, Kemenár János, Kovács Lőrinc, Kiss B. György* és *Záhonyi István* is erősen nyomukban van.

Vasutas tanácstagok

Budapesti Igazgatóság: Haldu Jakab vez. táv., Bp. Keleti áll., Hajnali János előmks., Bp. Ferencváros pft., Haklik Károly főint., Komárom fth., Hatskó Imre szakm., Cinkota vont., Hegedüs István pőr., Szolnok pft., Holkó Pál mks., Kőbányafelső vill., Holló Pál szakm., Bp. Nyugati műszak, Horváth II. István ell., Pusztaszabolcs áll., Horváth Sándor műsz. ell., Kőbánya-felső áll., Hőmöstrei Ferenc áll. főn. h., Komárom áll., Izsáki Benő főszakm., Bp. Terézváros pft., Jeges József mks., Bp. Terézváros pft., Juhász Gyula nt., Rákos áll., Katona Vince főell., Bp. Ferencváros áll., Káldi József előmks., Győr pft., Kelemen László mks., Keleti TBKE., Kenyő Pál vez. mks., Szolnok pft., Kékesi Sándor ell., Abony áll., Kllihof Zoltánné mks., Hegyeshalom áll., Kiss II. István áll. kez., Rákosrendező áll., Kiss II. István vez. előmks., Bp. Nyugati műszak, Kiss Zsigmond mks., Bp. Ferencváros áll., Kocsis Mihály munkamester, Abony áll., Kolbek Sándor vez. váltókez., Dad áll., Kollár Ferenc kalauz, Bp. Ferencváros áll., Koncz György ell., Bp. Nyugati műszak, Koplányi János málházó, Nógrádkövesd áll., Kovács János pmks., Győr pft., Kovácsi Ferenc áll. főn., Pécsi áll., Körmöczi János málházó, Százhalombatta áll., Királovits Imre kőműves, Bp. Ferencváros pft., Kun Károly smks, Ráckeve vont., Kuzsor Sándorné takarítónő, Dabas áll., Lakatos Ferenc szakmester, Komárom fth., Lakatos Sándor áll. főn., Pilisvcsaba áll., Láng Béla int., Kápolnásnyék áll., Lénárt János főell., Bp. Ferencváros áll., Lipták Ferenc vez. mks., Maglód áll., Longa József főkalauz, Szentendre áll., Lőcsei János felügy., Bp. Ferencváros fth., Lóránt Pál főell., Pusztaszabolcs áll., Lukáts Pálné üz. dolg., Székesfehérvár áll., Major Sándor munkamester, Tokod áll., Marosvölgyi Károly mks., Bp. Nyugati műszak., Matyók István ell., Cinkota vont., Máté István főint., Székesfehérvár áll., Meggyes Sándor áll. főn., Táplógyörgye. állomás.

(Folyt. köv.)

ELSŐSEGÉLYNYÚJTÁS

Előtételesen folyik a harc a balesetek ellen a vasút területén is. Ebben kimagasló szerep jut a baleset megelőzésnek, a munkavédelemnek, az elsősegélynyújtók kiképzésének. Képünkön Budapest-Angyalföld állomáson elsősegélyben részesítenek egy raktári munkást.

(Kovács Géza felv.)

Alberti Gyula már 1961-et ír

Azt tartja a közmondás, hogy a rossz hír szárnyon jár, a jó alig kullog. Igaz is, meg nem is. Január 20-án már tíz órakor arról beszéltek a *Landler Jenő Járműjavítóban*, hogy *Alberti Gyula* most fejezte be a második ötéves tervét.

Olyan ember is volt, aki a percet is tudta, hogy tíz óra ennyi és ennyi perckor lépett át 1961-be. Pedig tíz órakor még az egész sajtolóüzem izgult: mikor lesz meg Alberti terve.

Ezek szerint a jó hír olyan gyors szárnyon repült, hogy még Alberti elvtársat is maga mögött hagyta néhány órával, mert „csak" délután két órakor történt meg a nagy esemény.

Amikor az utolsó darab abroncs esztergálásával is végzett, az üzemrészek küldöttei, úttörők, ifjúmunkások csokorral a kezükben köszöntötték a győztest.

Mit érez, mit gondol ilyenkor az ünnepelt, mit a köszöntő? Alberti Gyula talán azt gondolta, *milyen nagy tiszteletet, szeretetet és barátságot szerzett magának, az üzemnek, az egész vasútnak.* Az ünneplők pedig: *„Szerencsés ember, jó csillag alatt született, jól tud dolgozni... Bárcsak én lennék a helyében!"* A kis ünnepség után biztosan beszéltek még Albertí Gyuláról, elmondtak róla egy-egy anekdótát és hazamentek...

Hogy még jobban megismerjék, megírok az életéből néhány epizódot.

Alberti Gyulának negyven-hat éve alatt sok megrázkódtatás jutott osztályrészül. Talán a gyerekkor „könnyebb" volt, mint a serdülőkor évei. Ugyanis az Alberti-családban ekkor kezdődtek a bajok.

— Apám tizenkilencben vezető ember volt. Én akkor még olyan gyerek voltam, aki csak az apró örömökre vadászik. A forradalom bukása után apám eltűnt. Egyszer csak hazakerült, nyomorékon, betegen, a ballába hiányzott. Sírva kérdeztem, de csak ezt felelte:

— Majd ha nagyobb leszel, mindent megtudsz. Most jobb ha nem tudod.

Csak édesapja halálos ágyánál tudta meg, hogy Horthy pribékjei törték össze a lábát, nem kezelték és le kellett vágni.

Hogy indult az életúton Alberti Gyula? Beteg anyját és magát kellett eltartania. A harmincas években sokszor megesett, hogy nem volt kenyér az asztalon. Harminc éves korában, 1937-ben sikerült bejutnia a mostani Landler Járműjavítóba. Azóta dolgozik itt, ezen a nagy karusszelgépen egyfolytában.

— A felszabadulás után három és fél hónapig minden nap gyalog jártam be Fótról dolgozni. Húsz kilométer, éhesen, nem kis dolog — mondja. — *De azt akartuk, hogy helyreálljon a vasút.*

Negyvenöttől szívvel-lélekkel dolgozik az üzemben, s nem ördöngősség, hogy ma háromszoros sztahanovista, a Munka Érdemrend aranyfokozatával kitüntetett esztergályos. Mindezt úgy érte el, hogy szívósan kitartott elhatározása mellett: *meghálálni azt, hogy nyugodt élete van, nem kell rettegnie a holnaptól.*

Első ötéves tervét 1952 március 2-án fejezte be. Ebben az időben már itt dolgozott a gyárban, mint vasesztergályos, Gyula fia is. Egyik napon azt mondta az apjának: *„Apám, repülőtiszti iskolába megyek!"* Az apának hirtelen jött a hír, de azért azt mondta a fiának, hogy csak tanuljon, majd meglesz a család az ő keresete nélkül is. Majd csak keres Sándor is, és könnyebb lesz nevelni a három kicsit: Erzsit, Évát és Lacit.

Ekkor fogadta meg Alberti Gyula, hogy amikor a fia repülőtiszt lesz, befejezi a második ötéves tervét. Erről nem beszélt az üzemben, csak egyszer melítette meg otthon Erzsi lányának.

Ifjú Alberti Gyulát még nem avatták tisztté, de az apa már teljesítette a vállalását. Nem messze esett az alma a fájától. A fia is derekasan megállja a helyét. Sándor, a másik fiú szintén katona, határőr. Nemrég végezte el a tisztes iskolát. Ő is fegyverrel a kezében védi a hazát. Alberti Erzsi megkapta a Duna Cipőgyárban a sztahanovista oklevelet. Igaz, hogy fél év alatt nem ért el 350 ezer forintos megtakarítást, mint az apja.

A fóti kis ház elküldte fiait a haza minden részébe, s azok még nem hoztak rá szégyent. Talán ki se bírná, ha az Alberti-család valamelyik tagjáról rossz hírt hallana.

Mészáros Ferenc

JEGYZETEK

Déli pályaudvar... Az induló személyvonat kellemesen előfűtött, az utasok egymás után akasztják kabátjukat a fogasra. Két vasutas közömbösen nézi a felaggatott kabátokat, majd szánakozó pillantást vetve az utasokra, fázósan összébbhúzzák magukon a jó meleg bundát. Szemmel látható, nem bíznak a fűtés tartósságában. Egy idősebb nénike néhány percig elgondolkozva nézegeti őket, aztán feláll, s felveszi az imént levetett kabátját. Nem szól semmit, de szeme, ahogy körültekint a szakaszban és megállapodik a vasutasokon, bocsánatkérően mondja: ők a szakemberek, ők jobban tudják...

Fehérvárnál derült ki végleg — rosszul.

*

Szalad a vonat, sűrűn szálló hópelyhek paskolják az ablakot. Egy pirospozsgás, köpcös vasutas elgondolkozva nézegeti a hópelyhek táncát. Egyszerre elmosolyodik és hirtelen odaveti szemközti ülő társának:

— A V-i vendégszobában megint nem lesz lepedő...

— ???

— Tavaly, amikor nagyon esett a hó és nem győzték tisztítani a váltókat — fűzi tovább a szót, hogy kielégítse a kérdő tekintetet — az egyik váltóőrnek különös ötlete támadt... Elég az hozzá, hogy kihozták a lepedőket, pokrócokat a vendégszobából és amikor nem volt vonat, letakarták velük a váltót.

Ujra kinéz az ablakon, s az utasok idősebb kacagása közben még hozzáteszi: megint esik, lehet, hogy nem kapunk lepedőt?

HÍREK

— Több mint 23 millió forintot fordít a MÁV szociális létesítményekre ebben az esztendőben. Ezenkívül 9 millió forintot — a vasutasok félszázalékos alapjából — költ egészségvédelmi építkezésekre.

TÁRSADALMI TULAJDON ELLOPÁSA büntette miatt a vasúti rendőrség eljárást indított Takács Jenő MÁV alkalmazott, csehi lakos ellen, mert a pakodi állami gazdaság részére érkezett árpából 3 zsákkal ellopott.

— A kínai vasutasnap alkalmából Miskolc-Gömöri állomás dolgozói táviratban üdvözölték a kínai vasutasokat.

— BÉKEESTET RENDEZTEK Székesfehérvár állomáson. A beszámolót a megyei békebizottság titkára tartotta. A nagyszámban megjelent hallgatóság öt küldöttet választott a megyei béketalálkozóra, köztük Máté István békebizottsági titkárt.

— Megdézsmálták a vajtai vasútállomáson feladott búzát és meghamisították a mérlegkönyvet Horváth József és Kajdi Dániel váltókezelők, Berki István raktári munkás vajtai lakosok. Az eljárás megindult ellenük.

— ÚJ ÜZEMI KONYHA nyílt a szolnoki fűtőházban a csomópont dolgozói részére. A szolnoki vasutasok öntevékenységét — elsősorban Hegyi elvtárs, fűtőházfőnök és Mohácsi Béla ÜB-elnök munkáját — dicséri a szép új létesítmény.

— ÁTALAKÍTJÁK ÉS ÜZEMBEHELYEZIK Harkányfürdőn a vasutas reumakórházat.

— A téli gépjavítási munkálatokban Heves megyében a legjobb eredményt a detki gépállomás érte el. Jó eredményük eléréséhez nagy segítséget nyújtott a MÁV Budapesti Épületelemgyártó Főnökség. Novák János esztergályos, Senk János hegesztő, Szabad Sándor, Kosjár Pál és Molnár Olivér lakatosok januárban két hetet töltöttek a gépállomáson, ahol példás munkát végeztek.

— TIZENKÉT LAKÁS készült el Záhonyban, a vasutas dolgozók részére. A műszaki átadás már megtörtént.

— Képtávírónak a vasúton való alkalmazásával kapcsolatban most folynak kísérletek a moszkva—rjazani vonalon. Az új berendezés lehetővé teszi, hogy vasúti kezelési okmányokat, például terhelési kimutatást eredeti nagyságban továbbítsanak.

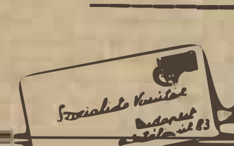
— Tettenérte a vasúti rendőrség Kerekes Károly székesfehérvári lakost, amikor a székesfehérvári pályaudvaron egy vagont megdézsmált.

LAKÁSCSERE

Egerben lévő kétszobás, konyhás, pincés, kertes családi házamat Budapesten hasonló beköltözhetőért elcserélném, vagy hasonlót vennék. Ármegjelölést kérek. Cím: Pászti József MÁV intéző, Eger, Válvi István út 8. szám.

Elcserélném Vác, MÁV telep, 32. szám alatt lévő egyszoba konyha, mellékhelyiségből álló kertes intézeti lakásomat Budapest területén lévő akár intézeti, akár magánlakásért, lehetőleg kétszobásra. Cím: Társi József, Budapest-Keleti pályaudvar kereskedelmi főnökség. Telefon: 41—46, vagy 130—618.

Sztálin út 88. szám alatti kétszobás szolgálati lakásomat elcserélném hasonló budai (lehetőleg hegyen) szolgálati, vagy magánlakással. Cím: Klucskó Béláné, Sztálin út 88. Telefon: 150—099/42 mellék.



Levelezőink írják

Víztorony — víz nélkül

Múlt év őszén egy 100 köbméteres korszerű víztornyot építettek Zircen. Igen szép építmény, csupán a víz hiányzik belőle. Az állomáson naponta 20—25 mozdony vesz vizet. Korábban volt itt egy talpfákra emelt tartály és egy szivattyú, amely ideiglenes megoldás volt ugyan, de ellátta a vízszükségletet. Ezt lebontották, s már négy hónapja pulzométerrel vesznek vizet a gépek, ami naponta körülbelül 25—30 mázsa szénbe kerül, s mindez azért, mert az új vízházhoz szükséges villamosmotor valahol „elakadt". Érdemes utánanézni, hogy kit terhel a felelősség a heti két vagon szén elpocsékolásáért.

BORKA SÁNDOR
Veszprém-külső fűtőház

„Menjen ahova akar"

Egy pontos diagnózis megállapításához néha több vizsgálat szükséges. Ez érthető. Annál érthetetlenebb az ilyen elbánás, amelyben a MÁV Kórház tüdőosztályán részesültem Sebészeti, vízgyógyászati, belgyógyászati vizsgálat után kerültem a tüdőosztályra, ahonnan röntgenfelvételre küldtek. Hosszú várakozás után kiderült, hogy a gép elromlott, és csak egy-két nap múlva fog működni. Egy hét alatt elkészült a felvétel. A ieletért két nap múlva jelentkeztem. Reggel háromnegyed nyolckor, másodiknak adtam be a lapomat és vártam. Tizenegykor már türelmemet vesztve szóltam a nővérnek. Tíz perc után ki is adta a lapomat azzal a „kedves" megjegyzéssel, hogy „menjen ahova akar". Én a panaszirodára „akartam" menni. Az igazgató főorvos elvtárs intézkedésére végre megkaptam a leletet. Ujabb vizsgálatra küldtek, újra jelentkeztem két nap múlva a tüdőosztályon. Ismét a „kedves" megjegyzés — „menjen ahova akar" — kíséretében kaptam meg a leletet. Megjegyezni kívánom, hogy én nem „akartam" beteg lenni, nem „akartam" kórházba menni, de ha már így történt, én meg akarok gyógyulni, hogy becsülettel helytálljak a munkámban.

ÁLTAL IMRE
cinkotai üzemfőnökség

Közös akarattal

A BEV V. 21008-as számú villamosmozdonyon teljesítünk szolgálatot. Barátságos mozdony ez. Vigyázunk is rá, mint a szemünk fényére. Tisztán tartjuk, a kisebb hibákat magunk javítjuk. Örömmel látjuk el rajta a szolgálatot, de csak nulla fok fölött. Ugyanis a mozdony karosszériájának térfogata körülbelül 40 köbméter. A fűtőtestek nem képesek minusz öt foknál még langyosra sem felmelegíteni a levegőt. Mind a hárman, akik itt teljesítünk szolgálatot, megfáztunk. Mi lesz, ha nagyobb hidegek jönnek? Többször kértük Labanc elvtársat, szolgálati főnökünket, hogy változtasson ezen az embertelen állapoton, a segítségünket is felajánlottuk, de mindez hiába. Igéreten és vigasztaló szón kívül mást nem kaptunk. Tudjuk, hogy vannak nehézségek telepünkön, de közös erővel, közös akarattal el tudnánk küzdeni.

KERTÉSZ II. ISTVÁN
Szentendre, vontatás

Egy vasutas kultúrház a fejlődés útján

Az üzemek, vállalatok pontos, jól kidolgozott tervekkel kezdték az új évet, de sajnos, alig hallunk, vagy olvasunk arról, hogy ugyanilyen gondossan felkészülnének a munkára a vasutas kultúrotthonok is. Ezért örömmel kell üdvözölni *Mátészalka állomás* kezdeményezését, ahol a kultúrát kedvelő dolgozók a szakszervezet kezdeményezésére megbeszélésre ültek össze. Megállapították, hogy a múlt évben voltak ugyan eredmények a kultúrmunkában — 15 színielőadás, 4 ismeretterjesztő előadás, könyvkiállítás és zeneest zajlott le a vasutasok *Petőfi kultúrházának* falai között — de eredmény korántsem kielégítő. Elsősorban azért nem tudtak jobb munkát végezni, mert a kultúrháznak nem volt megfelelő, aktív vezetősége.

Az értekezlet határozata értelmében január 9-én *kultúrvezetőséget választottak* a mátészalkai dolgozók. A kultúrház igazgatója *Sikli László*, a fűtőház dolgozója lett, ezenkívül 11 vezetőségi és 3 ellenőrző bizottsági tag munkálkodik a kultúrélet fellendítésén. Sikli elvtárs már a választási ülésen kedvező kilátásról számolt be. Bejelentette, hogy a közeljövőben mintegy 20 000 forintos beruházással *keskenyfilm-vetítőgépet helyeznek üzembe. A eddigi vonali könyvtárat kibővítik*, s még január folyamán mintegy *2000 kötetes olvasótermet nyitnak* meg, ahol a dolgozók nemcsak szépirodalmi, hanem továbbképzésükhöz nélkülözhetetlen szakkönyveket is találnak. Elhatározta a kultúrház új vezetősége, hogy *megerősíti a kultúrgárdát és a zenekart.*

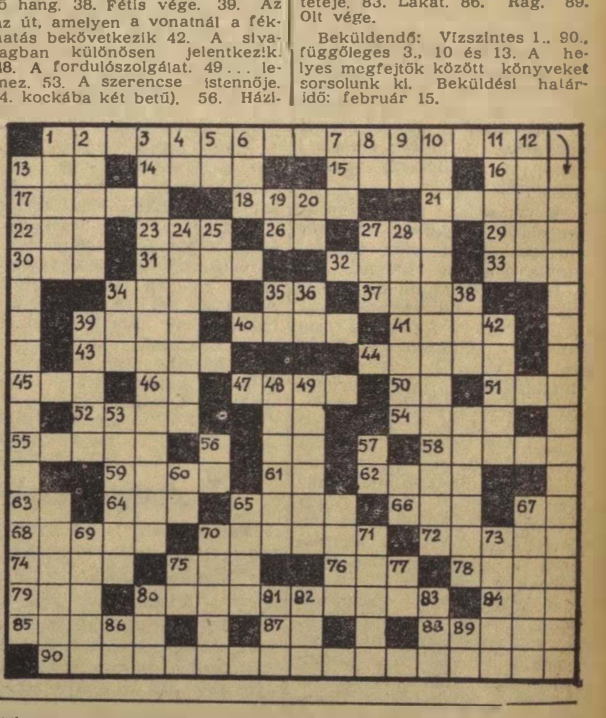
KRICSFALUSSY GYÖRGY,
Mátészalka

KERESZTREJTVÉNY I.

Vízszintes: 1. A vasutasok fontos téli teendője. 13. Kikelet része. 14. Férfi név. 15. Folyó a Szovjetunióban. 16. Izesít. 17. Fut. 18. A vasúti kocsik zökkenőmentes járását biztosítja. 21. Szerencsejáték. 22. Szállítmány. 23. Német névelő. 26. Kettőzve magyar város. 27. Régi űrmérték. 29. Helyhatározó szó. 30. NTZ. 31. Két német tojás. 32. Kerek szám. 33. Vissza: kopasz 34. Napszak. 35. A kés része. 37. Kiváló, közismert idegen szóval. 39. Vasa. 40. Gabonát tartanak benne. 41. Nemcsak 1. 43. Dala. 44. Vissza: kabát része. 45. Rag, nek párja. 46. Tiltó szó. 47. Német pár. 50 Vissza: személyes névmás. 51. Országos Munkabér Bizottság. 52. Vissza: Teherfuvarozási Vállalat. 54. Vissza: dunántúli folyó. 55. Tipp-szelvény. 58. Nem marad odaát. 59. Énekes madár. 61. Részvénytársaság. 62. Kikötőváros az Adriai-tenger partján. 63. Nem tört össze. 64 Majdnem képzettségi (Első kockában két betű) 65. Női név. 66. Vízi növény. 67. Képző, ve párja. 68. Idegen zenei kifejezés. 70. A szovjet vágányfektetési eljárás egyik kidolgozója. 72. Kietlen. 74. Híres francia író. 75. Portugál gyarmat Indiában. 76. „Szabályzat a teherkocsik és rakszerek kölcsönös használatára a nemzetközi forgalomban" olasz rövidítése. 78 Nem enged 79 Kötőszói 80. Megállóhely a Budapest-hatvani vonalon. 84. O. T. Á. 85. A bőség jelképe. 87. Szamárhang. 88. Ülés ellentéte. 90. Törvény minden vasutas dolgozó előtt.

Függőleges: 1. Az időt. 2. Bevon. 3. Ennek betartása nagyon fontos a vasúton. 4. Német személyesnévmás. 5. N N. 6. Megállóhely a Győr-soproni vonalon. 7. É. K. O. 8. Vissza: kerti munkát végez 9. Kimondott betű. 10 A szén fűtőértékének vizsgálata 11. Kocsis „szerszám". 12. Hangjegysor. (ék. föl.) 13. A kocsiforduló idő csökkentésének egyik módja. 19. Járda. 20. Garat eleje. 24. Vissza: NB I-es labdarúgó. 25. Azonos magánhangzók. 27. Valóban az? 28. Határállomás. 34. E. É. N. 35. Kötőszó. 36. Éneklő hang. 38. Fétis vége. 39. Az az út, amelyen a vonatnál a fékhatás bekövetkezik 42. A sivatagban különösen jelentkezik. 48. A fordulószolgálat. 49... lemez. 53. A szerencse istennője. (4. kockába két betű). 56. Háziállat. 57. Lásd: vízsz. 63. 65. Lóversenyéről híres. 67. Szolgálatátadás. 69. Babusgat. 70. Poggyásztartóti (4. kockába két betű). 71. Olasz éljenzés. 73. Vir-g. 75. Gábor Andor névjegye. 77. Vissza: kör része. 80. Vissza: súgó teszi. 81. Hangjegy. 82. A sör teteje. 83. Lakat. 86. Rag. 89. Olt vége.

Beküldendő: Vízszintes 1., 90., függőleges 3., 10 és 13. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. Beküldési határidő: február 15.



Leveleink nyomában

„Gyorsvonat vagy vicinális" címmel október 9-i számunkban a csepeli gyorsvasútról írtunk. A cikkben elmondott hibákat a budapesti igazgatóság megvizsgálta és nagyrészüket orvosolta. Két kopott kitérőt és egy különleges kiképzésű keresztezést kicseréltek. A későbbi hibák megelőzésére az igazgatóság elrendelte az egész kiágazási komplexum áttervezését. A laktanya decemberben elkészült és átadták rendeltetésének. A csepeli kocsiszínben lévő boylert és fűtőberendezést a kocsiszín saját hitele terhére megjavíttatta. A dolgozók a szükséges egyenruhákat megkapták.

„Az igéret szép szó" című cikkünkben január 17-én válaszát kértünk arra — Barabás elvtársról, az Épületfenntartási Főnökség vezetőjétől, — hogy miért késik Béri Béla elvtárs lakásának rendbehozatala. A választ Barabás elvtárs tettekkel adta meg. Intézkedett, hogy a szükséges helyreállítást azonnal elvégezzék.

*

„A bürokrácia útvesztője" címmel Szűcs Ferenc elvtárs lapunk november 1-i számában az átminősítések körüli huza-vonát tette szóvá. Szűcs elvtárs és négy dolgozótársa értesítette szerkesztőségünket, hogy panaszukat orvosolták.

Többek közt ezt írják: „Mi Hatvan állomás új segédtisztjei fogadjuk, hogy a kötelező különbözeti iskolát határidő előtt elvégezzük, ezzel is bebizonyítjuk, hogy az előlegezett bizalmat megérdemeljük."

*

Nagy László elvtárs, a budapesti területi bizottság munkatársa kifogásolta, hogy a szobi és balassagyarmati vonalon a szolgálati helyek és várótermek fűtése hiányos. A budapesti igazgatóság III. osztálya gondoskodott a szükséges tüzelőről.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton Szerkeszti a szerkesztőbizottság Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztalin-út 93 sz. — Telefon: 228—995 428—317 428—332 Üzemi telefon: 16—76 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda. Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 7. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 FEBRUAR 14.

Február 13-án volt tíz éve, hogy a hős Szovjet Hadsereg felszabadította hazánk fővárosát. Az eltelt tíz év alatt örök barátság szövődött a magyar nép és a béketábor vezetője, gyermekeink békés, boldog jövőjének oltalmazója, a Szovjetunió között.
(Magyar Fotó felv.)

A vonatkésések csökkentése becsületbeli ügyünk

Az idei tél eddig eléggé megkímélt bennünket. Mégis azt kell tapasztalni, hogy a személyszállító vonatok közlekedése viszonylag rosszabb, mint a tavalyi szigorú télen. Pályaudvarainkon, állomásainkon a hangszórók felváltva mondják be az induló vonatokat és az érkező vonatok „előrelátható" késését. A tárgyilagosság kedvéért hozzá kell tenni, hogy ezek az „előrelátható" késések minden esetben többet tesznek ki, mint amennyit első- vagy másodízben közölt a hangszóró.

A vasutas dolgozók állandóan tanúi lehetnek az utazó közönség elégedetlenségének, sőt jogos felháborodásának, s bizony nagyon kérdéses, hogy ha a vasutasnap történetesen a mostani időszakra esne, érezhetnék-e a vasutasok az egész ország, a dolgozók tömegeinek feléjük forduló szeretetét, megbecsülését? Aligha, hiszen *a szeretetet, a megbecsülést ki kell érdemelni.* Számíthatunk-e annak a dolgozónak a szeretetére, elismerésére, aki alig várja, hogy napi munkája után hazatérve magához ölelhesse gyermekeit, és ehelyett kénytelen a nem egyszer fűtetlen, „hangulatvilágítású" kocsiban üldögélni, valahol a nyílt vonalon, vagy egy kis állomás előtt. Vagy meg tudnánk-e hallgatni, vasutas elvtársak, szégyenkezés, lelkiismeretfurdalás nélkül annak a dolgozónak a véleményét, akl őszinte lelkesedéssel, nagy akarással tette meg vállalását hazánk felszabadulásának 10. évfordulójára s azt kell látnia, hogy a sorozatos vonatkésések, a termelőmunkából kiesett percek, órák miatt éppen csak hogy teljesíteni tudja tervét. Ezer és ezer dolgozóról van szó, sok-sokezer munkaóráról, amelyeknek kiesése most, a felszabadulási versenyben úgy kellene, hogy fájjon minden becsületesen érző és gondolkodó vasutasnak, mint a vérző, lüktető seb. Annyival is inkább, mert tulajdonképpen önmagunktól lopjuk el ezeket a perceket, órákat, lehet, hogy éppen a mi egyenruhánkhoz szükséges szövetet nem tudja legyártani a posztógyár, mert tíz vidéki dolgozója elkésett. Nézzünk magunkba, beszéljünk őszintén: átgondoltuk-e már elejétől végig, hogy *népgazdaságunknak, termelőüzemeink, mezőgazdaságunk munkájának minden vonatkozásában döntő a menetrendszerinti közlekedés,* hogy vonataink minden perc késése ezreket, százezreket von el a népgazdaságtól, amit végeredményben mi magunk sínylünk meg, a saját zsebünkből dobjuk ki ezeket az összegeket.

Nincs az a statisztika, amely ki tudná mutatni, milyen hatalmas károkat okoz a munkásvonatok rendszeres, napi 4000—8000 percet kitevő késése, de azt pontosan nyomon tudja követni a kimutatás, hogyan romlott és romlik hónapról hónapra a menetrendszerinti közlekedés. 1954. júliusában a munkásvonatok havi átlagos késése hat százalék volt, ez decemberre már 22,8 százalékra szökött fel és 1955. január utolsó napjaiban megközelítette a 36 százalékot. Száz munkásvonat közül 36 késik — és ebből a statisztikából nem olvasható ki, hogy mennyit, perceket, vagy esetleg órákat. Még sötétebb helyzetet mutat a többi személyszállító vonat késési százaléka: a távolsági vonatoknak általában 50—60 százaléka, a gyorsvonatoknak 70—80 százaléka közlekedik késve. Külön kell foglalkozni a nemzetközi gyorsvonatokkal, amelyeknek rendszeres, nagyarányú késése miatt az idegen vasutak ismételten panasszal fordultak a nemzetközi vasútegyletekhez is. Tény, hogy a nemzetközi gyorsvonatokat rendszeresen késéssel vesszük át, de tény az is, hogy az átvett késés hálózatunkon további 70—150 perccel növekedik.

A késések okát — amely szinte annyiféle lehet, ahány munkaterület van a vasúton — ezúttal nem kívánjuk részletezni, hiszen az őszi és téli forgalmi értekezletek, a csomóponti megbeszélések stb. részletesen feltárták a hibákat, hiányosságokat. Nem volt olyan megbeszélés, tanácskozás, amelyen ne állapították volna meg ismételten, hogy *egész közlekedési rendünknek gerince a személyszállító- és elsősorban a munkásvonatok menetrendszerinti közlekedése.* Leszögezték azt is, hogy *a késések 20—30 százaléka kimutathatóan forgalmi mulasztásokból, helytelen forgalmi intézkedésekből, tehát olyan okokból származik, amelyek nem „objektív" okok, amelyeket meg lehet és meg kell szüntetni.* A hibák felszámolásának, a késések csökkentésének alapvető feltétele: *a munkafegyelem megszilárdítása, az ellenőrzés alaposabbá tétele, a mulasztást elkövetők felelősségrevonása és a szolgálati ágak közötti együttműködés szorosabbá tétele.*

Tanúi voltunk, számtalan esetben, amikor vasutas dolgozók a hibák láttán így fakadtak ki: *„Szégyenlem, hogy egyenruha van rajtam, hogy vasutas vagyok."* Az „önbírálatnak" ez a módja alapvetően téves. Ez struccpolitika, ez olyan, mint mikor a gyermek csínyt követ el és utána elbújik, szeretne láthatatatlanná válni. Nem méltó ez felnőtt emberekhez, még kevésbé öntudatos vasutasokhoz, akik az elmúlt tíz évben hatalmas feladatok megoldására voltak képesek, akik eddig mindig úrrá tudtak lenni a nehézségek felett, sokkal nagyobb nehézségek felett, mint amilyenek a mostaniak, amikor még az időjárás is a mi malmunkra hajtja a vizet, s amikor a szénre is kevesebb a panasz, mint az előző időszakokban.

Minden erőnkkel azon kell lennünk, hogy legyőzzük a menetrendszerinti közlekedést akadályozó körülményeket, hogy méltók maradjunk a dolgozók megbecsülésére, szeretetére, hogy az egyenruhát büszkén viselhessük. Most, amikor a magyar dolgozók milliói készülnek arra, hogy minél igazabban, minél szebben köszöntsék szabadságunk 10. évfordulóját, *a vasutasok felszabadulási versenyében álljon első helyen a menetrendszerinti közlekedés javítása,* a késések minél kisebb mértékre való csökkentése.

A FELSZABADULÁSI VERSENY SIKERÉÉRT

„Márpedig úgy illik, hogy elsők legyünk"

Jó lett volna megjegyezni, hányszor hallottuk a debreceni vasutasoktól, hogy: *„Márpedig úgy illik, hogy a felszabadulási versenyben mi legyünk az elsők, hiszen a mi területünket szabaditották fel elsőnek a hős szovjet csapatok".* Fogadalom csendül ki ezekből a szavakból, amelyek mögött máris ott állnak a tettek — a teljesítmények. Az ember szinte megfeledkezik a felvételi épület siralmas sebeiről, amíg a perron versenytáblái nézegeti a kiemelkedő dolgozók fényképeit. S különösen jóleső látvány az erősvonású férfiarcok között egy-egy kedves mosolyú női arccal találkozni, *Papp Istvánné, Pataki Elekné, Csukás Tiborné* arcképével.

Már éppen azzal akartuk folytatni, hogy ezért a jó, változatos, újat kereső versenynépszerűsítésért dicséret illeti az állomás üzemi bizottságát, amikor véletlenül néhány lapot fordult jegyzetfüzetünk, s ott ezt olvastuk: *„A fűtőházban nem elégszenek meg a versenynyilvánosság régi eszközeivel".* Tehát vegyük egy kalap alá a fűtőház dicséretét is, sőt elfér ebben a kétszeres élüzem *Rakodási Főnökség* dicsérete is. De ezután a kis előreszaladás után menjünk csak végig sorjában az egyes szolgálati helyeken, jegyezzük fel a verseny legérdekesebb, legjellemzőbb mozzanatait.

Akiket az utolsó helyről az elsőre emelt a verseny

A forgalmi szolgálat versenyének jellemzésére elég lenne egy összefoglaló mondat: *a vállalt versenytényezőket januárban a vonatok terhelésének kivételével mind teljesítették.* Tehát a legfontosabb teendő, hogy ennél a tényezőnél is — amely jelenleg 98 százalékot mutat — a száz fölé lendüljön a mutatószám. Úgy akarják ezt elérni, hogy a mellékvonali kieséseket a fővonalakon több nehézsúlyú vonat indításával pótolják.

Másik fontos vállalásuk: *az önköltség csökkentése,* s ezen belül a tehervonatok jó kiterhelése, minőségi összeállítása, a tartalékok csökkentése. Egy tartalékot már sikerült is lemondani s a verseny első heteiben 50 százalékkal csökkentették a gépácsorgásokat.

Az eredmények más vonalon, így a menetrendszerinti indításnál is a verseny lendületéről beszélnek. A verseny indulásánál *a B-tur volt a leggyengébb.* Annyira, hogy amikor *Tóth Tibor* elvtárs, a C-tur vezetője az élüzem cím elnyeréséért indított versenyt, a B-tur kihívására nem is gondolt. Lehet, hogy éppen ez a „mellőzés" tüzelte fel a B-turt, attól kezdve javult a munkafegyelem, tervszerűvé vált a munka, *s ma az első helyen állnak a versenyben. Hanyicska József* elvtárstól, a tur vezetőjétől és a beosztott dolgozók együttes jó munkájától függ, hogy meg is tartsák az első helyet.

A fűtőháznál a kimagasló eredményt elért dolgozóknak nemcsak a nevét és elért százalékát tüntetik fel az újszerű versenytáblákon, grafikonokon, hanem néhány mondatban *módszertani ismertetést is fűznek hozzá. A „hangos népszerűsítés"* is új utakon jár, a mikrofon előtt maga a jó eredménnyel hazatért mozdonyvezető vagy fűtő mondja el tapasztalatait és utána felcsendül a jutalom-lemez. Igy számoltak be egy-egy sikeres útjukról *Balogh István* kétszeres sztahanovista mozdonyvezető és fűtője, *Pástyán László,* akik már nyolc nehézsúlyú vonatot továbbítottak, *Gergely László* mozdonyvezető, *Kosztonyák Mihály* és *Saláta László* fűtők arról, hogy a verseny során eddig 5118 tonna tervenfelüli súlyt vittek. Sokszor mikrofon elé állnak a fiókműhely dolgozói is.

Most újabb eszközön törik a fejüket a fűtőháziak, méghozzá, mint mondják, „merész ötleten": az élenjáró dolgozók arcképét életnagyságban megrajzoltatják a fiókműhely „festőművészével", *Vedres* elvtárssal, akinek az eddigi jó népszerűsítő munkában is oroszlánrésze van. A fűtőházban egyébként az eddigi jó eredményeken, a túlsúlyos vonatok továbbításán, a szénmegtakarításon kívül az a fő törekvés, hogy *minél több mozdonyt vegyenek át szocialista megőrzésre.*

Összegezve a látottakat, a felszabadulási verseny egyik legfőbb eredménye a debreceni fűtőházban, hogy *még szorosabb egység kovácsolódott a szakmai vezetés, a pártbizottság és az üzemi bizottság között,* ugyanis az eddigi versenyszakaszok során és még a felszabadulási verseny kezdeti idején is több vonatkozásban külön utakon jártak.

Hasonló módon megerősödött az együttműködés a fűtőház, a forgalom, a kereskedelmi szolgálat és a pályafenntartás között, hosszabb ideig tartó tetszhalál után *új életre támadt a szolgálati ágak közötti komplex-brigád.* Most már csak arra kell ügyelni, hogy életben is maradjon, sőt egyre életképesebb legyen ez az együttműködés, s éppen ezért javasoljuk, hogy a brigád időnkint hallgassa meg a komplex-brigádon kívül állók véleményét, kívánságát is. Például a jó munkájáért már fentebb is megdicsért *Rakodási Főnökségét,* amely a sokszor pontatlan és gondatlan kocsibeállításokra, a gyakorta megbízhatatlan előértesítésekre panaszkodott. Csak mindenre kiterjedő figyelemmel, az együttműködés szorosabbra fűzésével érhetik el a debreceniek közös céljukat, azt a célt, amelyet látogatásunk során annyit emlegettek: *„Úgy illik, hogy elsők legyen a felszabadulási versenyben..."*

Élenjáró és elmaradt állomások januárban

Januárban már élénk vetélkedés folyt a felszabadulási versenyben az egyes állomások között. A januári eredmények alapján, az állomási csoportosítást figyelembevéve, a következő helyezési sorrend alakult ki:

I. CSOPORT

1. Budapest—Ferencváros. Fajlagos kocsimozdítási tervét 105, terhelési tervét 109, menetrendszerinti vonatindítási tervét 109, kocsitartózkodási tervét 104, a kocsikifutást 105, a kocsikihasználást 111, szállítási tonnatervét 103 százalékra teljesítette.

2. Szolnok állomás. Fajlagos kocsimozdítás 102, terhelés 105, menetrendszerinti vonatindítás 108, kocsitartózkodás 107, kocsikifutás 85, kocsikihasználás 104, szállítási tonnaterv 100 százalék.

Az utolsó helyre Miskolc személypályaudvar került. Különösen fajlagos kocsimozgatási, kocsikifutási és szállítási tonnatervének teljesítésénél maradt le.

II. CSOPORT

1. Debrecen állomás. Fajlagos kocsimozgatás 110, terhelési terv 98, menetrendszerinti indítás 122, kocsitartózkodás 116, kocsikifutás 115, kocsikihasználás 111, szállítási terv 95 százalék. **2. Tatabánya-Felső állomás, 3. Hatvan állomás.**

Utolsó helyen végzett Dombóvár állomás, ahol a szállítási terven kívül minden tényezőnél lemaradtak a terv teljesítésében.

III. CSOPORT

1. Veszprém külső állomás. Különösen kocsimozdítási tervének 133 és menetrendszerinti vonatindítási tervének 117 százalékos teljesítésével tűnik ki. **2. Győr állomás.**

Utolsó helyre került: Nyíregyháza állomás, amely a szállítási és terhelési tervnél, **Kőbánya-Felső állomás,** amely a fajlagos kocsimozdítási tervnél és **Nagykanizsa állomás,** amely a menetrendszerinti vonatindítási és kocsitartózkodási tervnél maradt el különösen.

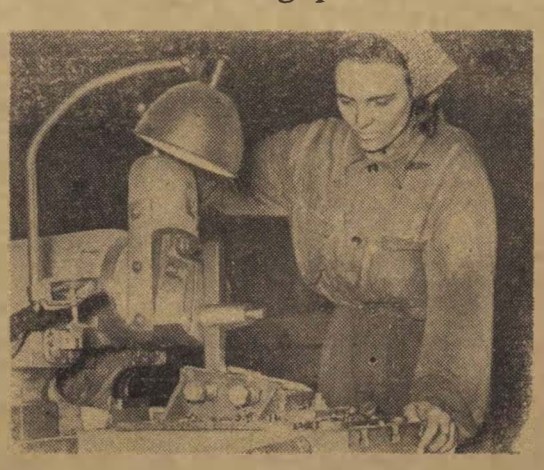
IV. CSOPORT

1. Budapest—Józsefváros állomás. 2. Budapest—Nyugati pályaudvar.

Utolsó Budapest—Keleti pályaudvar, ahol a fajlagos kocsimozgatási és a kocsitartózkodási terv teljesítésénél mutatkozik lemaradás.

A rakodási főnökségek közül januárban Komló került az első helyre, második Szolnok, harmadik Debrecen. A dombóvári, a székesfehérvári és a hatvani rakodási főnökség lemaradt a versenyben.

Az esztergapadnál



A felszabadulási versenyben selejtmentes, minőségi munkájával tűnik ki Domin Lajosné, a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító esztergályosa. Átlagos teljesítménye meghaladja a 120 százalékot.
(Kovács Géza felv.)

Hét vonat megtakarított szénnel

(Tudósítónktól). A *Keleti fűtőház* február 10—13 között *ünnepi műszakkal* emlékezik *Budapest felszabadulásának tizedik évfordulójára.* A vontatási dolgozók vállalták, hogy a műszak négy napján annyi szenet takaritanak meg, amennyivel *a negyedik napon hét vonatjukat továbbíthatják.*

Február 13-án zászlókkal, feliratokkal díszített hét vonat indul útnak megtakarított szénnel. Miskolcról a 407-es vonatot *Komár Mátyás* mozdonyvezető brigádja hozza Békéscsabára, *Debreceni János* és brigádja továbbítja a 6602-es számú vonatot. *Somkuti László* 424 057-es mozdonyával Szombathelyről az 1807-es vonatot hozza a Keletibe az *„ingyen-szénnel"*, Kiskunhalasra *Farkas Pál* 328 042-es gépe megy a 912-essel. Pécsre pedig *Lengyel Árpád* 424 242-es mozdonya az 1912-essel. Az aszódi 6342-es helyi vonat *Horváth Márton* 442 013-as mozdonyával indul, Hatvanba pedig *Gonda János* brigádja továbbítja a 312-es vonatot.

A Keleti fűtőház dolgozóinak ünnepi vállalásával valóban ünnepi teljesítés párosul,

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A VASÚTON FOLYÓ PÁRTOKTATÁS NÉHÁNY TAPASZTALATA

1954. november 1-én a vasúton is megkezdtük az új pártoktatási évet, az MDP III. kongresszusa anyagának tanulmányozását.

Propagandistáink többsége lelkiismeretesen dolgozik. Ennek eredménye, hogy *a politikai iskolákon, hasznos viták közepette tisztázódnak olyan fontos, a szocializmus építését elősegítő problémák, mint például a termelékenység fokozásának, az önköltség csökkentésének jelentősége.* A *keleti fűtőház* egyik középfokú iskoláján azon tanakodtak a hallgatók, hogy milyen eszközökkel (gépesítés, a munka jobb megszervezése stb.) lehetne a fűtőház termelékenységét növelni. Propagandamunkánk eredményesen harcol a vasút egyes területén meglévő „parasztellenes" hangulat ellen is, megmagyarázva pártunk politikáját a mezőgazdaság fejlesztésével kapcsolatban, s ezzel fegyvert adnak a politikai iskola hallgatói kezébe az ellenséges vagy téves nézetek elleni harchoz.

Ahol a „könnyebb" megoldást választják

Ilyen és ehhez hasonló kérdésekre kapnak választ vasutas dolgozóink a politikai iskolákon. Többségük éppen ezért szívesen és érdeklődve megy el a kéthetenkénti foglalkozásokra, hiszen ott olyan problémákkal foglalkoznak, amely közvetlenül is érinti őket.

Az eredmények mellet azonban nem hagyhatjuk szó nélkül azokat a hiányosságokat, amelyek veszélyeztetik a vasúton folyó pártoktatás színvonalának további emelkedését. Több olyan alapszervezet van, ahol bár az oktatási év elején megszervezték az iskolákat — *Oroszlány, Vác, Kunszentmiklós, Cegléd, Kaposmérő* stb. — még egyetlen foglalkozást sem tartottak. Ezenkívül több helyen a hiányzók magas száma miatt iskolákat akarnak megszüntetni, vagy összevonni. Ilyen fordult elő többek között *Kelenföld és Budapest—Nyugati* állomás alapszervezeteinél.

Ezeket a helytelen, a vasutas dolgozók nevelését veszélyeztető jelenségeket az alapszervezetek vezetőségei legtöbbször azzal indokolják, hogy a hallgatók nem jelennek meg a foglalkozásokon. Hogy miért nem jelennek meg? A válasz valamennyi esetben az, hogy a dolgozók nagy része utazószolgálatot teljesít, vagy vidéken lakik. Tény az, hogy *sok az utazó és a vidéken lakó dolgozó, de csak ezzel magyarázni a hibákat nem lehet,* hiszen azok a vasutasok, akik utazószolgálatot teljesítenek, vagy vidéken laknak, a múlt év októberében is hasonló körülmények között éltek és mégis önként vállalták, hogy résztvesznek az oktatás egyik vagy másik formájában. Éppen ezt a vasúti sajátosságot vették figyelembe az alapszervezetek akkor, amikor forda iskolákat szerveztek, ahol a politikai iskolák hallgatói 2—3 nap között választhatják ki, hogy mikor mennek az oktatásra.

A hibák gyökerét a foglalkozások színvonalában és abban kell keresni, hogy egyes párt-, tömegszervezeti és szakmai vezetők nem mutatnak jó példát a tanulásban. Számtalan ténynyel lehetne bizonyítani, hogy *ahol a párt és szakmai vezetők lelkiismeretesen vesznek részt az oktatásban, s ahol biztosítják az oktatás magas színvonalát, ott nincsenek különösebb problémák, mint például Szombathely állomáson vagy Zalaegerszegen.* Ugyanakkor *Cegléd* állomáson, ahol nyolc iskolát szerveztek és egy sem működik, még a pártvezetőségi tagok sem tanultak, sőt hamis jelentésekkel megkísérelték félrevezetni a politikai osztályt. Ezért a bűnös mulasztásért pártfegyelmi úton lesznek felelősségre vonva.

A miskolci igazgatóság hivatali pártszervezeténél az oktatásba bevont hallgatóknak csak a fele jelenik meg a foglalkozásokon, ugyanakkor *Miskolc* állomáson, sokkal nehezebb körülmények között (utazó dolgozók) jobb eredményeket érnek el. Nem kétséges, hogy a miskolci igazgatóságon folyó gyenge oktatáshoz hozzájárult az, hogy a PVB 7 tagja közül 3 elvtárs és számos pártvezetőségi tag, népnevelő és bizalmi sem tanult rendszeresen.

Lelkiismeretesen készüljünk a foglalkozásokra

Hiba van a szakmai vezetők tanulásában is. Közülük igen kevesen végeznek propagandamunkát, s nem egy osztályvezető, állomásfőnök, pályamester van, aki nem képezi magát politikailag. *A szegedi igazgatóság* helyettes vezetője, FEO és tervosztály vezetői a közelmúltig sem párt, sem állami oktatásban nem vettek részt. Pártunk már nem egy esetben hangsúlyozta: *nem lehet népi demokráciánk jó mozgalmi vagy gazdasági funkcionáriusa az, aki nem képezi magát, nem tanulmányozza rendszeresen a marxizmust, leninizmust.*

Itt az ideje, hogy véget vessünk a pártoktatás önkéntessége helytelen értelmezésének. Pártunk szervezeti szabályzata előírja, hogy minden párttag köteles magát továbbképezni, s ez még hatványozottabban vonatkozik a vezetőkre. Nem harcolhat eredményesen a párt politikájának végrehajtásáért, nem tudja nevelni a dolgozókat az a vezető, aki nem képezi magát. Nem egy esetben tapasztaljuk, hogy ahol a párt és szakmai vezetők nem járnak rendszeresen a foglalkozásokra, nem készülnek fel megfelelően, ott a politikai iskola többi hallgatója sem tartja fontos kötelességének a foglalkozásokon való megjelenést és felkészülést. Ezek a hallgatók tudják azt, hogy *nem vonhatják őket felelősségre azok, akik maguk is hasonló hibát követtek el.*

Az oktatás szervezeti megszilárdítása és az elméleti színvonal emelése érdekében ezen a hibán kell elsősorban és sürgősen javítani. A politikai osztályok az elkövetkezendő időben lehetőséget adnak a felsőbb párt és szakmai funkcionáriusoknak arra, hogy bekapcsolódjanak a kongresszusi anyagok tanulmányozásába. Emellett, minden egyes pártszervezet tárgyalja meg a vezetőség tagjainak és a szakmai vezetőknek a tanulását s pótolják ezen a téren is a fennálló mulasztásokat. Biztosak lehetünk abban, hogy a vezetők példamutatása magával fogja ragadni a politikai iskolák hallgatóit, ugyanúgy, ahogy ez számtalan esetben történt a párt politikájának gyakorlati végrehajtása során.

Heringer Józsefné
a vasútpolitikai főosztály munkatársa

A vasutas fiatalok ÉLETÉBŐL

— A DISZ II. KONGRESSZUSA tiszteletére indított munkaversenyben élenjáró fiatalok részére a Debreceni Járműjavító DISZ-szervezete kirándulást szervez Budapestre. A fiatalok, többek között, megtekintik a Buschcirkusz előadását.

— VERSENYRE HIVTA Nyíregyháza állomás kereskedelmi DISZ-szervezete a debreceni kereskedelmi szolgálat fiataljait. A debreceni fiatalok elfogadták a DISZ II. kongresszusa alkalmából kezdeményezett versenyt.

— MEGALAKULT A HARMADIK DISZ-BRIGÁD is a Keleti fűtőházban a felszabadulás 10. évfordulója alkalmából. A brigád versenyre hívta a másik két brigádot.

— FARSANGI BÁLT rendez 19-én Debrecen állomás DISZ-szervezete. A műsorban fellépő népitánc-csoport részére közel hétezer forint értékben vásárolt ruhát az üzemi bizottság.

— NAGY SIKERREL látogatja a környékbeli községeket a Nyíregyházi Kisvasút falujáró DISZ-kultúrcsoportja. Legutóbb a „Levegő hőse" című vígjátékot mutatták be.

Kitüntetések

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa felszabadulásunk 10. évfordulója alkalmából a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium területén végzett kiváló munkájuk elismeréséül *Kmoskó Kázmér* mérnöknek és *Fekete János* mérnöknek a *„Munka Érdemrend, Szép Ferenc* mérnöknek a *„Szocialista Munkáért Érdemérem", Dénes Oszkárnak,* a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztály Hídosztálya főmérnökének a *„Munka Érdemérem"* kitüntetést adományozta.

Vasutas tanácstagok

Meszes B. Ferenc ir. kez., Esztergom pft., Mészáros György áll. vez., Dunakeszi áll., Miksi János vez. mks., Bp. Keleti áll. Miskovics Ferenc áll. főn. Tököl áll., Molnár György főkocsirend. Bicske áll., Molnár István áll. főn. Mosonmagyaróvár áll., Molnár Károly ell. Bp. Nyugati műszak. Nagy János főszakmester. Hegyeshalom áll., Nagy József vez. főell. Bp. Dunapart. Nagy Lajos áll vez. Bicske áll., Nánási László műsz. ell. Esztergom pft., Olasz II. József műsz. főfelv. Ráckeve, vont., Ondrik Pál mks. Aszód áll., Oroszlán Ferenc áll. vez. Ercsi áll., Óvárv Gyula forg. szolg. Csémpuszta áll., Ötvös Sándor munkamester Bp. Terézváros pft., Papp Gyula áll. kez. Zöldhalom áll., Peregi Gézáné ir. vez. Cinkota vont., Piecka Pál főpm. Bp. Terézvárosi pft., Porkoláb Tivadar áll. főn Tatabánya-felső áll., Pusztai János főmunkamester Szolnok pft., Püspök Ferenc vonfelk. Szigetszentmiklós—Gvártelep, Ragó László szakmks. Szolnok fth., Rédei István főell. Táplószele áll., Rétfalvi Ferenc főell. Komárom áll., Romhányi György ell. Balassagyarmat áll., Rózsa József ir. vez. Ráckeve vont., Rózsahegyi József tol. vez. Angyalföld áll., Ruttkay István áll. főn. Nagytétény áll., Samu Jenő vez titk. Rákosrendező áll., Sebők György vez táv. Pusztaszabolcs áll., Somogyvári Ferenc áll. vez. Sülysáp áll., Sonkoly Nándor int Bp. Dunapart. Stiglmayer Mihály műsz. főtan. Bp. Ferencváros fth., Szabó Pál kalauz Pusztaszabolcs áll., Szaladós János főell. Bp. Ig VI. osztály. Szántó István ell. Bp. Nyugati műszak. Szemők István kocsirend. Bp. Ferencváros áll., Sziráki Mihályné ir. kez. Szolnok szertár. Szóka Sándor ell. Hegyeshalom szertár. Szűcs II. Sándor lak Dunaharaszti vont., Tallics János előmks. Győr pft., Tomasovszki Sándorné mks. Cinkota áll., Torma János sorompón Érd-alsó áll., Tóth János főszakmester Keleti TBKE. Tóth II. János kocsirend. Rákosrendező áll., Tóth József főell. Szajol áll. Tóth Sándor tiszt Pusztaszabolcs áll., Tőkei Imre áll. felv. Ivánca áll., Törő István üz. gazd. Bp Ferencváros áll., Varga Lajos főell. Tata áll., Varga Pál váltókr Acsa—Erdőkürt. Vágó János vez. mks. Keleti TBKE. Városi Lénárd főszakmester., Bp. Nyugati műszak. Városi Vilmos műsz. ell. Komárom fth..

(Folytatluk.)

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

Gőzmozdony tűz nélkül

Egyetlen lapát szenet sem fogyasztanak azok az új mozdonyok, amelyeket ma már számos szovjet pályaudvaron tolatáshoz használnak. Ezek a kolomnai gyárban készült mozdonyok sűrű gőzfelhőket pöfékelve sürgölődnek, de, ha közelebbről megvizsgáljuk őket, látjuk, hogy tűzterük nincsen.

A 21 köbméter ürtartalmú hegesztett kazán 16 atmoszféra túlnyomást kibír. „Töltés" előtt a kazánt félig teleeresztik vízzel, azután egy csővezetéken keresztül a fűtőház kazánjából gőzt vezetnek a mozdonyra. Ilyenkor a következő folyamat játszódik le: a beáramló gőz átadja melegét a víznek és ugyanakkor felmelegíti a kazánfalakat is. A kazán belsejében növekszik a víz hőmérséklete és a gőznyomás.

A mozdony útrakészen áll, ha az akkumulátor-kazánban a gőznyomás elég magas, csak akkor kell újból „tankolnia", ha a túlnyomás a munkaközbeni gőzfelhasználás miatt kéthárom atmoszférára csökkent. Ilyenkor ismét beáll a töltőállomásra. A mozdony egy gőztöltéssel körülbelül 5 órán keresztül dolgozik.

Ezek az új mozdonyok nem holmi apróságok. Súlyuk 58 tonna, síkpályán 325 tonnás szerelvényt óránként 15 kilométeres sebességgel 30 kilométer távolságra könnyen vontatnak.

Szemben az eddigi mozdonytípusokkal, egyszerűbben javíthatók. Kezelésükhöz csupán mozdonyvezető szükséges, mert a fűtő kötelességei megszüntek. A kazánt nem kell olyan gyakran tisztítani, mint eddig, úgyhogy karbantartását maga a mozdonyvezető vállalhatja. Mivel a mozdony tűzelés nélkül dolgozik, a szikrák okozta tűzveszély megszűnt, úgyhogy az ilyen mozdony nagyon alkalmas tűzveszélyes anyagok raktárainál végzett tolatásra.

CSEHSZLOVÁKIA

Átadták a forgalomnak a Béke-vasútvonalat

Január 23-án ünnepélyes keretek között megindult a forgalom a Roznava—Turna közötti 32 kilométer hosszú új vasútvonalon. Dél-Szlovákia dolgozóinak régi kívánsága teljesült ezáltal. Az új vasútvonal üzembehelyezésével jelentősen megjavul Dél-Szlovákia vasúti közlekedése. A vasútvonal építői a Szovjetunióból és Csehországból kapott nagyszerű gépek segítségével sikeresen legyőzték a nehézségeket. Az új vasútvonal áthalad a joblonovi alagúton, amely Csehszlovákia harmadik leghosszabb alagútja. A Béke-vasútvonal, ahogy a dolgozók elnevezték ezt a fontos szakaszt, három és fél esztendő alatt készült el.

NYUGAT-NÉMETORSZÁG

Súlyos deficittel zárult a múlt év

Kölnből jelentik: A nyugatnémet vasutasok 1954. évi mérlege ismét súlyos deficittel zárult, annak ellenére, hogy az elmult esztendőben csupán Baden-Württemberg területén hat mellékvonalat helyeztek forgalmon kívül.

Frankfurtból érkező jelentések szerint a Bonni Szövetségi Vasutak a deficit miatt ezer munkahelyet szüntetnek meg. A *„Die Welt"* című nyugatnémet lap minden különösebb kommentár nélkül közli, hogy így 20 millió márka megtakarítást érhetnek el.

Ha összevetjük a fentieket a *„Die Neue Zeitung"* nemrég megjelent hírével, rögtön megértjük, honnan fúj a szél. Az ujság közli, hogy a nyugatnémet vasutas dolgozók érdekeit eláruló szakszervezeti elnököt és alelnököt *„megértő és türelmes magatartásáért, valamint a vasutas sztrájkok megelőzése terén tett szolgálataiért a Német Szövetségi Köztársaság szolgálati érdemrendjének nagykeresztjével és a csillaggal tüntette ki Adenauer szövetségi elnök".*

A csomóponti verseny eredménye a múlt év utolsó negyedében

A csomópontok versenyében 1954. negyedik negyedévében a következő a sorrend:

1. Pusztaszabolcs 67 pont. 2. Szolnok 83 pont, 3. Dombóvár 83 pont, 4. Szeged 84 pont, 5. Győr 86 pont, 6. Rákosrendező 88 pont, 7. Debrecen 91 pont, 8. Szombathely 91 pont, 9. Pécs 94 pont, 10. Hatvan 95 pont, 11. Székesfehérvár 103 pont, 12. Miskolc 103 pont, 13. Budapest-Ferencváros 106 pont, 14. Rákos 107 pont, 15. Békéscsaba 108 pont, 16. Cell-dömölk 114 pont, 17. Komárom 124 pont, 18. Nyíregyháza 133 pont.

Az első helyezett, Pusztaszabolcs csomópont dolgozói különösen jó eredményt értek el, átlagos terhelési tervük 106.5, kocsitartózkodásuk 106.6, fajlagos szénmegtakarítási tervük 110 és fajlagos összjavítási tervük 135 százalékos teljesítésével.

Az első és második helyezett élenjáró dolgozói pénzjutalomban részesülnek.

A vasutak kialakulásának története*

5. A motoros vontatás fejlődése

A belső égésű motoros járművek a múlt század végén váltak a közúti forgalomban használható járművekké. A *benzinmotornak* a gőzmozdonyénál jobb hatásfoka miatt már a század elején foglalkoztak a benzinmotornak a vasúti üzemben való felhasználásával. A benzinmotornál is jobb hatásfokú és olcsóbb tüzelőanyagot fogyasztó *Diesel-motor* különösen alkalmasnak mutatkozott az első világháború után a gazdasági nehézségekkel küzdő vasutak helyzetének javítására. A közúti közforgalmú járművek versenye pedig kényszerítette a vasutakat, hogy a *mellékvonalakon* a személy- és áruforgalmat egymástól függetlenítsék, és a személyforgalmat olcsó üzemű *motoros járművekkel* bonyolítsák le.

Az első világháború előtt a mellékvonalakon már használt *benzin-villamos* üzemű motorkocsikat rövidesen kiszorították a *Diesel-* és a *Diesel-villamos üzemű motorkocsik.* Majd a motorkocsik fejlődése lehetővé tette, hogy a *fővonalakra* alkalmas Diesel-motoros személyszállító járműveket építsenek. Az első világháború után a személyforgalom növekedése, továbbá a kényelemmel és sebességgel szemben támasztott igények kielégítésére fejlesztették ki a *fővonali Diesel-rendszerű gyors-sínautóbuszokat,* amelyekkel a gőzmozdonyok sebességénél jóval nagyobb sebességet lehetett elérni. A gyors-sínautóbuszok sebessége meghaladta a 120 km/órát, sőt építettek 180 km/óra sebességű sínautóbuszokat is. Mivel a gyors-sínautóbusz nagy sebessége miatt a távolsági forgalomban keresett közlekedési eszközzé vált, a vasuti üzemben pedig gazdaságosnak bizonyult, két gyors-sínautóbuszból és közbenső mellékkocsiból álló *gyorsmotorvonatokat* is építettek, amelyek számos vasútvállalatnál meghonosodtak, különösen azokban az államokban, amelyek nagy mennyiségben termelnek gázolajat, vagy olcsón jutnak hozzá.

A *motoros-üzem előnyei,* amelyek a motorkocsik elterjedését lehetővé tették, biztosították a motoros-üzem térfoglalását a *motoros-mozdonyok* építésénél is. Számos vasútvállalat a nagy távolságú személyforgalom lebonyolítására nagy teljesítményű *Diesel-villamos mozdonyokat* használ, amelyek motorjainak teljesítőképessége 1000—1500 lóerő. Mozdonyonként 1 vagy 2 motort alkalmaznak. Nehéz gyorsvonatok továbbítására 1—4 Diesel-villamos mozdonyt kapcsolnak a vonat elé.

A Diesel-motoros és a Diesel-villamos mozdonyok jól beváltak a *tolató szolgálatnál,* különösen olyan pályaudvarokon, melyeken a tolatás szakaszos üzemű.

A Diesel-motornak a vasútüzemben való használhatóságát az *erőátviteli rendszer* nehezítette. A Diesel-motornak ugyanis kis fordulatszámnál kicsi a teljesítménye is, a vonat indításánál pedig a vontatójárműnek nagy teljesítményt kell kifejtenie. Ezért különösen a kisebb sebességű motorkocsiknál kezdetben a *mechanikus sebességváltó* terjedt el, amely az egyszerűbb üzemre megfelelő volt, annál is inkább, mert az erőátvitel a Diesel-motorról a hajtott tengelyre jó hatásfokkal volt lehetséges. A mechanikus sebességváltóval 2—5 fokozatban változtatják a motorkocsik sebességét és ez a vasuti üzemnek, különösen kisebb sebességeknél, meg is felel.

Nagyobb sebességeknél azonban a Diesel-villamos rendszer bizonyult a legmegfelelőbbnek. Ennél a rendszernél a Diesel-motor állandóan a névleges fordulatszámmal forgatja a vele összekapcsolt egyenáramú generátort, amelynek árama táplálja a hajtómotorokat. A Diesel-villamos mozdony sebessége több fokozatban, érzékenyen szabályozható, gyorsítási viszonyai kedvezőek. Üzemi előnyei felülmúlják az erőátvitel kisebb hatásfokából és nagyobb beszerzési árából származó hátrányokat, ezért mindjobban elterjed a mechanikus és a csak szórványosan használt folyadék-erőátvitellel szemben.

A motoros vontatás előnyei jól hasznosíthatók a kisvasúti és a *gazdasági vasúti* üzemben is, mind a személy-, mind a vegyes- és az áruforgalomban, de elterjedtek az *ipari és bányaüzemek* belső áru-mozdításánál is. Az itt használt motoros vontatójárművek teljesítménye 100—150 LE, átviteli rendszerük mechnikus, ritkábban villamos. Jó eredménnyel használják vasútállomásokon és ipartelepeken a vasuti kocsik tolatására a kisebb, 70—120 LE teljesítményű Diesel-motoros *tolatómozdonyokat.*

(Folytatjuk.)

* Csanádi György: „Vasúti üzem" című könyvéből.

A CSARNOK 5. VÁGÁNYÁRÓL INDUL

Az utasok megfelelő tájékoztatása egyformán előnyös az utazóközönségnek és a vasutasoknak. A figyelmes, szolgálatkész, a menetrendet ismerő kapusok igen sokat tehetnek a vasut és a vasutasok munkája megbecsüléséért. Képünkön Vörös Lajos kapus Budapest-Nyugati pályaudvaron kicseréli a személyvonatok indulásának helyét magyarázó táblát és az indulásnak megfelelően beállítja az órát

(Kovács Géza felv.)

A vonatkésések egyik oka a fegyelemlazulás

A budapesti területi bizottság ankétja Esztergomban

Tavaly télen jártunk *Esztergom állomáson* a kultúrterem fűtése ügyében. Megírtuk akkor, hogy a terem használhatatlan, mert a magas, sokablakos, kövezett helyiséget az egyetlen vaskályha nem tudja bemelegíteni. Indítványoztuk, hogy *építsenek a terembe cserépkályhát.* A minap, amikor a budapesti területi bizottságnak a munkásvonati késések megszüntetése érdekében rendezett ankétján ismét beléptünk a terembe, örömmel láttuk, hogy *a cserépkályha megvan.* Meglepett azonban, hogy szorosan oldalához simulva *ott a vaskályha is.* További meglepetés: *csak a vaskályhában ég a tűz, a cserépkályha hideg. A terem hasonlóképpen.* Az ankétra gyülekezők jórésze nem is veti le bundáját. Kiderül: a cserépkályha elkészült ugyan, de nincs köszönet benne, mert *rossz. Ugy füstöl, hogy nem lehet tőle bentmaradni.* Érdeklődünk mi az oka? Senki sem tudja. Ki a pályafenntartást, ki a kivitelező külső vállalatot okolja. Egy azonban bizonyos: *az esztergomi kultúrterem fűtése hosszú huzavona után, egy év multán még ma sincs megoldva.*

A népgazdaság érdekeit veszélyezteti ...

Az értekezlet tehát hideg teremben folyik, de korántsem fagyos hangulatban. Az esztergomi vonal dolgozói szívükön viselik munkásvonataik menetrendszerűségének ügyét és a vita hevétől egyszeriben felmelegszik a levegő.

Dehát akkor miért késnek mégis a munkásvonatok, ha a dolgozók ilyen forró vitát képesek kerekíteni körötte?

Erről beszél *Sipos József* elvtárs, vonalfőnök. Kezdődnek a hibák a kiinduló állomásokon, a szerelvények összeállításánál. A már megkésett vonatokból az utolsó pillanatban soroznak ki kocsikat és ez megtoldja a késést. A forgalmi szolgálattevők nem törődnek az időbeni beállításokkal, a vonatkísérők nem szorgalmazzák a beszállást. *Súlyos problémák vannak Dorog és Óbuda állomáson a gépcseréknél.* Ez a két állomás csaknem mindig *túllépi a tartózkodási időt.* A gépkísérő nem várja a vonatot, nem akasztja le idejében a gépet. A fűtőház nem készíti elő az új gépet és nem állítja olyan helyre, ahonnan gyorsan rájárhat a vonatra. *Lábatlan* állomás a legritkább esetben biztosít szabadvágányt, mert a forgalmi szolgálattevők nem végeznek körültekintő szolgálatot. Példákat hozott fel ezután Sipos elvtárs a hanyag, felelőtlen munkára. *Süttő* állomás forgalmi szolgálattevője ugyancsak ennél a vonatnál senkivel sem közölte, hogy rakott kocsit tesznek a vonat végére. A vonatvezető csak akkor tudta meg, amikor a jegyvizsgáló szólt neki. A művelet drága perceket rabolt el.

— Ez az állapot tovább nem tűrhető, mert a munkahelyükre, vagy az otthonukba igyekvő dolgozók és a népgazdaság érdekeit veszélyezteti — mondotta az előadó.

A fegyelem szerepe a késések csökkentésénél

A hozzászólók még több oldalról világították meg a késések okát és igyekeztek rámutatni a javítás módjára. *Miskolci Gyula* vonatvezető bírálta a *„Szocialista Vasútért"* Buda-Császárfürdő állomásról szóló január 3-i cikkét. Eseteket sorolt fel arra, hogy ez az állomás késve indítja a vonatokat. *Óbuda* elágazásnál a jelzőnél való feltartóztatás mindennapos. Almásfüzitőn nincs gépkísérő, nem tudják a gépet megfordítani. *Pendli János* vonatvezető a forgalmi szolgálattevők mulasztásairól szólva egy dorogi esetet emelt ki, amikor a rosszul végrehajtott, késést okozó keresztezés után *Izsó* forgalmi szolgálattevő *a bírálatot vállrándítással fogadta.* Óbudán, Dorogon, Almásfüzitőn az a baj, hogy *a főnök kiveszi a forgalmi szolgálattevő kezéből a munkát, de ha baj van, otthagyja. Urbán Gyula* a géprevárások ügyével foglalkozott. Sokszor a menetirányítók sem tudják, hogy melyik vonatnak van, melviknek nincs gépe. Baj az is, hogy nincs átgondolt, megszervezett tolatási terv. Sok helyen maguk a vonatvezetők kénytelenek elvégezni a tolatást. *Tihanyi II. János* hangoztatta: beszélni kell a tehervonatok 4—5 órás ácsorgásáról is, mert a dorogi fűtőház személyvonatos gépei tehervonatokat is visznek. Példákkal bizonyította, hogy a tehervonatok késéséből ered a személyvonatok késésének javarésze. *Maróti József* igazgatósági tartalékos arra kérte a vonatkísérőket, *sürgessék a beszállást. Csutora István* forgalmi szolgálattevő arra az áldatlan állapotra hívta fel a figyelmet, hogy *Esztergom állomásnak nincs állandó tartalékja, vonatgépekkel kell végeztetni a tolatást, emiatt állandó a civódás a fűtőházzal. Tölgyesi* elvtárs (dorogi fűtőház) a forgalmi szolgálattevők és a menetirányítók együttműködésének megjavításában látja a segítés módját. A komplexbrigád-értekezleteket, amikre megvan a megállapodás, tartsák is meg. *Somogyvári Lajos,* Dorog állomás helyettes főnöke azt kérte, hogy a gépcserét a fűtőház idejében tudassa az állomással. Homok nélkül ne járjon ki gép a fűtőházból. *Január 31-én a 3512-es vonat gépe egy óra hosszabb menetet csinált, mert homok hiányában a nyálkás időben nem tudott felkapaszkodni Solymár—Pilisvörösvár között és az alagútnál.*

Gróf József elvtárs, a területi bizottság elnöke kiemelte: *az elhangzottak a fegyelem lazulására mutatnak. A szolgálati főnökök szigorítsák meg a fegyelmet. Ferkó* elvtárs, a politikai főosztály kiküldöttje, *Cseh János* (Dorog) és *Gál József,* Esztergom állomásfőnöke kifogásolták, hogy *a menetirányítók a meghívás ellenére nem képviseltették magukat az ankéton és a szolgálati főnökök sem jöttek el. Dömény* elvtárs (budapesti igazgatóság), valamint Sipos elvtárs záróbeszédében hiányosságként rótta fel, hogy *a forgalmi szolgálattevők is kis számban jelentek meg és csak két felszólaló akadt közülük.* Ettől eltekintve *az ankét jól sikerült, mert sok rejtett hibára hívta fel a figyelmet* és ez hozzásegítheti a vonal dolgozóit, hogy megjavítsák a menetrend betartására irányuló munkájukat.

Az igazgatóságok közötti verseny értékeléséről

Az igazgatóságok egymás közötti versenyének — véleményem szerint — az a legnagyobb hiányossága, hogy az értékelésnél nem veszik kellően figyelembe a sajátos helyi körülményeket. Igy például azt, hogy a mi területünkön *Diósgyőr* és *Ózd* kiszolgálása milyen körülmények között történik. A kocsik kirakási ideje országos viszonylatban öt órában volt megállapítva és ezzel szemben a fenti két állomás, illetve a gyár területére a vasút 18, illetve 12 órás kirakási időt állapított meg. *A miskolci kereskedelmi szolgálat emiatt már eleve arra volt ítélve, hogy mindig az utolsó helyre kerüljön.*

Nagy hiba volt az is, hogy az igazgatósági osztályok eredményeinek értékelésébe a szakosztályok nem folytak be olyan mértékben, mint az kívánatos lett volna. Ezt a panaszunkat az I/4. C. osztály kérésünkre január 1-től orvosolta és ezután már a szakosztályok — amelyek pontosabban ismerik az egyes osztályok munkáját és az ottlévő nehézségeket — értékelik majd az eredményeket, bocsátják azt a 4. C. osztály rendelkezésére. Ez nemcsak megkönnyíti és meggyorsítja a 4. C. osztály munkáját, hanem azt pontosabbá is teszi.

Feltétlenül kívánatos volna az is, hogy a szakosztályok naponta kísérjék figyelemmel az egyes igazgatóságok munkájának alakulását és ha azt tapasztalják, hogy egyes területeken komolyabb nehézségek vannak, akkor adjanak megfelelő segítséget, útmutatást.

A verseny végső célja az, hogy a munkát minden területen megjavítsuk, de a verseny csak akkor reális, ha mindenki egyforma eséllyel vesz benne részt. A miskolci igazgatóság dolgozói számára igen fájdalmas volt, hogy bár a lehetőségekhez képest mindent elkövettek a lemaradások megszüntetése érdekében, ez *mégsem jutott érvényre az elért teljesítmények értékelésénél.*

Tudjuk azt, hogy munkánkat nem hiba nélkül végezzük, de mi harcolunk a hibák ellen. Ennek érdekében hívtuk össze legutóbb a szolgálati vezetőket, a párttitkárokat és az üzemi bizottsági elnököket. A közös értekezleten értékeltük az eredményeket és feltártuk azokat a lehetőségeket, melyek a hibák kijavításához vezetnek. A felszóláló elvtársak kifejezésre juttatták, hogy a nehézségek ellenére is úgy fogják mozgósítani területük valamennyi dolgozóját, hogy a miskolci igazgatóság vasutasai is bebizonyíthassák a felszabadulási versenyben hálájukat felszabadítónk, pártunk és népi demokráciánk iránt.

Turnai Lajos
a miskolci igazgatóság vezetője

Gyógyíthatatlan betegség-e a sok órás göztartás?

Füstölögnek a mozdonyok — száll a füst, újabb és újabb lapát szenet dobnak a fűtők a kazánokba s a gépek állnak, vagy ahogy szakszerűen mondják: ácsorognak. Ezer és ezer lapát szenet nyelnek el naponta a mozdonyok anélkül, hogy a fejlesztett energiát felhasználnák vontatásra. A fűtőházak és állomások kimutatásaiban az így elpazarolt energiáról mindössze ennyi van bejegyezve: göztartás.

Göztartás 5 óra, 6 óra, 10 óra egy-egy mozdonynál és sokszor még ennél is több. Egyszerű száraz számok, de mi van mögöttük? *Rákos* fűtőházban január hónapban például az 5—6—10 órák 7357 órára emelkedtek. A fűtőház mozdonyai *egyetlen hónap alatt 7357 órán keresztül álltak gőzben, ez idő alatt, jobbára feleslegesen, mintegy 2940 mázsa szenet „füstöltek" el a jóétvágyú kazánokban. Egyetlen hónap alatt annyi szén, amennyi 64 százalékát teszi ki a fűtőház valamennyi dolgozója egész évi háztartási tüzelőjének!*

A szén kincs, a bányák mindennap órási erőfeszítéseket tesznek a népgazdaság szénigényeinek és nem utolsósorban a vasút szénigényeinek kielégítésére. S a bányák mélyéről az oly sok verítékkel felszínre hozott szén haszontalanul pocsékolódik ezer mázsaszámra a vasúton.

Ácsorgó gépek

Nézzünk néhány példát rákosi viszonylatban.

Február 9. A 411—163-as ferencvárosi átállítós gép 3 óra 15 perckor kijelentkezett Rákos fűtőházból. Az állomás elfogadta, de vonatot csak 8 óra után adott. Göztartás 5 óra.

Február 8. Rákos állomás 11 órára kikérte a 411—394-es gépet, de csak délután 17 órakor használta fel. Göztartás 6 óra.

Február 5-én a 411—461-es mozdony reggel 6 órától este 20 óra 30 percig megtett 13 kilométert, 2 órát tolatott, 9 órát ácsorgott. Hasonló volt a 411—342-es gép február 5—6-i teljesítménye. Este 17 órától reggel 8 óráig tolatott 3 óra 43 percet, megtett 18.7 kilométert és ácsorgott 8 órát.

Felesleges a példák további sorolása. Ehelyett nézzük, hogyan vélekedik az állomás a — véleményünk szerint indokolatlanul hosszú — göztartásról.

— *Mi mindent megteszünk a göztartási idő csökkentésére* — mondja az állomásfőnök. — *De ha nincs elegy, akkor hiába minden.* A forgalom lökészerű, a hét elején „kiadó" az állomás fele, a hét végén annyi a munka, hogy alig győzzük. A *göztartás* főleg a hét első felében ér el ilyen látszólag valóban indokolatlan méretet. De mit tegyünk? *Ha kevés kocsival küldjük a gépet, az sem gazdaságos, ha gyüjtjük az elegyet, akkor meg nő a göztartás.* Ez magyarázza, hogy Rákos állomás január hónapban csak 82 százalékra teljesítette göztartási tervét.

Csak nézni lehet a füstölgő gépeket?

Mit lehet tenni? Hisz Rákos állomás problémája egy sor hasonló szolgálati hely megoldatlan kérdése is! Valóban gyógyíthatatlan betegség az 5—6—10 órás göztartás? Valóban csak nézni lehet, de tenni semmit az ellen, hogy ezer mázsaszám füstölög el egyik legfontosabb alapanyagunk, a szén?

Ezt a problémát külön-külön egy-egy állomás gyökeresen nem oldhatja meg. Az igazgatóságok és a vasúti főosztály feladata, hogy sürgősen megvizsgálja az egyre növekvő göztartási idő okát és kidolgozza a csökkentés lehetőségeit, tennivalóit. Annál is inkább, mert az indokolatlan göztartás nemcsak szénpocsékolás, hanem egyik okozója a vasúti önköltség növekedésének is!

KÖZÖS ERŐVEL A KÖZÖS CÉLÉRT

A biharkeresztesi határállomás forgalmi irodájában magyar és román vasutasok ülik körül az asztalt. Az aznap elvégzendő feladatokról beszélgetnek.

Pántyos György CFR vonatvezető és *Mohos* Teodor kocsivizsgáló magyar újságokban a felszabadulási verseny híreit olvasgatják.

— *A mi országunk hamarabb felszabadult, mint a tiétek* — magyarázza *Mohos* Teodor *Zagyva* Balázsnak, a biharkeresztesi forgalmi szolgálattevőnek — *de miért ne csatlakozhatnánk mi is a ti felszabadulási versenyetekhez?*

Hirtelen csend támad. A magyarok összenéznek, a román vasutasok: *Bégány* József oradeai vonatvezető, *Drágos* György vonatvezető, helyeslően bólogatnak.

— *Dá, binye ... igen, nagyon helyes.*

Nem nehéz meghatározni a versenypontokat, melyek alapján Magyarország felszabadulása tiszteletére versenyeznek a román vasutasok a magyarokkal. A két szomszédos határállomás, *Biharkeresztes* és *Episcopia Bihor* dolgozói már korábban komplexbrigád-szerződést kötöttek, a legutóbbi értékelést január 28-án tartották. Az elmúlt versenyszakaszban a magyarok lettek győztesek.

Román részről különösen a menetrendnél van lemaradás. A magyarok a 24 és 2 órás előjelentésben maradtak le. A felszabadulási verseny tiszteletére románok és magyarok vállalták, hogy a komplexbrigádszerződésnek minden pontját maradéktalanul teljesíteni fogják.

Dübörögve befut a harmadik vágányra a bukaresti gyors. A román vasutasok szedelőzködnek, elbúcsúznak, forró kézszorítással pecsételik meg a felszabadulási versenyhez való csatlakozásukat.

Felemelkedik a tárcsa, alig észrevehetően megmozdul a vonat. A románok a lépcsőkről integetnek vissza:

— *La revedere tovarisi nostri unguri!*

— *Viszontlátásra magyar elvtársak!*

B. I.

Közel 70 000 tonna túlsúly 306 vonattal

— A felszabadulási verseny híreiből —

A budapesti szolgálati helyek az elmúlt napokban *felszabadulási műszakkal* emlékeztek meg a főváros felszabadulásának február 13-i tizedik évfordulójáról. A felszabadulási műszakban

Budapest-Nyugati szertárnál

Verbicza József és *Kővári László* brigádja a kocsi be- és kirakásnál 141 százalékos teljesítményt mutattak fel.

Budapest-Ferencváros fűtőház

létszámába tartozó *Boldán Vilmos* mozdonyvezető és brigádja 424 018. számú mozdonyával Budapest-Ferencváros—Dombóvár állomás között 123 százalékos többterhelés továbbítása mellett 9.86 tonna szenet takarított meg.

A miskolci fűtőház

dolgozói is a túlsúlytovábbításban értek el kimagasló eredményeket. *Kiss István* segédkezelő és *Molnár Ferenc* fűtő 10 vonattal 3360, *Körtvélyesi János* segédkezelő, *V. Szabó János* fűtő hét vonattal 2430, *Kovács István* mozdonyvezető, *Kopasz Sándor* és *Majoros János* fűtők öt vonattal 2309 tonna túlsúlyt továbbítottak. A fűtőház dolgozói az elmúlt hónapban *306 vonattal összesen 67 539 tonna túlsúlyt szállítottak el.*

A 730 212. számú blokkmesteri szakasz

dolgozói, *Németh János* blokkmester vezetésével a felszabadulás évfordulója tiszteletére vállalták, hogy a szakasz fenntartása mellett terven felül még két nagyobb munkát is elvégeznek. Az egyik a Veszprémvarsány állomásról kiágazó téglagyári iparvágány jelzőállító készülékeinek beszerelése az átépített váltóőrbódéba, továbbá egy vágányzáras sorompó és egy kisiklasztó saru létesítése. A másik vállalás *Dudaron,* az új szénosztályozónál egy vágányzáró sorompó létesítése. A blokkmesteri szakasz dolgozói eddig már 80 százalékban elvégezték mindkét terven felüli munkát.

109 százalékos eredményt

értek el januárban *Budapest-Józsefváros állomás* dolgozói a menetrendszerinti vonatindításnál. A kitűnő eredményben része van *Lajkó János* kocsimester brigádjának. A rakodóbrigádok közül a *Szabad május*-brigád érte el a legkiválóbb eredményt, átlagos teljesítésük 119 százalék.

Segítsék Ferencvárost a Debreceni és a Szombathelyi Járműjavító dolgozói

Minden vasutas dolgozó tudja, hogy *Budapest-Ferencváros* csomópont a magyar vasút szíve, innen árad szét az ország minden részébe az elegy. Ha Ferencváros jól dolgozik, jó az elegyáramlás az alföldi és a dunántúli vonalakon. Igen ám, de hogyan dolgozzon jól, ha *hiánya van az elegyrendezéshez használt 326-os tartalékgépekben.* Jelenleg nem kevesebb, mint *öt darab 326-os tartalékját nélkülözi a ferencvárosi csomópont.* Emiatt akadozik az elegyrendezés, sok a torlódás, nem megy a szállítás úgy, ahogyan kellene. Érzik ezt több vonal dolgozói is, akik várják az elegyet Ferencvárosból. *Ugy látszik, csak a Debreceni és a Szombathelyi Járműjavító dolgozói nem érzik, különben gyorsabban kiadnák a náluk javítás alatt álló gépeket.*

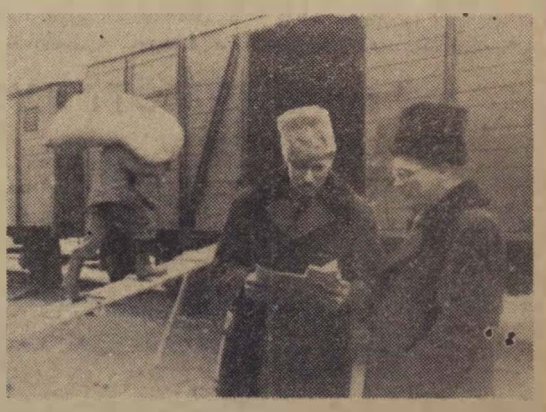
A 326 009 fővizsgás gép *augusztus 20,* a 326 131 főjavításos gép *december,* a 326 291 és a 326 395-ös pedig *január* óta van a Debreceni Járműjavítóban. Szombathelyen a 326 166-os mozdony *november* óta várja, hogy elkészüljön és újra munkába állhasson.

Gondoljanak rá a debreceni és a szombathelyi dolgozók, mit jelent Ferencvárosnak a felszabadulási verseny idején az öt hiányzó gép. Tartsák be a javítási határidőket, hozzák be a lemaradást és legkésőbb február végéig adják ki a náluk levő gépeket, hogy a márciusban megindúló tavaszi szállításoknál már a ferencvárosi dolgozók rendelkezésére álljanak. A legközelebbi napokban szeretnénk választ kapni a Debreceni és a Szombathelyi Járműjavítótól, *mi a szándékuk az öt ferencvárosi géppel.*

VASUTAS DOLGOZÓK!

Előre a felszabadulási serlegért!

Jól együttműködnek a szállítófelekkel



Amint ismeretes, az ercsi cukorgyár nyerte el a minisztérium vándorzászlaját a cukorgyári állomások egymásközötti versenyében 2.8 órás kocsivisszaadási átlaggal. Ezt elsősorban az állomás és a gyár dolgozóinak jól összehangolt munkájával érték el. Különösen jól dolgozik Réti György ipartelepi raktárnok (balról) és Félix Andor, a cukorgyár termestere.

(Ferkis Emil felv.)

A kommunista helytállás nagyszerű példája Imre József elvtárs élete

Imre József elvtársat, a régi illegális kommunista harcost keressük az Északi Járműjavítóban.

— Ilyen nincs nálunk —, mondják. Jó negyedóra múlva, amikor szembekerülünk *Imre* elvtárssal, fájó érzés fog el: *csak ennyire ismerjük, becsüljük példaképeinket.*

Hatvan év körül jár. Gyors, határozott beszéde, ellentétben áll hangja bársonyával. Nyílt, őszinte tekintete szinte az egész ember tükörképe. Boldogan, büszkén mondja: *ha sokan nem is ismerik tetteinket, a párt nem hagyja el a régi harcosokat.* Mintha egy izgalmas életrajz filmet vetítenének előttünk, mikor dolgozótársai koszorújában kissé megilletődve, visszaemlékezik az illegalitásban töltött évekre.

— Gyermekkoromban Székesfehérvárra kerültem, itt inaskodtam, itt jártam ki a mozgalom elemi iskoláját —, kezdi. Itt avattak be a marxizmus titkaiba. 1917-ben behívtak katonának és egészen az olasz front összeomlásáig kinn voltam a harctéren. 1919. februárjában szereltem le, de már március 21-én jelentkeztem a Vörös Hadseregbe. A 17. tüzérezreddel a cseh frontszakaszon Nyitráig hatoltunk előre győzelmesen, de innen Böhm Vilmos visszaparancsolt bennünket. A román front is jó darabot mentünk előre, de árulás folytán a románck áttörték a frontot. Magam is fogságba estem. Pár hónappal később megszöktem és szülőfalumba, Nagyvelekre mentem, ahol Horthy kopói elfogtak és két hónapra internáltak Zalaegerszegen. 1921—1923-ig a volt Duna—Száva—Adria Vasúttársaság fehérvári műhelyében dolgoztam, ahonnan baloldali magatartásom miatt elbocsátottak. Feljöttem Pestre és kis mestereknél dolgoztam. 1926-ban kerültem a Weiss Manfréd-gyárba. Itt bekapcsolódtam a kommunista szervezkedésbe. Angyalföldön a Gömb utca 29. alatt tartottuk az összejöveteleket. Innen indultunk többször utcai tüntetésre. Egy évvel később, egészen a Nyugati pályaudvarig hatoltunk előre, itt elfogtak bennünket és egy hónapi börtönre ítéltek. Amikor megtudták az üzemben, elbocsátottak.

A szakszervezet segítségével 1929-ben 16 társammal családostól kimentünk *Franciaországba*, ahol a *Schneider—Creuzot* ágyúgyárban dolgoztam. A CGT tagjaként résztvettem a Franciaországban megjelenő magyar kommunista újságok, a *„Riadó"*, *„Fáklya"*, *„Osztályharc"* terjesztésében. Amikor ez kiderült, letelt szerződésem nem újították meg. Kénytelen voltam *Le Havrebe* menni, ahol a *Transatlantic* nevű hajóstársaság munkása lettem. Itt is bekapcsolódtam a mozgalomba, és eredményes munkámért *felvettek a Franciaországi Kommunisták Pártjába.*

1930. szeptember 1-i budapesti tüntetés után a Szajna Megyei Pártbizottság küldötteként résztvettem azon a megbeszélésen, amelyen elhatározták a *„Szeptember Elsejei Bizottság"* megalakítását. Ez a szerv a *Vörös Segély* útján a szeptemberi események során lebukott elvtársak családjait segélyezte. A francia munkások egy bizonyos időn keresztül naponta egy órának megfelelő bért adtak erre a célra.

1933-ban több társammal együtt, kitoloncoltak Franciaországból. A magyar határon már detektívek vártak és megkezdődött számunkra a

rendőri felügyelet időszaka. Ritkán tudtam csak találkozni régi elvtársaimmal a budai hegyekben. 1938-ban mégis sikerült bekapcsolódnom a kommunista szervezkedésbe, majd később az ellenállási mozgalomba. Röpcédulát és sajtóanyagot terjesztettem. Ezek közül még jól emlékszem *Rákosi* elvtársnak a Csillag börtönből való kiszabadításáról, a finn-orosz háborúról, Hitlerék terjeszkedéséről szóló anyagokra.

1941 áprilisában behívtak katonának. Ujvidékre kerültem, ahol felvettem a kapcsolatot a szerb partizánokkal és kommunistákkal. A Duna utcai törvényszék épületében élelemmel segítettük letartóztatott elvtársainkat. Emiatt hadbíróság elé állítottak és két hónapi börtönre ítéltek. Előzőleg nagyon sokat segítettem értesüléseimmel a mozgalomban résztvevő elvtársaknak. Hadnagyom, — segítségemmel — sokszor leittasodott és ezalatt a telefonüzeneteket én vettem át és adtam tovább. Büntetésem letelte után Pestre kísértek, leszereltettek és visszatettek a MÁVAUT-hoz, mint kiváló autószerelő munkást. A MÁVAUT-nál felvettem az érintkezést a kommunista elvtársakkal, *Markó Vince* gépkocsivezetővel, *Szokol Mihály* kováccsal és *Kócsa Mihály* bognárral, akinek a lakásán tartottuk az összejöveteleket.

1943 márciusában detektívek hurcoltak el éjjel egy órakor. Egy heti kínzás után elengedtek és hatvanad magammal, egy hónapi börtönre ítéltek.

1944-ben, a büntetés letöltése után, visszakerültem a MÁVAUT-hoz. Miután munkámra szükségük volt, nem bocsátottak el, de egy drótháló val körülkerített sarokba dugtak és megtiltották, hogy a műhely dolgozóival érintkezzek. Szálasiék uralomrajutása után még rosszabb lett a helyzet. A nyilasok leszerelték a MÁVAUT gépeit és menekülésre akarták kényszeríteni az üzem dolgozóit. Én Óbudán bujkáltam a szovjet csapatok megérkeztéig. Attól kezdve lőszer- és sebesültszállításban segédkeztem.

A felszabadulás után két hétig temettük a halottakat. Amikor kezdett az élet rendes medrébe visszatérni, a MÁVAUT-nál bekapcsolódtam a mozgalomba és az újjáépítésbe. A Vörös Hadsereg autóit javítottuk nagy lelkesedéssel és szeretettel. 1953. óta vagyok az Északi Járműjavítóban. Előtte két évig a déli fűtőházban dolgoztam.

Röviden ennyi. A felszabadulás új világot, új életet hozott az én számomra is.

Imre elvtárs itt megáll, tekintete hosszú ideig időzik az egyik satun, majd ezt mondja:

— Uj életünk építésében minden erőmmel és képességemmel segítettem és segítem pártunk célkitűzéseit. Mindig bíztam a pártban és ma is erős a hitem benne. Jól esett, hogy a vasút régi, illegális kommunistáit nemrégiben összehívták és elbeszélgettünk harcedzett elvtársainkkal, feleleventhettük közös emlékeinket. *A párt nem feledkezett meg rólunk, és amilyen jól esik ez a gondoskodás, olyan erővel töltött el bennünket.* Nem vagyunk már fiatalok, de becsületesen résztveszünk a felszabadulási versenyben, hogy a munka frontján is bizonyságot tegyünk a nép, pártunk iránti szeretetünkről. Átadjuk tapasztalatainkat és beoltjuk a fiatalokba a kommunista erkölcs, a vasfegyelem, a bátorság és az önfegyelmezés erényeit, ahogy azt *Bebrits* elvtárs kérte tőlünk azon az összejövetelen.

— A még szebb holnapért mi, öregek együtt küzdünk a fiatalokkal.

És amikor elhagyjuk a cserejavító-részleg kis munkahelyét, s visszagondolunk a hallottakra, elmondhatjuk: a kommunista helytállás, fegyelem, a dolgozó nép, a párt iránti hűség és áldozatkészség nagyszerű példáját tükrözi *Imre József* elvtárs egész élete.

Szelecsényi István

Az egyéni és közösségi érdek összefüggése

Van-e olyan vasutas, aki ne szeretne jobban élni, aki nem akarja, hogy több élelem kerüljön asztalára, több ruha, több fehérnemű a szekrényébe. Nincs! Az életszínvonal emelésének programja minden vasutas helyeslésével találkozott. De elég-e a helyeslés az életszínvonal emeléséhez? Erre is csak egy lehet a válasz: nem! Az életszínvonal emelésének alapvető feltétele az önköltség csökkentese, a termelékenység állandó emelése. Mégis azt kell látnunk, hogy bár az életszínvonal emelésének programja a vasutasok körében is helyeslással találkozott, *még kevés a tett, amely elősegiti a program megvalósitását.*

A vasút önköltsége 1954-ben nemhogy csökkent volna, hanem annyival emelkedett, mely összeg elegendő lenne mintegy 210 darab új, 424 sorozatú mozdony beszerzésére. A budapesti igazgatóság területén 1954-ben csupán a gőzmozdonyok felhasználásánál a meddő idő 235 000 órát tett ki. Ez idő alatt a gőztartásra fordított szén mintegy 11 750 tonna, pénzben kifejezve 2 232 500 forint. Ha hozzávesszük ehhez az ácsorgás alatt kifizetett munkabért, körülbelül 6 160 000 forintot, kiderül, hogy *a budapesti igazgatóság területén csak ennél a tényezőnél olyan összeg veszett el, mely a legutóbbi bérrendezést véve alapul, majdnem egyenlő az összvasutasság fizetésemelésére fordított egy hónapi összeggel!*

Nem kell ahhoz különösebb számtantudás, hogy felmérjük, milyen jelentősen emelkedhetne életszínvonalunk, ha csökkentenénk a meddő időt. S ez csak egyetlen példa. Ha hozzávesszük azt az összeget, mely szintén a budapesti igazgatóság területén veszett el — a 22 771 óra igazolatlan mulasztást, vagy a különböző műszaki hibák miatti kocsiátrakások díját, s az ugyanígy *„elveszett"* sokezer kocsifeltartóztatási óra költségeit, s az önköltség emelkedésének egyéb tényezőit, akkor még magasabbra szöknének az önköltség emelkedését mutató számok, melyeknek következményeit minden dolgozó közvetve is érzi saját életszínvonala alakulásánál. Hisz *ha csökken az önköltség, akkor nő a nemzeti jövedelem, többet fordithat kormányzatunk lakásépitésre, szociális beruházásokra, az ipar és mezőgazdaság fejlesztésére, mely megteremti békénk védelmének feltételeit és biztositja a fogyasztási cikkek nagyobb választékát is.*

Az önköltség csökkentése valamennyiünk közös ügye, de ugyanakkor egyéni érdek is, mert közvetlenül kihat az egyén, a család jólétének emelkedésére.

Az önköltség alakulása sokban függ a dolgozóktól, akik napi munkájuk végzése közben számtalan olyan lehetőséggel találkoznak, mely csökkentheti az önköltséget. Nézzünk egyet:

Lux Lajos villamos mozdonyvezető vonatát több esetben, indokolatlanul „megfogták" Tatabányánál. Egyik esetben azt mondta a forgalmistának: *tudja az elvtárs, hogy ez a sok megállitás annyi villamosenergia elvesztését jelenti, mely elegendő lenne egy falu világitásához?* Erre akkor nem gondolt a forgalmista, de azóta bizonyára gondol, mert ezen az állomáson jelentősen csökkent az indokolatlan feltartóztatás. És ha valamennyi forgalmista gondolna erre, milyen jelentősen lehetne csökkenteni az ácsorgásokat!

Az önköltségcsökkentésnél az a legfontosabb, hogy a dolgozók teljes aktivitással vegyenek részt benne. Ennek egyik feltétele, hogy ne sikkadjanak el az értékes javaslatok. A Budapesti MÁV Felépítményi Vasanyagjavítónál például a jó újításokat azonnal bevezetik. Az eredmény nem maradt el. 1954-ben az újításokkal 1 464 000 forintot takarítottak meg. De sajnos arra nincsen adatunk, hogy más vasúti üzemekben hány millió forintot *„dobtak ki az ablakon"*, azzal, hogy „elfektették" az értékes újításokat, vagy nem valósították meg a helyes javaslatokat.

Az önköltségcsökkentés tetteket és nem szép szavakat követel. Tetteket a dolgozóktól és vezetőktől, tetteket a mozgalmi szervektől. A párt- és szakszervezeti aktívák tárják fel az önköltségcsökkentést akadályozó tényezőket és mozgósítsák a dolgozókat fokozott kezdeményezésre az önköltség számtalan lehetőségének feltárására.

Valamennyi vasutas jobb munkájára van szükség ahhoz, hogy megvalósíthassuk az önköltségcsökkentés terén lévő feladatokat, ami érdeke az egyénnek és a közösségnek egyaránt.

NINCS MIT FÉLNÜNK A JÖVŐTŐL

Gyűlnek az aláírások. A gondosan elkészített békeívek helyenként már törődöttek. Látszik, sok kézen fordultak meg. Ahogy az aláírásokat nézzük, szinte látjuk az erős, izmos kezeket, amelyek most még nagyobb erővel markolják meg a szerszámot.

Óráról órára többet termelni

Nagy Gyula, Illés József, Varga István — olvassuk a MÁV Budapesti Épületelemgyártó Főnökség békeívén. És az aláírások mögött felsorakoznak a tettek. Nagy Gyula „Kiváló Dolgozó" sablonkészítő asztalos tudja, ha ő nem teljesíti felajánlását, a többiek is lemaradnak. Naponta négy darab helyett nyolc darabot készít a vasúti hidakhoz készülő új sablonokból. Illés József fáradhatatlanul magyarázza, mit kell tenni a béke védelmére. Brigádja érte el a legnagyszerűbb eredményt az üzemben. Ezer darab melegágyi keretet az előirányzott 1817 óra helyett 1100 óra alatt készített el. Varga István „Béke és szabadság" ifjúmunkás brigádja soha ilyen nagyszerű eredményt nem ért el, mint most. Teljesítményük 168 százalék. Vajon elégedettek-e az üzem dolgozói? Kétségtelen örülnek a sikernek, de jelszavuk „óráról órára többet termelni", mert tudják, így leszünk még erősebbek.

A IV. magyar békekongresszusra

Hogyan készülünk fel méltóképpen a békeharcosok seregszemléjére — erről tanácskoznak Budapest—Nyugati állomás dolgozói. Elsőnek *Varga Béla*, a rakodóponk ifjúmunkása emelkedett szólásra. *„Mi gyermekkorunkban ismertük meg a háború szörnyűségeit. Még élénken él emlékezetemben a bombázások borzalmas időszaka, amikor éjjel-nappal rettegve bújtunk szüleinkkel az óvóhelyen. Mi tudjuk, mit jelent békében élni és dolgozni. Ezért vállalom brigádommal együtt, hogy az árumozditási tervünk teljesitését a jelenlegi 156 százalékról 160 százalékra emeljük. Munkaműszeremet az országos béketalálkozóig két ifjúmunkásnak átadom".* Sipos Róza, a Műszaki Kocsiszolgálat dolgozója arról beszélt, hogy a nőknek még fokozottabban kell harcolni a békéért. *„Az elmúlt világháború szenvedéseit legjobban az anyák, a nők érezték. Még fájnak a sebek, melyeket szeretteink elvesztése okozott. Mi a leghatározottabban tiltakozunk minden olyan cselekmény ellen, mely egy új világháború kirobbantásához vezet. Követeljük, hogy a tárgyalóasztalnál oldják meg a vitás kérdéseket".*

A Nyugati állomás dolgozói egyhangúlag elhatározták, hogy február 16-tól 26-ig békeműszakot tartanak.

A *Hatvan* állomáson megtartott békegyűléseken közel 900 dolgozó tiltakozott a német militarizmus feltámasztása ellen. Hattagú békeküldöttséget választottak, amely elvitte a díszkötésbe foglalt tiltakozó ívelet a járási béketalálkozóra, hogy onnan az országos kongresszus elé kerüljön. Bizakodva írták alá a dolgozók az íveket, mert tudták, hogy az a tábor, melynek tagjai vagyunk, hatalmas és erős, mert tudják, hogy a szocialista tábor vezetőereje a Szovjetunió, továbbra is arra törekszik, hogy tárgyalások útján javulást érjen el a nemzetközi helyzetben.

Akiktől kohók és bányák teljesitménye függ

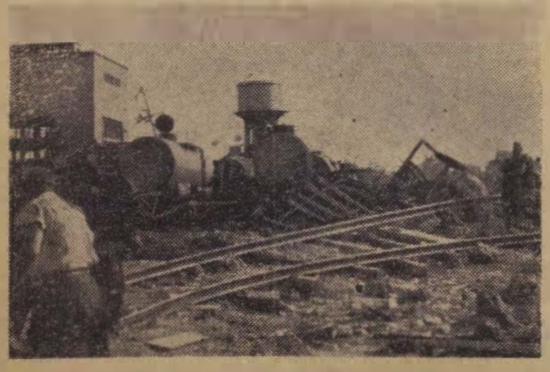
(Tudósítónktól.) A diósgyőri vasutas dolgozókra a felszabadulási versenyben nagy feladat hárul. Rájuk vár a Lenin Kohászati Művek belső anyagmozgatása, a kohók, az erőművek, a hengerdék és a többi üzem nyersanyaggal való ellátása, az egyre szaporodó termékek elszállítása. Ők szolgálják ki ezenkívül a perecesi, a borosaknai, a lyukói, az annabányai és pálinkástárói bányákat. A diósgyőri vasutasok jó vagy rossz munkájától tehát jelentős mértékben függ ezeknek az üzemeknek a terv-teljesítése.

Különösen sok függ a fűtőház munkájától. Jól tudják ezt a mozdony- és kocsijavító műhely dolgozói. Ezért Braun Frigyes kazánkovács és brigádja, aki 131 százalékos teljesítményt vállalt, selejtmentes munkával már 135 százalékot ért el. *Kovács* Béla villamoshegesztő a vállalt 150 százalék helyett 164 százalékot teljesített. *Mokri* István kocsilakatos szintén kifogástalanul dolgozik. *Az általa patronált öt ifjúmunkás január havi teljesitménye meghaladta a 100 százalékot.*

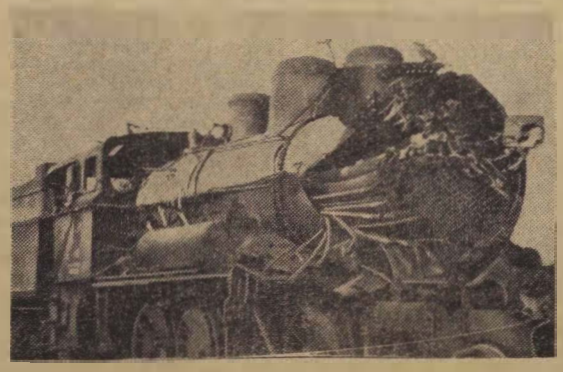
A vontatási dolgozók közül a martinkemencéket kiszolgáló *Majoros* István segédkezelő és *Vincze II.* István fűtő tűnnek ki. Javul is a fűtőház munkája napról-napra. A kohászat üres kocsival való ellátása zavartalan, nincs panasz a bányák kiszolgálására sem. Amig a felszabadulási verseny előtt gyakran megtörtént, hogy kocsihiány miatt a szenet földre kellett önteni, most ilyen kényszerintézkedésre nincs szükség.

A fűtőház dolgozói még szebb eredményeket érnének el, ha az illetékesek jobban gondoskodnának anyaggal való ellátásukról.

TÍZ ÉVVEL EZELŐTT ILYEN ÖRÖKSÉGET HAGYOTT RÁNK A NÁCI VANDALIZMUS



Romokban a Ferencváros pályaudvar.



Felrobbantott mozdony

Az Északi Főműhely egyik osztálya volt.
(Németh Gyula felvételei.)

TÍZ ÉVE SZABAD BUDAPEST

— AZ EMLÉKEZÉS NAPJÁRA —

Egy nappal Budapest felszabadulása előtt szabadult fel a Déli-pályaudvar. 1945. február 12-én délelőtt 9 órakor jelentek meg az állomás területén az első szovjet katonák. A Nagyenyed utca felől jöttek. Romokat, felrobbantott mozdonyokat találtak. Budapest egyetlen pályaudvara sem szenvedett ennyit az ostrom alatt.

A felépült pályaudvar dolgozói most emlékeznek. Emlékeznek azokra a hősökre, akik végre meghozták a nyugalmat, de „emlékeznek" azokra is, akik tíz év előtt rettegésben tartották Budapestet.

Az emlékezés napjára leírok néhány rövid történetet, amit úgy mondtak el a szemtanúk, ahogy megtörtént. Én viszont úgy jegyzem le, ahogy elmondták.

1.

Pest aránylag rövid idő alatt felszabadult, a németek nem tudták tartani magukat. Az ősi Budavárban biztak, s erőiket oda összpontosították. Barbár módon felrobbantották a város legszebb kincseit, a hidakat, gondolva, hogy a Duna megállítja a szovjet csapatokat.

De rövidesen megindult a küzdelem a Várért is. A szovjet csapatok délen és északon már korábban átkeltek a Dunán és a nevezetes sztálini harapófogó óráról órára szűkebbre szorult. Ebben a harcban rendkívül sokat szenvedett a Déli-pályaudvar.

Egy Schweizer nevű huszárszázados volt a pályaudvar parancsnoka. A háború folyamán két fő jellemvonása alakult ki: gyülölte a kommunistákat és a vasutasokat. Mogorva, vad ember volt, aki nem kímélt senkit és semmit.

Egy rövidke jellemző történetet érdemes elmondani róla. Az egyik nagy támadás alkalmával a nyilasok behúzódtak a bunkerba. Néhányan a vasutasok közül is le akartak menni az óvóhelyre, de amikor Schweizer meglátta őket, rájuk ordított:

— *Mit keresnek itt?*

— *Ugy potyog az akna, hogy nem lehet kint maradni!*

— *Dehogynem lehet! Hátra arc! Azért van fényképes igazolványuk, hogy meg tudják állapitani a személyazonosságot, ha meghalnak!*

Egy másik történet szereplője Temessy „ezredes úr" volt, a vasút katonai parancsnoka. Temessy felhívta a Déli-pályaudvar akkor felfüggesztett helyettes főnökét, Faragó Bélát:

— *Kérem, hogy készítse elő a vasútszázadot, mert rövidesen parancsot kap, hogy vegye fel a harcot! Megértette?*

— *Megértettem, ezredes úr, de vasútszázad nincs... Az egész századból csak egyedül vagyok itt!*

Temessy felüvöltött:

— *Ha még egyszer ilyen rémhireket mond, felkoncoltatom!*

Ugy látszik mindketten a vasutasokban bíztak. Avagy csak vérgőzös fejjel mindenkit vágóhídra akartak hajtani, akit csak lehet? Az utóbbi valószínűbb. Ugyanis már semmi kiút nem volt azokban a napokban, amikor néhány nyilas hadapródőrmester vagy hetven mozdonyt felrobbantott a pályaudvaron.

2

Most a lovakról írok, Hogy miért? Azért mert nem találtam olyan embert az állomáson, aki nem beszélt volna róluk.

A harapófogó egyre kisebb lett a Vár körül. A vonatok már csak a Déli-pályaudvarra jöttek, a pesti pályaudvarok már mind felszabadultak. Rengeteg mozdony, vagon és áru szorult a pályaudvarra. De nemcsak mozdonyokat, hanem lovakat is hoztak ide a németek, éppúgy mint az egyik közeli templomba.

Takarmány persze nem volt. Januárban már úgy etették a lovakat, hogy lefűrészelték a pályaudvar környékén a fák gallyait és odaadták nekik. Amikor az ostrom erősödött, a lovakat otthagyták, bekötve a várótermekbe, pénztárba. Még az emeletre is felvitték őket.

Amikor megtörtént a felszabadulás, az állomás dolgozói megtalálták a lovakat. Egy részüket találat érte, nagy részük éhen pusztult el. Kínjukban megették az elsőosztályú váróteremben a díványokat. Az ablak- és ajtófélfákat, de a pénztáraknál a keményfa asztallapot is majdnem teljesen elrágták. Fájdalmas látvány lehetett és annyira megmaradt az emberekben, hogy ha erről az időről beszélnek, mindig visszaemlékeznek a szegény állatokra.

3

Még Budapest nyugati részében volt néhány német egység, amikor a vasutasok egy része már szolgálatra jelentkezett. *Faragó Béla* azonnal átvette az állomás irányítását és hozzákezdtek a romok eltakarításához. 13-án már hetven vasutas jelentkezett. A pesti oldalon dolgozók közül is sokan idejöttek. Rövidesen kétezer vasutas dolgozott a pályaudvar újjáépítésén. Dicséret illeti a munka harcosait, akik éhséggel küzdve rakták le a felszaggatott sineket. Fel kellene sorolni a neveiket, de lehetetlen. Olyan sok.

Álljon itt legelől mégis *Várnai Rezsőné* neve, nem azért, mert nő és úgy illik, hanem mert mindenki beszél róla. Akkor még fiatal lány volt, nemrég dolgozott a vasútnál, de kérte, hogy osszák be a romeltakarítási munkákhoz. Azóta sztahanovista távirász lett.

Ahogy melegedett az idő, több férfimunkás kérte, hogy inkább friss vízzel lássák el őket. Ettől kezdve *Horvát Annával* közösen hordták a vizet, több mint ezer embernek. Még ma is gyakran mondják neki tréfásan a férfiak:

— *Van-e egy kis hideg vized? Mert ha hiszed, ha nem, sohasem ittam olyan jót vízből, mint negyvenötben! A bab és a lencse nagyon szomjas volt.*

Pedig a Déli-pályaudvar vasutasai mást is kaptak ebédre. Paradicsomot. Másutt ez nem volt, s azóta is emlegetik Faragó elvtársat, aki ilyen változatossá tette az ebédet. Bab, paradicsom, lencse.

S most kellene sorolni a neveket. *Tarján Szilveszter*, a jelenlegi párttitkár, *dr. Soros Imre* pénztárfőnök, *Takács Kálmán* fűtőházi párttitkár, *Pörzse Ferenc* pincér ... és így tovább. Néhányuknak még mindig megvan az első szovjet—magyar igazolványa, a következő szöveggel: „... *aki Budapest Dél-pályaudvaron dolgozik, nevezett minden munka alól mentesítve van és lakóhelyétől munkahelyéig és vissza szabadon közlekedhet.*"

És májusban már lassú jellel megindult az első mozdony Kelenföld felé.

Mészáros Ferenc

Látogatás a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet egyszerű, szürke épülete igénytelenül húzódik meg a Vas utcai házak között. A kapun belépve, azt vártam, hogy valami új, ismeretlen világba kerülök, hatalmas laboratóriumokkal ismerkedem meg, elámítanak majd a legkülönbözőbb műszerek, gépek, felszerelések. Ehelyett néhány szobát találtam, ahol íróasztalok, székek, könyvek az egész felszerelés. Sehol semmi meglepetés, bonyolult műszer, mintha valami irodaházba tévedtem volna.

Ki sejtené, hogy a barna íróasztalok mögött — műszerek és laboratórium nélkül — olyan eredmények születnek, melyek évente sokmillió forint megtakarítást jelentenek népgazdaságunknak.

Az intézet 40 dolgozója az elmúlt évben 33 tudományos munkát fejezett be. Megoldották például a talpfák ragasztással történő előállítását. Ezzel a módszerrel a drága, külföldről importált faanyagot 35 százalékkal jobban ki lehet használni. Az új eljárás évente többmillió forint megtakarítást jelent.

Az intézet a vasút összes szolgálati ágának problémáival foglalkozik. *A pálya korszerűsítésére, a pályafenntartás olcsóbbá tételére, a jelzőberendezések korszerűsítésére irányuló kutatások is nagy lépésekben haladnak előre.* A gépészeti kutatók a gőzmozdony kazánokban végbemenő égési folyamatnak, a gépezet hatásfokának és a vasúti csapágyak kialakításának megjavításával foglalkoznak. E munkák eredménye a jövőben majd sokezer tonna szénmegtakarítást jelent.

A kutatóintézet gazdaságtudományi osztálya nem régen tárta fel a gazdaságtalan fuvarozások okait és kimutatta, hogyan lehet ezeket kiküszöbölni. E módszerek gyakorlati alkalmazása évenként sokmillió forintos megtakarítást eredményezhet a népgazdaságnak.

Az ilyen és hasonló problémák kidolgozása természetesen nem történhet laboratórium nélkül, csupán számításokra és szakkönyvekre támaszkodva. A vasúti kutatók segítségére siettek az ország kutató laboratóriumai és lehetőséget nyujtottak a kísérletek elvégzésére. És ha már így „megkerült" az általam keresett laboratórium, tegyük hozzá azt a „laboratóriumot" is, amelyikre nem is gondoltam, de amelyik a kutatáshoz a legnagyobb segítséget nyujtja — ez a vasút! Minden íróasztalnál született számítás a vasúti vonalakon és pályaudvarokon nyer ellenőrzést.

Az intézet két munkatársa legutóbb kidolgozta, *hogyan lehet gazdaságosan, a legkevesebb vágányfelhasználással tolató tehervonatokat összeállítani.* Módszerüket táblázatba foglalták. Ezután kimentek a józsefvárosi teherpályaudvarra. Előttük állt egy kocsisor 25 vagonnal, 12 állomás rendeltetéssel. *Aszódi József* kétszeres sztahanovista, munkaérdemrendes kocsimester hosszasan átgondolta a feladatot, majd *brigádjával 5 vágányon 41 perc alatt rendezte* meg a kocsisort. Sztahanovista eredmény! Ezután az irányítást átvették a kutatók. Ugyanazt a munkát táblázatuk segítségével — amely a gondolkodási időt kiküszöböli — *először 3 vágány felhasználásával ugyanennyi idő alatt végezték el, majd négy vágány felhasználásával 2 perccel rövidítették meg a sztahanovista eredményt.* A kísérlet tehát fényesen sikerült. Módszerük segítségével bármelyik kocsirendező brigád kevesebb vágányon sztahanovista szintet felülmulva rendezheti meg a vonatokat.

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet 40 dolgozójának munkája különböző új eljárások feltárásával évente mintegy 70 millió forint megtakarítást jelent. Ezek a kezdeti eredmények. Ilyen és még nagyobb eredmények elérését igéri a jövő. A kutatóintézet dolgozóinak munkája segíti a vasút önköltségcsökkentését, megkönnyíti a vasutas dolgozók munkáját.

B. G.

JÁTÉK A JÁTÉKKAL

Mondják, hogy az ember sohasem felejti el egészen, hogy gyermek is volt valaha, felnőtt korában, sőt deres fejjel is megőrzi játékos kedélyét —, de azért ezt sem szabad túlzásba vinni. Márpedig az alább elmondandó esetet a játszási szenvedély túlzásának tartom, s ezért felhívom az illetékesek figyelmét, hogy akadályozzák meg a megismétlődését. Sőt, az sem ártana, ha megtalálnák a felelősségrevonás módját ezekkel a játékoskedvű felnőttekkel szemben, mint ahogy a gyermek sem kerüli el a büntetést, ha játékával kárt okoz.

★

— *Halló, Szállitmányozási Vállalat? Itt a miskolci Játékárugyár beszél. Kérem, már tegnap beadtuk a diszpozíciókat, szíveskedjenek a ládákat mielőbb elszállítani, mert a Fővárosi Nagykereskedelmi Vállalat már többször is sürgette.*

Délután öt óra körül jár az idő, amikor a Kovács-brigád három lovaskocsija, 84 láda játékáruval toronymagasan megrakva a teherpályaudvar feladási raktárához ér. Lerakás, mérlegelés, vonatbarakás, indulás Pest felé.

Ugyanezen idő alatt a Játékárugyár hivatalsegédje a postára baktat és feladja azt a levelet, amelyben a gyár a szaknyelven göngyölegnek nevezett ládákat „átterheli" a címzetteknek.

A ládák megérkeznek a fővárosba, kirakják az állomás raktárába, onnan ismét lovaskocsikra, a kocsikról a nagykereskedelmi vállalat valamelyik raktárába.

Kis szünet után működésbe lép a nagyker. és átdiszponálja a 84 láda játékot az Országos Értékesítő Vállalathoz, „átterheli" a göngyöleget, a rakomány újra kocsikra száll és kiköt a főváros valamely más pontján, az Országos Értékesítő mint kiskereskedelmi vállalat valamelyik központi raktárában.

Ujra szünet, amíg a kisker. áruforgalmi osztályán valakinek eszébe nem jut a 84 láda játék és már megy is a diszpozíció — a nagykanizsai fióknak. A ládák újra kocsira, mérlegre, vasúti kocsiba, vasúti raktárba, lovaskocsira, bolti raktárba kerülnek és gyűjtik hátukon az állomási bárcákat, az átragasztott címzéseket, no meg az ilyen megpróbáltatásokkal járó sérüléseket. Egy kis késéssel megérkezik a „göngyöleg-átterhelés" is, mire a nagykanizsai fiókvezető expressz ajánlott levélben jelenti, hogy neki bizony nincs szüksége a 84 láda játékra.

Röpke 2—3 hét és már meg is érkezik az újabb diszpozíció. A 84 láda játék újra kocsira kerül stb., stb. (lásd az előző körforgást), s még szerencse, hogy ezután már újabb kerülő nélkül megérkezik — szülővárosa állomásának raktárába.

Az állomáson a szállítmányozási forgalomirányító kiosztja a brigádok között a napi munkát és a fuvarleveleket. A Kovács-brigád kocsijai is a raktár elé állnak, a 84 láda játékot felrakják és indulnak vele a város játékboltjai felé, mintha közben mi sem történt volna. De hiszen csak rövid két hónapja múlt, hogy a miskolci Játékárugyár játékos útjára indította a 84 láda játékot.

★

... És csak a játékáruval van ez így?...

Benedek Miklós
Miskolc

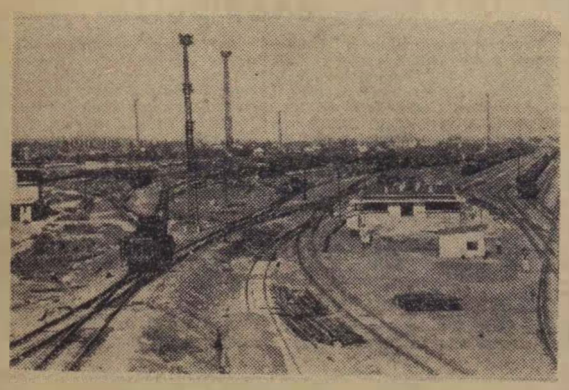
Feleannyi idő alatt kétszeres eredmény

Eleinte, amíg csak a térfőnök, *Sallai György* elvtárs szobájában próbáltunk tájékozódni a nyíregyházi úgynevezett csurgatódomb munkájáról, kissé túlzottan magabízónak tartottuk azt a kijelentést, hogy „*fej-fej mellett haladunk a debreceni gurítódombbal*". De miután hosszabb időt töltöttünk ezen a kicsi, szinte rögtönzöttnek mondható dombon — nem kellett hozzá más, mint néhány vagon salak — megváltoztattuk a véleményünket. Egyenletesen, símán, jó ütemmel halad a munka. A csurgatódomb lényegében átmenet a jobban megemelt kihúzóvágány és a gurítódomb között, mely utóbbitól főleg az különbözteti meg, hogy a felhúzás ugyanabból az irányból történik, amerre a gurítás, nincsenek fényjelzőberendezések és nem irányvágányokra, hanem fogadóvágányokra gördülnek a kocsik. De hallgassuk meg, mit mond a domb munkájáról, illetve előnyeiről *Sallai* elvtárs és *Balogh Sándor* elvtárs, kocsimester.

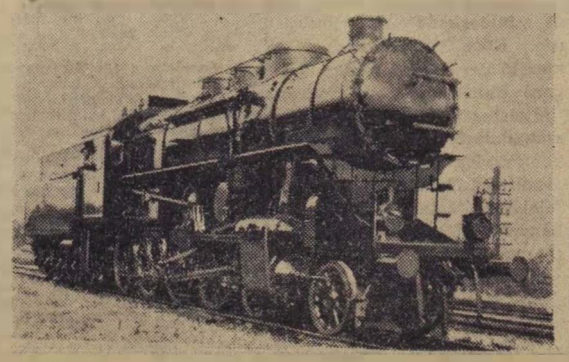
— Nyíregyháza állomás régi adottságaival nem győzte volna a megnövekedett feladatokat. Siktolatással, kisteljesítményű mozdonyokkal rendeztük a vonatokat, a tolatási műveletek sokszor akadályozták, késleltették a vonatok közlekedését. Egy 70 kocsiból álló vonat szétrendezéséhez *négyszeri kihúzás* és mintegy $1\frac{1}{2}$ *óra* kellett. A szovjet tapasztalatok alapján 1952-ben kísérletképpen megépítettük ezt a csurgatódombot, amely azóta teljes mértékben bebizonyította hasznosságát. A régi *másfél óra helyett 40 percig* tart egy-egy vonat rendezése és mindössze *kétszeri felhúzás* szükséges. A kocsikat közvetlenül az indulóvágányra lökjük, így megtakarítjuk az áttételt. Azelőtt 12 órai szolgálat alatt átlag 5—6 vonatot tudtunk rendezni, most 10—12 vonat felhúzása és bontása lehetséges a vonatok ki- és behaladása közben, mert — mint említettük — közvetlenül a fogadó-, illetve indulóvágányokra rendezzük a vonatokat.

— Kezdetben — mondja *Balogh* elvtárs — a gyakorlatlanság miatt voltak nehézségek, egy-két keményebb rájárás, kisebb kocsisérülés. De ha alaposabban tanulmányoztuk volna a csurgatásos és a gurítási módszereket, ezeket is el lehetett volna kerülni, mert *egy-két szolgálat után már simán, zökkenő nélkül ment a munka.* Ugyanígy hamar megszokták a dolgozók a dorongal való leakasztást is, pedig eleinte idegenkedtek tőle, nem egy gúnyos megjegyzést hallottam, hogy „most már állandóan cipelhetjük ezt a dorongot". Ma már hűséges, hasznos segítőtársunk ez a dombocska — hát még ha irányvágányokban végződne! De így is ennek köszönhetjük, hogy brigádom átlagosan 101 százalékos eredményt ért el eddig a felszabadulási versenyben, hogy az előirányzott havi 25 irányvonat helyett 28-at tudtunk vállalni, hogy menetrendszerinti indítási tervünket 120 százalékra teljesítettük s, hogy a Záhonyba irányuló üres kocsikat gyorsan, pontosan tudjuk elküldeni.

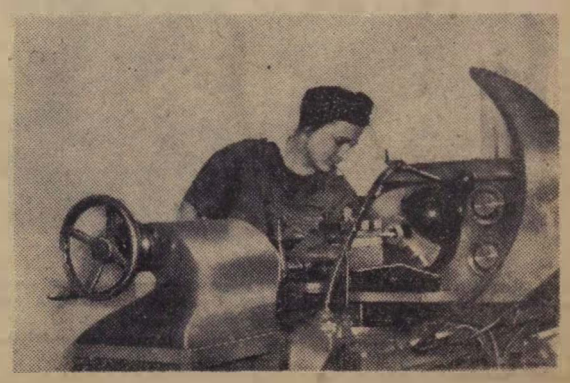
VASÚTUNK ÉS VASUTASAINK A FELEMELKEDÉS ÚTJÁN



A ferencvárosi új gurító



Ujjáépített mozdony



Az Északi Járműjavító finommechanikai műhelyében.
(Kovács Géza felvételei)

Székesfehérvár az élüzemszintet ostromolja

Három brigád vetélkedik egymással *Székesfehérvár* állomáson. Mindhármat jól ismerik a vasutasok, hisz nevük állandóan ott szerepel a versenytáblán. Január hónapban a *Csonka*-brigád tört az élre 117 százalékos átlaggal s mögötte maradt a másik két brigád, pedig azoknak sincs szégyenkezésre okuk. Az *Almádi*- és a *Miklós*-brigád 111, illetve 103 százalékkal dicsekedhet.

E három brigád eredménye lényegében az állomás egészének teljesítményét is mutatja, amely jelenleg így áll: fajlagos kocsimozgatás 104, tehervonatok terhelése 106, menetrendszerinti vonatindítás 107, kocsikifutás 106, gőztartás 128 százalék. Egy tényezővel van baj: a kocsitartózkodással. Ez tényelegesen 96 százalék a gyakori géprevárások miatt. Ha nem lenne géprevárás, akkor itt is 106 százalék lenne az eredmény, vagyis *az állomás minden tényezőnél sikerrel harcolna a vállalt élüzem cím elnyeréséért.*

A géprevárások tehát megnehezítik a munkát. És érdekes, ellentétben a máshol tapasztaltakkal, az állomás nem okolja a fűtőházat. Sőt, dícséri! Dícséri, mert a fűtőházzal megjavult a kapcsolat. *Eltüntették a munkát nehezítő salakhegyeket, a 24-es számú ideiglenes leadási vágány mellett villanyhálózatot építettek,* hogy éjjel is lehessen rakodni, *növelték a vágányok között javított kocsik számát* — csak éppen a géprevárásokat nem tudják megszüntetni. Miért?

Az okot ismerik az állomáson, ismerjük meg mi is. Látogassunk el a fűtőházba.

Miért van géprevárás?

— Hogy miért van géprevárás? Erről sokat lehetne beszélni. Elkezdhetnénk a *martonvásári, várpalotai, bodajki, móri, pusztavámi,* vagy akár a *ferencvárosi* ácsorgásokkal — világosít fel *Nagy* Lajos mozdonyvezető — és folytathatnánk a még sokkal súlyosabb anyaghiányon.

Tehát az ácsorgásokat anyaghiány tetőzi. Győződjünk meg arról, hogy így van-e. A fűtőházban *három darab 411 sorozatú mozdony áll féktuskó hiányában. Ugyancsak féktuskóra vár egy 330 sorozatú gép és szerkocsija.* Négy gép nem mehet a forgalomba féktuskó hiánya miatt. De ugyanakkor nincs rézhuzal, gond a csapágyfém, egyes csavarfajták és még sok más.

Széntakarékossági tervüket samott és lángbolt-tégla hiánya nehezíti. Még a múlt esztendőből „tartoznak nekik" 263 darab samottéglával és az első negyedévre sem kapták meg az igényelt mennyiséget. Emiatt *hat gépük lángbolt nélkül közlekedik,* pazarolja a szenet, s a fűtőháznak meg kell elégednie 7,3 százalékos szénmegtakarítással.

Az ilyen körölmények erősen fékezik a munkaversenyt. Pedig lelkesedésben, öntevékenységben nincs hiány a fűtőházban. *Sági József, Farkas III. József, Kovács Jenő, Nagy Lajos* és még lehetne sorolni a hozzájuk hasonlók nevelt, mindent megtesznek a tervek túlteljesítéséért. Ők azok, akik rendszeresen maguk javítják gépeiket a fordulóállomásokon, hogy könnyítsék a műhely munkáját.

Rábai Károly, a fűtőház példaképe

Rábai Károly, lángboltépítő kőművesről meg egyenesen legendákat mesélnek. Ez a szikár, idős munkás hőse a fűtőháznak, fáradhatatlansága, leleményessége példaként áll mindenki előtt. A minap fontos anyagokért Pestre küldték a *Landler Járóműjavítóba.* (Sajnos a szertárban nem lehet bízni, azt mesélik, ha rájuk várnának, minden anyag háromszoros idő alatt jutna el hozzájuk.) *Rábai* elvtárs miután megkapta a Landlerban az anyagokat, szállítóeszközt keresett és hosszabb futkosás után mindössze egy 4 kerekű kézikocsihoz jutott — a Déli pályaudvaron. Nem esett kétségbe. *Kihúzta a kocsit a Landlerba, s onnan megrakva vissza a Délibe. Ez a „kis séta" mintegy 28 kilométer.* Hát ilyen ember *Rábai Károly* kőműves, akiről azt tartja és nem is túlozva *Rajnyák Fábián* fűtőházfőnök: *párját ritkítja a vasúton.*

Ilyen emberekkel, való igaz, lehet jól dolgozni — és a fűtőház az utóbbi időben be is bizonyította ezt. Kilométertervét 105, javítási költségtervét 114 százalékra teljesítette, miközben 28 036 tonna túlsúlyt továbbított.

Ezért beszélnek elismeréssel a fűtőházról — az állomáson.

JEGYZETEK

Megesik, hogy felejt az ember. Rajtam is megesett. Mégpedig olyanféleképpen, hogy egyik csomagom megváltására csak a Baross-téren eszméltem rá.

Irány vissza a pályaudvarra, de a vonatnak már hült helye. No, bottal üthetem a nyomát a jó falusi disznóságnak. Leverten bandukolok, amikor szembetűnik egy felírás: „Talált tárgyak". Ej, próbáljunk szerencsét!

Bizonytalanul állítok be, de alig nézek körül, látom ám, hogy ott húzódik az én csomagom a polcon, táskák, szatyrok és egyebek szomszédságában.

Jól elnyúlik a „káderezés", amíg kezembe vehetem a hűtelen jószágot. Mégis olyan jóleső érzéssel távozom.

★

Siófok... Barna fiatalasszony lép a fülkébe, fürgén elhelyezkedik, de egyszerre ijedten felkiált: a sálam! Izgatottan elkezd motozni a csomagok között, aztán kiszalad a fülkéből, pár perc mulva már a perronon látni karcsú alakját...

Kis idő telik el s jön vissza az asszony szomorúan. Leül. Egy bácsika éppen nekikezd, hogy kifejtse véleményét az emberi gyarlóságról, amikor...:

Amikor megszólal a hangszóró: Figyelem, figyelem! Az állomás területén egy sálat találtak — átvehető a forgalmi irodán!

A bácsika zavartan félbehagyja kezdődő „kiselőadását".

HÍREK

— A „KÜLÖNÖS ISMERTETŐJEL" című új magyar film felvételei a józsefvárosi pályaudvaron folynak. A filmben a vonatot indító forgalmi szolgálattevő aktív vasutas, Temesvári Henrik állomáselöljáró. Vasutasok alakítják a kocsivizsgálókat, jegyvizsgálókat is. S miközben kitudja hányadszor megismétlődik a próba, a teherpályaudvaron zavartalanul bonyolódik le a forgalom.

— HATÉVI BÖRTÖNRE ÍTÉLTE az orosházi járásbíróság Bakonyi Imre MÁV alkalmazottat, aki multév májusától októberéig hétezer forint értékű árut lopott a tehervagonokból Orosháza állomáson. Büntársát, Nagy Mihály MÁV kocsirendezőt kétévi börtönre ítélték.

— AZ UJPESTI VASUTI HÍD vasszerkezetének szereléséről elérték a Népszigetet. A MÁVAG hídászai azért harcolnak, hogy május 1-én áthaladhasson az első vonat az új hídon.

— A TÁRSADALMI TULAJDON ellopásáért eljárás indult Steiner Ferenc gépkocsivezető, nagyatádi lakos ellen, aki a nagyatádi állomásra érkező két traktor dinamóját ellopta.

— MSZT SZERVEZET ALAKULT Tapolca állomáson. Az új vezetőség komoly tevékenységet fejt ki a Magyar-Szovjet Barátsági Hónap előkészítésére.

— FIATAL HÁZASOK JUTOTTAK OTTHONHOZ. Debrecenben 23 garzonlakást adtak át vasutas dolgozóknak.

— AZ MNDSZ MEGALAKULÁSÁNAK 10. évfordulója alkalmából február 11—18-ig ünnepi műszakot tartanak a vasúti főosztály és a budapesti igazgatóság nődolgozói.

— IRODALMI, MODELLEZŐ ÉS MŰSZAKI TOVÁBBKÉPZŐ KÖR indul a nagykanizsai kultúrotthonban. A színjátszó-csoport a „Bújócska" előadására készül.

— ŐRIZETBE VETTE a vasúti rendőrség társadalmi tulajdon ellen elkövetett sorozatos lopás és sikkasztás miatt Horváth Károly MÁV ellenőrt, Lengyel József, Hirschler László terményfelvásárlókat és bűnvádi eljárást indított Horváth László MÁV váltókezelő és Szandi József terményfelvásárló ellen. Nevezettek Mesterháza állomáson megdézsmálták a gabonaküldeményeket.

LAKÁSCSERE

Elcserélném — úgy ténylegesnek, mint gazdálkodni akaró nyugdíjasnak igen alkalmas — mezőtúri kétszobás összkomfortos lakásomat budapestiért, vagy Budapest környékiért. A mezőtúri lakáshoz nyári konyha, gazdasági melléképületek, gazdasági udvar és gyümölcsös tartozik. Cím: Dávid Gergely, Debrecen, Vörösmarty utca 11.

7:0 a bürokrácia javára

Nem akarunk jogtalan érdemeket szerezni magunknak, de a túlzott szerénység látszatába sem kívánunk esni, ezért az olvasó megítélésére bízzuk: sikerült-e tökéletesen összeállítanunk a rendeletkészítés receptjét? De mielőtt közkinccsé tennénk, szabadjon szerényen megjegyezni, hogy huzamos előtanulmányokat folytattunk a bürokrácia boszorkánykonyháján, vállalva a mérgezés veszélyét (elég baj, hogy a bürokrácia konyhájának dolgozói immunisak a hasonló, nem egyszer súlyos kimenetelű mérgezésekkel szemben). Ezután íme a recept:

„Végy egy-két marékra való számot (minél több, annál zamatosabb a rendelet), keverj hozzá hasonló mennyiségű nagybetűt. Ezt gyúrd masszává, szórd bele a következő szavakat (esetleg többször is): „ügyirat", „hivatkozással", „aláírás", „kibocsátás", „feltüntetés", „vonatkozás" stb, stb. A masszát kissé hagyd állni, majd iktasd, terjeszd elő, aprobáltasd, add ki és — megtetheted valakivel."

Holtbiztos, hogy ilyen recept szerint készült az a 7 (hét) darab rendelet is, amely lényegében ugyanazt mondja — hétféle szám alatt. Irjuk csak ide a rendeletek számát: 321.574/1949. (I.) 3. A., 332.294/1949. (I.) 3. A., 332.967/1949. (I.) 3. A., 7803/137/1950. (I.) 3. A., 1/63/1952. (I.) 3. A., 2/61/1953. (I.) 3. A., 1/85/1954. (I.) 3. A.

Miről is szól ez a hét azonos, de évről évre visszatérő rendelet? Arról, hogy az előadók tüntessék fel az ügyiratokon és jelentéseken a nevüket, rangjukat, telefonszámukat és beosztásukat. S még lássuk a használati utasítást, illetve, bocsánat, a rendelet rendkívüli fontosságának magyarázatát, amely világot vet arra, miért is tartotta szükségesnek a 3. szakosztály, hogy 1949-ben háromszor, 1950-ben, 52-ben, és 53-ban egyszer-egyszer, 1954-ben szintén egyszer megetesse szegény gyengegyomrú előadókkal ezt a rendeletet. A magyarázat így hangzik: „A rangok és beosztások megjelölésének elhagyása egyrészt ellenkezik a vonatkozó rendeletekkel, másrészt lazaságot eredményez."

És végül, hogy csattanón se kelljen törni a fejünket, maga a rendelet szolgál vele. Ugyanis a rendelet szemléltetően mutatja, hogy be nem tartása milyen „lazaságot eredményez": a végén szépen fel van tüntetve az ügyintéző neve és telefonszáma, de rangját és beosztását hasztalan keresed...

Fáy Endre

Levelezőink írják

Nyílt levél Szeged állomás dolgozóihoz

Kedves Elvtársak! Budapest-Nyugati-állomás dolgozói 1954. augusztus 20-ig párosversenyben álltak Pécs és Szombathely-állomás dolgozóival. Sokat tanultunk egymástól, tapasztalatcseréken vettünk részt, új munkamódszerekkel gazdagodtunk. A nemes vetélkedést azért nem folytattuk, mert úgy gondoltuk, hogy új versenytársakat keresünk, s így újabb ismeretekre teszünk szert. Ezért hívtunk ki titeket Szeged-állomás dolgozóit 1954. augusztus végén versenyre. El is küldtük a feltételeinket és kértük vezetőiteket, ismertessék veletek és értesítsenek a válaszról. Sajnos, választ nem kaptunk. Időközben eredményeitek alapján elnyertétek a büszke élüzem címet. Biztosan sokat tanulhattunk volna tőletek. Nem tudjuk, hogy felhívásunkat miért nem közölték veletek, de meggyőződésünk, hogy ti, akik nagyszerű munkahőstetteket vittetek végbe, szívesen átadjátok tapasztalataitokat. Ezért kérjük, válaszoljatok felhívásunkra.

Nyugati-állomás dolgozói

Új lakásba költöztünk

Nedves, penészes lakás volt hosszú ideig lakóhelyünk. Gyertyafény mellett rontottuk szemünket. Egyik gyermekem súlyosan megbetegedett. Most pártunk és kormányunk szerető gondoskodása folytán egészséges otthonhoz jutottunk. Nehezen találok szavakat, amikor köszönetet akarok mondani. Igérem, hogy tettekkel, jó munkával fogom bebizonyítani hálámat.

Gál Sándor fűtő
kiváló vasutas, Pécs

Hallgassák meg a dolgozók véleményét

1953. november 1-én állították fel a pályafenntartási szakszertárakat. Ezek a szertárak nem váltak be a gyakorlatban, ezért most átszervezésre kerülnek. Kérjük felsőbbségünket, hogy az átszervezésnél hallgassák meg a pályafenntartási szakszolgálatot és azok anyagosainak véleményét. Szerintem az anyagellátási nehézségeknek részben a szakidegen személyzet és vezetés az oka. Helyes lenne, ha az anyagot azok kezelnék, akik használják.

Halász György anyagos
Ferencváros pályafenntartási főnökség

Hét elveszett munkaóra

A MÁV Villamos Felsővezeték Építésvezetőség dolgozói mind nagyobb lendülettel vesznek részt a felszabadulási versenyben. Ezért tartom szükségesnek, hogy beszámoljak az alábbi esetről, amely fékezi versenyünket. Február 8-án egyik szerkocsinknak fontos anyagokért Kőbánya-felsőről Budapest-Déli pályaudvarra kellett mennie. Reggel 5 órakor kértünk engedélyt Kőbánya-felsőtől. Mikor már órák óta ácsorogtunk és az állomás forgalmi szolgálatánál hasztalan sürgettük az engedélyt, az igazgatósághoz, majd a balparti menetirányítóhoz, végül a főmenetirányítóhoz fordultunk, de hasztalan. A válasz mindig az volt: „marad a motor" — de indoklást, hogy miért, nem kaptunk. A hatvani vonal felsővezeték építési munkálataihoz nélkülözhetetlen anyagokért csak 11 óra 36 perckor tudtunk jelentkezni Budapest-Déli-pályaudvaron. Közel hét óra esett ki a szerelőkocsin lévő kilenc dolgozó munkaidejéből. Hogyan tudjuk ezt pótolni most, a felszabadulási versenyben, amikor minden perc drága? Több megértést, lelkiismeretességet, felelősségérzetet kérünk Kőbánya-felső forgalmi irányítóitól, valamint a menetirányító szolgálattól.

Szetei Dezső
motorvezető

Jólesik a forró feketekávé

A Hámán Kató Fűtőházban Csoma Ferenc debreceni mozdonyvezető és brigádja feketekávét „vételez" özv. Gyulai Ferencnétől. A hosszú út után bizony jól esik a meleg ital.
(Kovács Géza felv.)

SPORT

Néhány megjegyzés a Lokomotív kézilabdatornáról

Országos sportegyesületünk az idén újszerű kifrással lepte meg legjobb kézilabda-csapatainkat: kiírta az 1955. évi Lokomotív Kupát. Ez a mérkőzéssorozat alkalmat nyújt arra, hogy az ország legjobb kézilabda-csapatai találkozzanak.

A mérkőzéseket a Ferencvárosi Lokomotív Péczeli úti tornacsarnokában rendezik. A kevesebb utazás érdekében a csapatok csak minden második héten találkoznak egymással, de akkor egyszerre két fordulót bonyolítanak le.

Eddig mind a férfiak, mind a nők csoportjában négy fordulót bonyolítottak le. A közönség érdeklődése, a nagyszerű küzdelmek, mind azt bizonyítják, hogy a kézilabda-sport vasutasaink körében is nagy tért hódított már.

A közönség érdeklődését bizonyítja, hogy egy-egy mérkőzésen szűknek bizonyul a tornacsarnok.

Elsősorban a férfiak mezőnyét kell megdícsérni. A rákospalotai, békéscsabai, debreceni, szolnoki, győri, budapesti, sztálinvárosi és nagykanizsai férficsapat találkozói folyamán sokszor zúg fel a taps, az izgalmas, színvonalas találkozó elismeréseképpen. A nők mérkőzéseiről szólva már nem beszélhetünk ilyen magas színvonalról. A mezőny itt két részre szakad: a miskolci, debreceni, békéscsabai, váci és győri csapat magasan a mezőny többi csapata fölé emelkedik.

Természetesen helytelen lenne elhallgatni a hibákat, mert azok is akadnak. Ilyen például, hogy az elmult vasárnapi fordulóra a szombathelyi csapat nem jelent meg, így a békéscsabai és a győri csapat játék nélkül szerezte meg a két pontot. Az együttes minden indok nélküli maradt otthon, az egyetlen „indokuk", hogy a mezőny erős számukra. Ez igen, helytelen álláspont. Elsősorban: a mezőny erősségét már hamarább is ismerhették, másrészt pedig örülhetnének, hogy jobb csapatokkal szemben állva javíthatják, csiszolgathatják tudásukat.

Másik hiba a teremmel van. A tornacsarnok nem felel meg teljes mértékben az ilyen nagy rendezvény lebonyolítására. Kevés és hideg öltöző áll a csapatok rendelkezésére. A terem eléggé sötét és főleg hideg. Ez pedig igen veszélyes a játékosok egészségére, hiszen a játékban felhevült, lecserélt játékos a hidegben könnyen súlyos betegséget szerezhet. A jövőévi kupaküzdelmekig helyes lenne, ha a Ferencvárosi Lokomotív SK vezetősége nagyobb gondot fordítana tornacsarnokának rendbehozására.

A Lokomotív Kupa sikert aratott, a kezdeményezés — vasutas kézilabda-csapatunk foglalkoztatása — igen helyesnek bizonyult. Bebizonyosodott, hogy sportköreinkben egészséges talajra talált ez az egyre nagyobb népszerűségnek örvendő csapatjáték.

Követendő példa

Tavaly augusztusban a Békéscsabai Lokomotív vezetősége elhatározta, hogy sporttelepén elsősorban saját erejéből, társadalmi munkával, öltözőket és fürdőt épít. A vezetőség kezdeményezését nagy örömmel fogadták a sportolók, hisz eddig egy öltözőben két vagy több csapat is kénytelen volt szorongani és a versenyek végén alig volt lehetőség a tisztálkodásra.

A békéscsabai sportolók és dolgozók szorgalmas munkába kezdtek s alig öt hónap múltán, ez év januárjában, felavatták az újonnan épült három 16 négyzetméteres öltözőt és az új, nyolc zuhannyal, hideg-melegvíz szolgáltatással ellátott fürdőt.

Az új sportlétesítmény — melynek felépítésében áldozatkész munkát végeztek többek között Mák, Gerlai, Klivényi, Fodor, Kancsik, Ambrus, Tuskó, Hegedüs, Tasnády, Soós, Ballangó, Szécskai és Lipták elvtársak — 106 000 forint értékű.

A Békéscsabai Lokomotív versenyzői most újabb nagy feladatra vállalkoztak. Hozzákezdenek egy atlétikai pálya építéséhez, melynek során 80 000 forint értékű társadalmi munkát végeznek. Emellett 200 sugárjegenyét, 100 törpe-gömbakácot ültetnek el a sportpálya körül, és parkírozzák az épületek környékét.

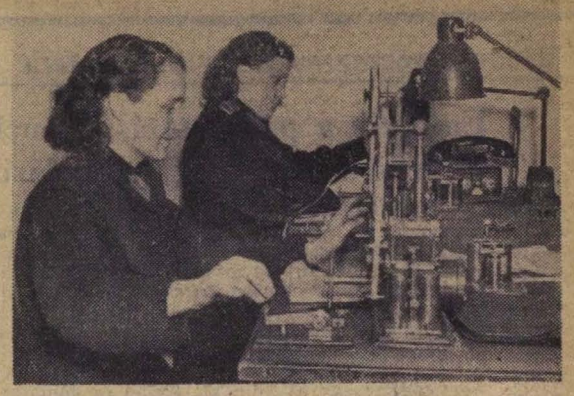
SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 420—317, 428—332 Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18 000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XVLIII. ÉVFOLYAM, 8. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 FEBRUÁR 21.



A vasút dolgozóinak mintegy 15 százaléka nő. Sokezer társukkal együtt Zsadányi Róbertné és Szemerédi Lászlóné Budapest-Nyugati pályaudvar távirászai is becsületesen, felelősséggel végzik nehéz szolgálatukat.

(Kovács Géza felv.)

A FELSZABADULÁSI VERSENY MOTORJA A PÁRT!

Másfél hónapja folyik a vasúton a felszabadulási verseny. Eredményei ékesen bizonyítják a vasutas dolgozók munkalendületét, hazaszeretetét. A verseny során számos szolgálati hely, többek között *Ferencváros* állomás, fűtőház, *Veszprém-külső* állomás már a legtöbb versenytényezőnél teljesítette az élüzemszintet. Az eredmények, amelyek harcban, nehézségek legyőzése közepette születtek, azt igazolják, hogy a vasutas dolgozókban rejlő tehetség, lendület, szorgalom és munkaszeretet az elmúlt tíz év alatt kibontakozott és *a felszabadulási verseny során az egész nép, az ország, a haza ügyéért folytatott harc lendítőerejévé vált.*

Az elért sikerekben legnagyobb szerepe a kommunistáknak, a pártszervezetek szervező, felvilágosító, nevelőmunkájának van. *Szeged állomás pártvezetősége például rendszeresen értékeli a felszabadulási verseny eredményeit, hiányosságait, s a kollektív vezetés alapján a helyi viszonyokra alkalmazva szabja meg a feladatokat, s azok megoldására aztán a pártbizalmi és népnevelő elvtársak mozgósítanak.* A jól végzett munkának meg is érett a gyümölcse: Szeged állomás újból, harmadszor is élüzem lett. Ott ragyog az állomás homlokzatán az élüzem-jelvény és rövidesen átveszik megőrzésre a miniszter és a szakszervezeti központ vándorzászlaját. A jó eredmények elérésért dícséret illeti az olyan népnevelőket, mint *Mészáros József* kocsimester, aki brigádjával példát mutatva élenjár a kitűzött célok megvalósításában. Brigádja a fajlagos kocsimozgatás terén 108, az átlagos terhelésnél 110, a kocsitartózkodási idő csökkentésénél pedig 103 százalékos eredményt ért el.

Az eredményeket vizsgálva, általában megállapíthatjuk, hogy a felszabadulási verseny politikai munkájában javulás mutatkozik legtöbb szolgálati hely pártszervezeténél. A javulás azonban még nem kielégítő, vannak még olyan dolgozók is, akikhez nem jutott el a párt szava. Vésztő állomás dolgozóinak csak 18 százaléka tett egyéni vállalást. És sajnos Vésztőhöz hasonló szolgálati hely akad több is a vasút területén, azt bizonyítva, hogy egyes pártszervezetek, a kommunisták még nem mindenütt váltak a verseny motorjává.

Nem igaz, hogy Vésztő, vagy a többi lemaradt szolgálati hely dolgozói gyengébb tudású vasutasok, hogy nem képesek olyan eredményekre, mint a ferencvárosiak, szegediek, vagy a szombathelyiek. Az az igazság, hogy a felvilágosító szó, a kommunista példamutatás maradt el elsősorban ezeken a helyeken.

Vajon érzik-e a lemaradt szolgálati helyek pártvezetőségei és kommunistái, hogy a pártmunka gyengeségéért felelősséggel tartoznak a dolgozóknak is, akik elvárják, hogy a kommunisták példát mutassanak. A Központi Vezetőség határozatai, de a pártonkívüliek bizalma is azt követeli, hogy sürgősen javítsák meg a pártmunkát az elmaradt szolgálati helyeken, amely feltétele annak, hogy valamennyi dolgozó munkája legjavával vegyen részt a felszabadulási versenyben. A felszabadulási verseny sikere egyben 1955 első negyedévi tervének maradéktalan végrehajtását is jelenti. A terv teljesítése pedig biztosítja életszínvonalunk fokozatos és állandó emelését, megteremti a második ötéves terv biztos alapját.

Ha azt akarjuk, pedig azt akarjuk, hogy a felszabadulási verseny célkitűzése maradéktalanul megvalósuljon, nem állhatunk meg az eddigi eredményeknél. A siker érdekében akad tennivalónk bőven. Vajon beszélhetünk-e arról, hogy a menetrendszerinti közlekedés terén minden rendben van? Nem! *Még mindig sokat késnek személy- és munkásszállító vonataink. Január hónapban a személyszállító vonatok 27,1 százaléka, a munkásvonatok 22,8 százaléka késve közlekedett.* Ezek a számok azt jelentik, hogy sokszázezer forinttal károsítjuk meg népgazdaságunkat, rengeteg bosszúságot okozunk dolgozótársainknak az esetek többségében hanyag, laza munkánk miatt.

A felszabadulási versenyben a pártszervezetek fő feladata, hogy a felvilágosító munka középpontjába állítsák a menetrendszerinti közlekedés megjavítását. A menetrendszerűségnél a vasutas becsületről van szó, arról, hogy kiérdemeljük dolgozó népünk, pártunk és kormányunk elismerését.

A legfontosabb cél, a vonatkésések csökkentése érdekében a verseny hátralévő szakaszában minden dolgozóval egyénileg beszélgessenek el a kommunisták, az aktívák. Sajnos az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy népnevelőink szívesebben alkalmazzák a csoportos megbeszéléseket, kisgyűléseket. Helyes ez a módszer is, de nem pótolhatja az egyéni, a közvetlen agitációt. *A személyes agitációban mutassanak példát a párt- és szakszervezet vezetőségi tagjai, valamint a szakvonali vezetők.* Folytassák nap mint nap a felvilágosító munkát, járjanak élen a *„Kommunisták az élre, kommunisták a tömegek közé"* jelszó megvalósításában.

A felszabadulási verseny minden eredménye hozzájárulás népünk jólétének emeléséhez. A felszabadulási versenyben való részvétel a párt iránti szeretetet és bizalmat is kifejezi. A kommunisták példamutatása a versenyben egyben bizonyítéka, hogy a nép ügye elválaszthatatlan a párt vezetésétől, a kommunisták munkájától. A párt célkitűzéseinek megvalósítása a dolgozók kezébe van letéve. A győzelem legfontosabb feltétele, hogy minden pártszervezet és párttag váljon a felszabadulási verseny motorjává!

A FELSZABADULÁSI VERSENY SIKERÉÉRT

Egy középállomás élete és problémái

Nehéz feladat egy állomást úgy bemutatni, hogy néhány mondatból megközelítőleg hű képet kapjon róla az olvasó. Mert mit mond például a név: *Kunszentmiklós—Tass?* Annyit talán, hogy jelentős forgalmú középállomás a budapest—kiskunhalasi vonalon, a budapesti és a szegedi igazgatóság határán. Valamivel többet tudunk meg az állomásról, ha megnézzük teljesítményeit: átlagos eredménye 112,8, a kocsitartózkodási egységidő kivételével valamennyi versenytényezőt túlteljesítette. S a kocsitartózkodásnál mutatkozó kilenctizedes lemaradásba sem akarnak belenyugodni, mint *Vidovics László* elvtárs, állomásfőnök mondja: „Éppen ez a kilenctized az, ami embert kíván. Mert 99 százalékra minden különösebb erőfeszítés nélkül teljesíteni tudjuk a tervet, de ha minden egyes kocsira kiterjed a figyelmünk, el tudjuk érni a 100 százalékot."

„Embert kíván" — a főnök elvtárs is nyilván úgy értette ezt, ahogyan mi: odavaló, lelkiismeretes, nemcsak szorgalommal, hanem kedvvel is dolgozó vasutasokra van szükség. Persze, az állomás létszáma elég magas ahhoz, hogy ilyeneket is találjunk. Ott van például *Tóth Lajos* forgalmi szolgálattevő, *Magyar Mihály* naplózó, az állomás legfiatalabb dolgozója, egyúttal a kunszentmiklósi gimnázium kitűnő előmenetelű tanulója, *Hunyadi István* váltókezelő, *Szabó Imre* gépkísérő, *Rozmanit Sándor* raktári dolgozó, *Bebők András* szerelvényőr, a közkedvelt „Télapó", aki mindig ott van, ahol segítségre van szükség, s vegyük be a névsorba *Pátyi Sándorné* takarítónőt is, akinek hálásak a dolgozók a tiszta munkahelyért és az utasok a gondosan takarított várakozóhelyiségekért. De ez a névsor még akkor is szegényes, ha néhány pontos, lelkiismeretes dolgozó ki is maradt belőle. Ezért volt azután az, hogy egész látogatásunk alatt nem tudtunk szabadulni attól a kényszerképzettől, hogy Kunszentmiklós—Tass állomás munkája csaknem egyenlő az állomásfőnök munkájával. Érthetőbben: nem az állomásfőnök hibájából, hanem a dolgozók passzivitása miatt az egyszemélyi vezetés túlzott és egészségtelen elfajulásával találkoztunk. A verseny állása után érdeklődtünk — csak az állomásfőnök tudott felvilágosítást adni. (Könnyen lehetséges, hogy az egyetlen versenytáblára is ő írja fel az eredményeket.) S ugyanígy ő igyekszik felrázni az egykor igen élénk, de több mint egy éve mélyen szunnyadó kultúréletet, ami azt jelenti, hogy zenekartól konfettiig és büféig, Csokonai-emlékünnepélytől filmvetítésig mindenről ő gondoskodik.

Hol az üzemi bizottság?

Joggal kérdeztük ezekután: hol az üzemi bizottság? Hát sehol. Az üzemi bizottság elnöke vonatvezető, idejének csak egész csekély töredékét tölti az állomáson és a kialakult vélemények szerint igen kétséges, hogy vajon több hasznot hajtana-e, ha gyakrabban látnák. Nyilt kérdés az állomáson, hogy a területi bizottság miért halogatja régóta esedékes leváltását? A szakszervezeti bizalmiak létezéséről is csak akkor vesznek tudomást a dolgozók, amikor a tagdíjakért jelentkeznek. De nem elég erős a pártszervezet sem. *Szabó Ferenc* elvtárs, a párttitkár, tevékeny, lelkes, jó, és azt lehet mondani, egyetlen segítőtársa az állomásfőnöknek, de ő is egyedül van. Hiányoznak a jó népnevelők. És amilyen kevés gondot fordít a területi bizottság az itteni szakszervezeti és kultúréletre, ugyanolyan csekély érdeklődést mutat a pártélet után a politikai osztály, a szakvonali problémák iránt az igazgatóság. Például igen nagy szüksége lenne a nagyforgalmú állomásnak hangosberendezésre; az igéret meg is van, csak éppen a hangszóró hiányzik. Ugyancsak régi kérés az üzemi konyha felállítása.

Lehet, hogy úgy tűnik, olyan problémákat érintettünk, amelyek látszólag nem függnek össze közvetlenül a felszabadulási versennyel. Pedig bizony nagyonis összefüggnek. A versenynyilvánosság, a dolgozók lelkesítése, a pezsgő kultúrélet, a fiatalok tevékeny bekapcsolódása, a pártszervezet és a szakszervezet egészséges munkája, mind, mind motorjai a versenymozgalomnak. Sokkal szebb eredményeket lehetne elérni Kunszentmiklós—Tass állomáson, ha a dolgozók kimozdulnának saját kis körülhatárolt munkaterületükről és felfedeznék, hogy az egységesebb, közösségi munka szülőanyja a jobb eredményeknek. Különösen kedvezőek az adottságok a forgalom és a vontatás együttműködését illetően, nemcsak azért, mert a fűtőházi kirendeltség is az állomásfőnök vezetése alá tartozik, hanem azért is, mert a kis fűtőház valóban dicséretreméltó eredményeket mutat fel, nem méltatlanul lett tavaly az első, a legutóbbi értékelés szerint pedig második az igazgatóság területén.

„Régen volt ilyen versenyünk"

A győri pályafenntartási főnökség dolgozói büszkék eredményeikre. — „Régen volt ilyen versenyünk" — mondják és örömmel elevenítik fel a verseny elindítása előtt tartott gócponti értekezletet, ahol az értekezlet hangja, de a dolgozók hozzászólása is a versenyhez egészen más volt, mint korábban. A felvilágosító munka is meghittebb volt, a közömbösségnek nyomát sem lelték.

Az eredmények azt mutatják, hogy tartják is adott szavukat. *Horváth János,* Tatabánya-felső főpályamestere elérte a versenyben, hogy a pályafenntartás hibájából egyetlen vonatot sem tartóztatnak fel. *Puskás Sándor,* Almásfüzitő főpályamestere jó munkával biztosította a füzitői tímföld és olajszállítmányok útját. Az V. szakasz Hunyadi-brigádja egy nehéz vágányzáras munkát zuhogó esőben, szélben, a megszabott határidőn belül, jó minőségben elvégezte. Egyre-másra tűnnek fel a versenyben a példamutató, társaikat magukkal ragadó brigádok.

Horváth József felépítményi brigádja az öttevényi XVII-es szakaszon a vágányszabályozásnál 130 százalékos eredménnyel büszkélkedhet. *Bedi Ferenc* a hegyeshalmi XX-as szakaszon egyénileg 134 százalékos teljesítményt ér el felépítményi munkán. *Vámos János* lakatos, többszörös újító, a XV-ös szakaszon 138 százalékos átlagteljesítményével tűnt ki társai közül.

A pályafenntartási főnökség dolgozói tehát becsülettel állnak helyt a felszabadulási versenyben. Illene, hogy több figyelemmel és szeretettel hallgatnák meg kérésüket. Menynyire szembeötlő az alumínium-, mész-, vagy cementművek korszerű laktanyája mellett gubbasztó szegénygúnyás pályamunkáslaktanya. Három éve ígértek nekik a vágánykarbantartáshoz szovjet gépeket, eddig csak egy motoros talpfafúrógépet kaptak. Mindennél fontosabb lenne azonban egy motoros pályakocsi, hogy a vonali munkák folyamatosságát biztosítani tudják. Megérdemelnék ezek az emberek, hogy többet törődjenek velük!

Hogyan dolgozik az operatív bizottság

Ha Kecskemét állomás januári teljesítményét összehasonlítjuk a februári első dekáddal, akkor a legszembeötlőbb változást a fajlagos kocsimozgatásnál látjuk. Ez a változás nem számszerűsége miatt feltűnő, van jobb eredmény is az állomáson, sőt szinte valamennyi tervtényezőnél magasabb a százalék.

Hogy mégis miért legszembeötlőbb a 110 százalék? Mert a fajlagos kocsimozgatást *a mult hónapban csak 93 százalékra teljesítették,* viszont a többi teljesítmények számai akkor is felül voltak a százon. E „frontáttörés" magyarázatát keresve ismerkedtünk meg az operatív bizottsággal.

Az operatív bizottság három tagú. A pártszervezetet *Némedi László,* a szakszervezetet *Szomoru István,* a szakszolgálatot *Börcsök István* képviseli. E bizottság néhány hete alakult azzal a feladattal, hogy *közvetlen gyakorlati útmutatásokkal segítse a felszabadulási versenyt.* Ők hárman vizsgálták meg a fajlagos kocsimozgatás helyzetét is, majd több vezető és dolgozó bevonásával megvitatták a tapasztaltakat, feltárták a lemaradás okait:

A váltásnál 25—30 percet áll a munka. Lemaradást okoz az is, hogy nem körültekintő a tolatási műveletek szervezése, előfordult például, hogy vonat ki- és bejárásnál egyszerűen leálltak, holott ez idő alatt el lehetett volna végezni az ipartelepek kiszolgálását.

A hibák megbeszélése eredményesnek bizonyult. Azóta bevezették a *„melegváltást"*, azaz folyamatosan, anélkül, hogy a munka megállna, veszik át a munkát. A tolatásvezetők körültekintőbben szervezik a munkát. *Látszatra nem nem történt semmi rendkívüli és mégis 93 százalékról 110 százalékra emelkedett a teljesítmény.*

A 751-es gyorstehervonat tartózkodását szinte állandóan meghosszabbították Kecskeméten. Késtek az elegyelőkészítéssel, hosszú ideig tartott a raktárhoz való ki- és bejárás. A bizottság javaslatára *a tartalék elsőnek végzi el a 751-eshez szükséges tolatásokat.*

A raktári be- és kijárást lehetőség szerint csökkentik. Egy kocsit állítanak a 751-es mellé és itt végzik el az áruk kezelését, kiküszöbölve a raktárhoz történő be- és kijárást. Legutóbb a kísérlet sikerült és hosszú idő után először ment menetrendszerint tovább a gyorsteher.

Az operatív bizottság sok egyébbel is foglalkozott. Jelenleg a menetrendszerinti vonatindításnál mutatkozó lemaradások okát vizsgálják és megoldást keresnek arra is, hogyan tehetnének könnyen értékelhető, konkrét felajánlásokat a kezelők. Minden bizonnyal ez a munkájuk is sikerrel jár majd, mert a bizottságot lelkesen támogatják a dolgozók.

Gyakorlati kiképzés

Németh Lajos intéző, Dorog állomás oktatótisztje lelkiismeretesen foglalkozik az újonnan felvett dolgozókkal.

(Ferkis Emil felv.)

A VASÚTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Emeljük a pártoktatás eszmei színvonalát, szilárdítsuk meg a tanulási fegyelmet

Az új szakasz politikájának végrehajtását csak az a pártszervezet tudja eredményesen segíteni, melynek aktivistái, párttagjai ismerik az előttünk álló feladatokat, a párt és kormány határozatait. Pártszervezeteink többsége helyesen ismerte fel a pártoktatás szerepét, jelentőségét ezen a téren is. A kongresszus anyagának tanulmányozását felhasználják arra, hogy a vasutas dolgozókkal necsak megismertessék a határozatokat, hanem mozgósítsák is őket a határozatok végrehajtására.

A Landler Járműjavító ÜV pártbizottsága például mozgalmat indított a propagandamunka elvi színvonalának emeléséért és a pártoktatás szervezeti megszilárdításáért. Fővárosunk felszabadulásának 10. éves évfordulója tiszteletére *a párt-végrehajtóbizottság tagjai, az alapszervezeti vezetőségek, a propagandisták, a pártcsoportbizalmiak, valamint a népnevelők vállalást tettek az oktatás hiányosságainak megszüntetésére.* Az eredmény máris mutatkozik: a VII, XIV. és XVIos alapszervezetekben számos politikai iskolán és konferencián a hallgatók megjelenése százszázalékos volt és többségükben jól felkészültek a szemináriumra. Az eredmények elérésében komoly szerepük van a jól dolgozó propagandistáknak: *Nagy Lajosnak, Wágner Jánosnak,* D. *Szabó Jánosnak, Rieder Lászlónak,* valamint *Peszlen Pál* és *Adamik Gyuláné* pártcsoportbizalmiaknak, akik nemcsak példát mutatnak a tanulásban, hanem személyesen is segítik elvtársaikat a tanulásban.

Igen sok múlik a propagandistákon

A Landler Járműjavító példája mutatja, hogy a helyes propagandamunka érezteti hatását a szakvonali munkánál is. A vállalat dolgozói a múlt év utolsó negyedében harmadszor érdemelték ki a megtisztelő *élüzem* címet.

Hasonlóan foglalkozik a pártoktatással Budapest—Déli pályaudvar pártszervezete is, ahol az oktatási munka sikere főleg annak köszönhető, hogy a vezetőségi tagok, a pártbizalmiak és népnevelők példát mutatnak a tanulásban, s emellett figyelemmel kísérik a tagság tanulását is. Gyakran előfordul, hogy két szeminárium között felkeresik a szemináriumvezetők a hallgatókat és segítik azok felkészülését. Így dolgozik például *Győri* Márton és *Soros* Imre szemináriumvezető. A pártszervezet és az aktívák jó munkájának eredménye, hogy az oktatásba bevont hallgatóknak legalább 80 százaléka mindig jelen van a foglalkozásokon. Nagy lelkesedéssel és igyekezettel tanulják a kongresszus anyagát számos más szolgálati helyen is, többek között *Tatabányafelső* állomáson, *Vác* állomáson és pályafenntartásnál, *Székesfehérvár* fűtőháznál, *Aszód* állomáson.

Ezek örvendetes eredmények, de, sajnos, még több *olyan pártszervezet van, ahol nem ismerték fel az oktatás mozgósító erejét, keveset törődnek a propagandamunkával, a tanulási fegyelem javításával.* Helytelenül értelmezik a tanulás önkéntességének elvét, nem folytatnak megfelelő nevelőmunkát annak érdekében, hogy valamennyi párttag megismerje a kongresszus határozatait. A hibát súlyosbítja, ha a pártvezetőségi tagok és aktívák sem mutatnak jó példát. Például *Császárfürdő* állomáson 7 pártbizalmi és népnevelő közül csak három, a *Keleti* műszaknál 88-ból 42, *Szob* állomáson 17-ből 9, *Rákos* fűtőháznál 35-ből 18 vesz részt az aktívisták közül az oktatásban. Természetes, hogy ilyen körülmények között nem harcolhatnak eredményesen sem a határozatok végrehajtásáért, sem a dolgozók neveléséért.

Az oktatási munka eredményessé tételében komoly feladatuk van a propagandistáknak, akiknek többsége érzi is a dolgozók nevelésével járó felelősséget. Számos olyan propagandista van, mint *Kiss* Béla elvtárs Szolnok állomáson, *Mohai* Mátyás elvtárs a vasúti főosztályon, *Majoros* és *Porkoláb* elvtársak Tatabánya-felső állomáson, *Szabó* Benő elvtárs Almásfüzitőn, *Oszlár* Béla elvtárs Vác állomáson és még igen sokan, akik lelkiismeretesen felkészülnek a szemináriumok vezetésére, résztvesznek az előkészítő, illetve propagandista konferenciákon.

Az ilyen elvtársakról példát vehetnek többek között a Nyugati tömb propagandistái, akik közül sokan rendszertelenül vesznek részt a propagandista konferenciákon.

Neveljük a dolgozókat helytállásra, áldozatkészségre

A kommunista propagandistáknak nagy a felelősségük. *A pártszervezetek munkájának eredményessége múlik azon, ismerik-e a párttagok a kongresszus határozatait, látják-e feladatukat ennek tükrében.* A propagandisták lelkiismeretes munkája is előfeltétele annak, hogy a párttagság és a vasutas dolgozók egésze fokozott kedvvel, nagyobb lendülettel dolgozzon az új szakasz célkitűzéseinek megvalósítása érdekében. A kongresszus határozata kimondja: *„Olyan kommunistákra van szüksége a pártnak és az államnak, akiknek nemcsak a feje, hanem a szive is a helyén van, akiknek helytállását a nehéz helyzetek csak szilárdabbá teszik, akik szívósan, engesztelhetetlenül és eredményesen harcolnak a bajok, hibák ellen".* Ilyen kommunistákat kell nevelniök a propagandistáknak is, ezért kell állandóan emelni a pártoktatás eszmei színvonalát, megszilárdítani a tanulási fegyelmet.

Simon László,
a budapesti vasútpolitikai osztály munkatársa.

A vasutas fiatalok életéből

— A FELSZABADULÁSI VERSENY során a tehervonatok terhelési tervét 111,3, a fajlagos kocsimozgatás tervét 104, a személy- és tehervonat menetrendszerinti indítását 100 százalékra teljesítette *Vida* Lajos forgalmi szolgálattevő és brigádja Ajka állomáson.

— EGYRE NAGYOBB Veszprém állomás diszesei között a politikai munka iránti vonzódás. A fiatalok növekvő aktivitása *Csapó* elvtársnő munkáját dicséri.

— A „PETTYES" CIMŰ SZINDARABOT tanulják Tapolca állomás és fűtőház színjátszói. Ezzel indulnak majd a vasutas kultúrversenyen.

— ÜNNEPÉLYESEN FELAVATTÁK Sztálinváros állomáson a DISZ-szervezet zászlóját. Az ifjúsági szervezetet *Petőfiről* nevezték el. A fiatalok megfogadták, hogy a nagy költő nevéhez méltóan becsülettel állnak helyt a munkában és tanulásban.

— A DISZ KÖZPONTI VEZETŐSÉGE vándorzászlajáért tovább küzdenek Várpalota fiataljai. Az ifi-tur a menetrendszerinti indítást 100, a kocsitartózkodást 109, a fajlagos kocsimozgatási tervet 117 százalékra teljesítette.

— HÁROM IFI BRIGÁD alakult a sátoraljaújhelyi pályafenntartás taggyűlésén. Az új brigádok versenyre keltek egymással. A DISZ-szervezet elhatározta, hogy a győztes brigádot fényképalbummal jutalmazza.

— HETENKÉNT KÉTSZER baráti összejövetelt rendeznek — határozták el küldöttválasztó taggyűlésükön a diósgyőri fiatalok.

— RUBINSZKI ELVTÁRS DISZ-brigádja a Miskolci Járműjavítóban a legutóbbi taggyűlésen vállalta, hogy tervét 120 százalékra teljesíti. A brigád vállalását túlteljesítve, 162 százalékot ért el.

Fiatalok ünnepe a MÁV Felépítményi Vasanyagjavítónál

Bensőséges, szép ünnepségen vették át a *MÁV Felépítményi Vasanyagjavító* fiataljai a *DISZ központi vezetőségének vörös vándorzászlaját.* Jó munka jutalma ez a szép kitüntetés, a vállalat fiataljai az elmúlt félévben példát mutattak anyagtakarékosságban, önköltségcsökkentésben és a mezőgazdaság megsegítésében. Ujításaiknak jelentős része van abban, hogy a vállalat másfélmillió forintos önköltségcsökkentést ért el. A fiatalok kezdeményezése nyomán bontakozott ki a vállalatnál a mezőgazdaság megsegítésének mozgalma. A fiatalok társadalmi munkában, mintegy 10 000 forint értékben készítettek mezőgazdasági szerszámokat hulladékanyag felhasználásával. Termelési tervüket is túlteljesítették, 2000 féksarut, sok container-szállítótartályt, pályakocsikat készítettek.

A vállalat diszistái nevében *Pjeczka Mátyás* DISZ-titkár megfogadta az ünnepségen, hogy a zászlót — amelyet a Debreceni Járműjavítótól nyertek el — további jó munkával megtartják. Szavait újabb vállalással erősítette meg: *a felszabadulási versenyben jelenlegi 188 százalékos teljesítményét 195-re emeli.* Vállalása nyomán számos fiatal tett felajánlást, *Nagy Zoltán* például 200 féksaru terven felüli elkészítését vállalta. Valamennyien megfogadták, hogy tovább küzdenek az anyagtakarékosságért, az önköltség csökkentéséért.

A vasutak kialakulásának története*

6. A szállítójárművek fejlődése

A *vasúti kocsik* kezdetben alig különböztek a közúti járművektől, mert a lóvontatásnál a kocsik súlyát is a vontatóerőhöz kellett arányosítani. A vasúti kocsik sajátos kialakulása a *gőzvontatással* vette kezdetét. Az első mozdonyok 15—20 LE teljesítőképessége lehetővé tette nagyobb, nehezebb kocsik építését, de egyben szükségessé is tette erősebb járművek előállítását.

Az első személyszállító kocsik az egykorú *postakocsikhoz* hasonlítottak, két-három szakaszból álltak, és szakaszonként 4—6 személyt voltak képesek befogadni. A kocsik szekrényét kezdetben — a közúti kocsikhoz hasonlóan — teljesen *fából* készítették. Amint azonban növelték a mozdonyok teljesítőképességét és a vonatok sebességét, úgy került előtérbe a kocsik szilárdabb építése, és inkább *acélt* és más *fémeket* használtak fel a kocsik gyártásánál. A személyszállító kocsik még a múlt század negyvenes éveiben is *nyitottak* voltak, legfeljebb *tetejük* volt, így az utasok védtelenek voltak az időjárás viszontagságaival szemben. A kocsik berendezése csupán *fapadokból* állt.

A személykocsik kezdetben 4—5 m hosszúak voltak, tengelytávolságuk 2,5—3 m volt. A mozdonyok teljesítőképességének és sebességének növekedésével a kéttengelyes kocsik *tengelytávolságát* és hosszúságát a nyugodtabb járás céljából növelték. A kocsik méreteinek növelésével nagyobb lett a kocsik súlya is, ezért szaporítani kellett a *tengelyek számát* háromra, négyre, majd századunkban hatra is. Századunk elején a *négytengelyes gyorsvonati személykocsik* hosszúsága 18—20 m, súlya 35—42 tonna volt, többnyire 100 km/ó. sebességgel való közlekedésre voltak alkalmasak. A *kocsik súlyát* részben a nagyobb méretek és a nagyobb sebesség miatt szükséges szilárdabb építés, részben a forgalombiztonsági és kényelmi berendezések, az átmenő fékrendszerrel, fűtési és világítási berendezéssel való kiegészítésük miatt kellett növelni. Ma a legkorszerűbb *hattengelyes kocsik önsúlya* 75—80 tonna, befogadóképességük 80—90 személy.

A kocsiknak egy utasra eső önsúlya kezdetben 100—150 kg-ot tett ki a négytengelyes kocsik súlyából egy ülőhelyre 400—800 kg, a legújabb hattengelyes kocsiknál pedig 800—1000 kg jut.

A *kocsiszekrényt* a múlt század végéig *favázzal*, a század elején szegecselt, majd hegesztett acélvázzal készítették, újabban az önsúly csökkentése érdekében *aluminiumvázas* kocsik építésével is foglalkoznak.

A *hálauz-* és a *poggyászkocsik* építése általában a személykocsik fejlődésével tartott lépést.

A poggyászkocsikhoz hasonló kivitelben készültek a *postakocsik,* amelyek a posta levél-, értékcikk- és csomagforgalmát bonyolítják le.

A *teherkocsiknak* rendeltetésüknek megfelelő szerkesztése a személykocsikkal szemben hamarabb kialakult. mint a gőzmozdonyok szerkesztése személy- és teherszállítás szerint. A teherkocsik fő típusai a *nyitott, fedett, tartály,* és különleges rendeltetésű kocsik. Az első teherkocsik 2 tengelyűek, 1,5—2 tonna raksúlyúak voltak. A szállítást gazdaságosabbá tették a nagyobb, 10, 15, majd 20 tonnás raksúlyú kocsik építésével. Európában a teherkocsik nagy része kéttengelyes, 20—25 tonna raksúlyú, de különleges célra épültek 4 tengelyes, 40—60 tonna raksúlyú kocsik is. A kocsik önsúlya 10—25 tonna.

A teherkocsik szekrényváza kezdetben fából készült, később szegecselt acélból, a legújabb kocsikat többnyire *acélvázzal, acél-bádog burkolattal* készítik.

A különleges kocsik közül kiemelkedők a *hűtőkocsik,* amelyeket kezdetben jégtöltésű kivitelben építettek, újabban — különösen a távolsági forgalomban — *önműködő hűtőberendezéssel* látnak el. A nyitott kocsikat különleges szállítmányok (érc, szén) részére *önkiürítős* kivitelben is készítik.

A tehervonatok közlekedésének meggyorsítása és a forgalom biztonságának fokozása céljából a vasutak a *teherkocsikat folytatólagos (lég-) fékkel,* illetőleg átmenő légvezetékkel látják el, *vonókészülékük* pedig a nagyobb vonatterhelésnek, illetőleg a mozdonyok nagyobb vonóerejének megfelelően nagyobb teherbírásúval cserélik ki. Megkezdődött a teherkocsik kapcsolószerkezetének *önműködő kapcsolóberendezéssel* való kicserélése is. A szovjet vasutak e téren is az élen haladnak.

(Folytatjuk.)

* Csanádi György: Vasúti üzem" című könyvéből.

Nemzetközi HIREK

SZOVJETUNIÓ

Severgyin szovjet mérnök újítása

A pályamunkások sok időt vesztegetnek azzal, amíg a sínszálakat a pőre-kocsikra rakják. Ez nehéz és körülményes munka. A pályafenntartási dolgozók igyekeztek új módszerrel könnyíteni ezt a munkát. Két dolgozó áll a pőre-kocsin, kettő lent, egy pedig a darunál. A kocsi mellett álló pályamunkások fogókkal dolgoznak, amelyeket sodronykötelekhez erősítenek. A sín harapófogóba való szorítása után az emelőnél dolgozó munkás hajtani kezdi az emelőt, és a sín egyenletesen emelkedik felfelé. A pőre-kocsin lévők segítik a megfelelő helyre, s máris újabb sínszálért indulnak vissza a fogók, hogy egy percen belül ismét fent legyen a kocsin a következő darab.

A munka megkönnyítésére *V. A. Severgyin,* kujbisevi főmérnök pneumatikus emelődarut szerkesztett. Az emelő az anyagvonat mozdonyától kapott sűrített levegővel működik. Két emelővel 12 és 25 méteres sineket könnyedén raknak fel, és mindössze öt ember munkáját igényli. A norma szerinti idő fele szükséges most, tehát 30 másodperc egy-egy sínszál felrakásához.

NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG

Német vasutasok gazdasági közlekedési konferenciája

A közelmúltban Magdeburgban találkoztak a kelet- és nyugatnémet vasutasok. A baráti találkozón egyhangúlag üdvözölték a szovjet kormány nyilatkozatát a Wehrmacht feltámasztása ellen, és tiltakoztak a német újrafelfegyverzés és a párizsi egyezmények megkötése miatt.

A nyugatnémet vasutasok küldöttei résztvettek a február elején Lipcsében tartott gazdasági. közlekedési konferencia ülésein. Az értekezlet a takarékosság, a gazdaságosság kérdésével foglalkozott, s különösen kiemelte a keletnémet mozdonyvezetők jó munkáját, akik a vontatási technika mestereinek bizonyultak. Ennek alátámasztására elmondották, hogy amíg 1950-ben 100 százalékos közlekedési teljesítmény mellett a szénfogyasztás is 100 százalékos volt, addig 1954-ben 107,5 százalékos szénfogyasztásra már 126 százalékos teljesítmény esett.

Az országos konferencia határozatot hozott a gazdaságosság még fokozottabb elősegítésére.

India

Sztrájkolók 200 kilométeres gyalogútja

Indiában, a ranigunji vasutasok joggal elégedetlenkedtek a brit igazgatás alatt álló vasút igazgatóinak bérpolitikája miatt. Már hetedik hónapja tartott a sztrájkjuk, amikor egy 100 főnyi vasúti munkásküldöttség begyalogolt Kalkuttába, a vasútvállalatok központi székházába. A tömeg a 200 kilométer hosszú utat tíz nap alatt tette meg. A vasút-igazgatóságot meglepte a szívósságnak ez a példája, s még a tüntetés napján megegyezett a munkásküldöttséggel.

ANGLIA

A világ legnehezebb mozdonyát készítik a keletafrikai vasutak számára

Az egyik manchesteri mozdonygyár megbízást kapott a világ legnehezebb és eddig ismert legerősebb gőzmozdonyának elkészítésére. Jelenleg 34 ilyen gép elkészítése van folyamatban. Ujítás, hogy egy váltó segítségével a vontatáshoz szükséges tapadás még fokozható.

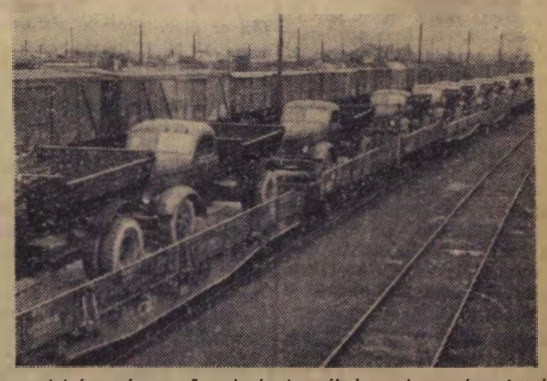
A mozdony teljes súlya 255 tonna. A mozdonyok a *Mombasa—Nakaru* közötti 528 kilométer hosszú vonalon közlekednek, ahol 15 ezrelékes emelkedések vannak. Az új mozdony kazánjának 85 százalékos nyomása mellett a gép vonóereje közel 4000 tonna. A meredek szakaszokon — a gép súlyát is beleértve — 1445 tonnás vonatokat vontathat. Az eddigi legnagyobb terhelés, e rendkívül nehéz szakaszon 702 tonna volt.

Kanada

Egy évi kísérlet után áttérnek a Diesel-vontatásra

Montrealból jelentik: A kanadai államvasutak igazgatósága egy évi kísérlet után közölte az utazóközönséggel, hogy takarékossági okokból az összes transzkontinentális személyvonatoknál kiküszöbölik a gőzvontatást. Az április közepén életbelépő nyári menetrendben már kizárólag Diesel-mozdonyokat alkalmaznak. Amint a közlemény megjegyzi, a kísérletek bebizonyították, hogy a Diesel-vontatás előnyösebb a gőzvontatásnál.

A moszkvai rendezőpályaudvaron



A szovjet ipar és mezőgazdaság termékei gazdagon áramlanak a Moszkva—Rjazanyi vasútvonalon. Képünk a vonal moszkvai rendezőpályaudvarán készült. Az előtérben lévő vágányról a ZISZ-gyár új billenős teherautóinak százai indulnak a kommunizmus nagy építkezéseihez.

(Foto A. Moklecov)

ÚJ ÉLÜZEMEINK

A z 1954. negyedik negyedévi teljesítmények alapján

a közlekedési miniszter és a szakszervezet központi vezetőségének vándorzászlajával kitüntetett élüzemek:

Szeged állomás, Veszprém-külső állomás, Budapest-Nyugati műszaki kocsiszolgálati főnökség, Bátaszéki fűtőház, Szombathelyi Járműjavító ÜV., Budapest-Terézvárosi pályafenntartási főnökség, Debreceni rakodási főnökség, Pécsi TBKE, MÁV Vasúttervező ÜV.

Élüzem címmel és pénzjutalommal kitüntetett szolgálati helyek:

Eger állomás, Kazincbarcika állomás, Pécsbánya rendező állomás, Dorog fűtőház, Zalaegerszeg fűtőház, Csepel BEV vontatási főnökség, Debreceni Járműjavító ÜV., Vác pályafenntartási főnökség, MÁV Építési géptelep főnökség, Komló rakodási főnökség. Debreceni TBKE, Budapest szerelésvezetőség, Landler Jenő osztószertár, Központi osztószertár.

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesített szolgálati helyek:

Kóny állomás, Nagymaros állomás, Pusztamonostor állomás, Szekszárd állomás, Szeged—Rókus szertár, Püspökladány szertár.

A dolgozók szorgos, kitartó, hozzáértő, alapos munkájával érték el ezek a szolgálati helyek a legnagyobb kitüntetést, a büszke élüzem címet. *A vasút jelesei ők, iránytmutató példái szocialista építésünk legfőbb eszközének, a versenymozgalomnak. Üdvözöljük a verseny új hőseit, az új élüzemeket!* Győzelmük éppen arra az időre esik, amikor az új esztendő első negyedében egy még nagyobb verseny, a hazánk felszabadulása 10. évfordulójára rendezett *felszabadulási munkaverseny folyik.* Az a kitüntetés, amelyet az élüzemek az elmult esztendő utolsó negyedében szereztek, serkentse őket arra, hogy a felszabadulási versenyben is élenjárjanak. A többiek pedig példájuk nyomán törekedjenek arra, hogy szintén az élvonalba jussanak és ott legyenek a felszabadulási serlegért, az I. negyedévi élüzem címért folyó küzdelemben.

Komáromban még akad javítanivaló

Denk Dezső elvtárs, *Komárom állomás* főnöke láthatólag nem örül, amikor a versenyeredmények felől érdeklődünk. Meg is mondja becsületesen:

— Egyelőre nem sok dicsekednivalónk van. Legalábbis ami a januári eredményeket illeti. Április 4-re tett vállalásaink teljesítésétől az első hónapban *messze elmaradtunk.* Kocsitartózkodási tervünket a vállalt 102 százalékkal szemben csak 90 százalékra, a kocsimozgatást 105 helyett 102-re teljesítettük. A kocsikifutást 102 százalékra vállaltuk, teljesítésünk 96 százalék. A terhelésnél 104—91 a vállalás és a teljesítés aránya. A menetrendszerinti indításnál 70 százalékot tudtunk elérni.

— Pedig vállalásaink, amelyek a dolgozók felajánlásaira épültek, reálisak. Jól meg is tárgyaltuk, mit tudunk vállalni. Először műszaki konferencián és csak aztán vittük termelési értekezlet elé, ahol dolgozóink alaposan megvitatták minden pontot.

— *Mi hát akkor a magyarázat?*

A februári „nagytakarítás"

— *Nem volt elég gép.* A javítások valahogy mind január második felére estek. Be csak bejöttek a vonatok, de aztán a gépek leálltak javításra, s *két hét alatt tökéletesen bedugult az állomás.* Amikor láttuk, hogy komoly veszély fenyeget, felsőbbségünkhöz fordultunk segítségért. Maga *Arató* igazgató elvtárs, de az igazgatóság III., IV. osztálya is segített. Először is a belső mozgás meggyorsítására három tartalékunk mellé január 28-án *közbeváltó tartalékot kaptunk.* Így most a munka egy pillanatra sem áll le. Lehetővé vált az is, hogy ha nincs gőzmozdony a sztálinvárosi, pecsi, vagy dombóvári elegyhez, akkor villanymozdony viszi el Budapest-Kelenföldre és onnan továbbítják a célállomásra. Nagy kerülő, az igaz, de így mégis hamarabb jut el az elegy rendeltetési helyére, mint ha Komáromban torlódik.

— Február első napjaiban sikerült is ilyen módon *„kitakaritanunk"* az állomást és azóta javulnak eredményeink. A kocsitartózkodási mutatónk például elsején már 139 százalékra ugrott, másnap 129, harmadnap 109, majd 111, 144 és 120 százalék volt. A kocsikifutást elsejétől hetedikéig átlag 118 százalékra, a terhelést ugyanez idő alatt 103 százalékra teljesítettük. A menetrendszerinti indítás is javult. Az állomás helyrebillent egyensúlyának jele, hogy *a közbeváltó tartalekot éjszakára már le is mondtuk.*

Elég-e az ilyen versenynyilvánosság?

Az eredményeket szolgálatátadáskor ismertetik a dolgozókkal, a szükséges megjegyzésekkel kísérve. *A versenynyilvánosság egyéb formáit azonban csak nehezen, vagy sehogysem lehet felfedezni az állomáson.* A felvételi épület falán lévő nagy, fekete, úgynevezett igazgatósági versenytábla a januári eredményeket hirdeti. A különböző munkahelyeken kifüggesztik ugyan a napi friss eredményeket, műszakonként részletezve, de csupán negyedrétalakú, hivatalos gépelt iromány alakjában, úgyhogy könnyen átsiklik rajta a szem. A felvételi épületen található még két színes plakát, mindkettő *„Előre a felszabadulási verseny sikeréért"* szöveggel — egymás mellett, ahelyett, hogy különböző helyen lennének több más mozgósító felirattal együtt.

A személyudvaron nincs hangosbemondó. Az üzemi bizottságnak volt, de elromlott és már régen hallgat. A rendezőpályaudvari hangosanbeszélő közli a versenyeredményeket is, itt viszont — *nincs versenytábla.*

Verseny a Barátság-hídon át

Pedig itt volna ám rá szükség igazán! Itt kellene a versenynyilvánosság minél élénkebb, minél sokoldalúbb kifejlesztésével felpezsdíteni a versenyt, minél jobb eredményekre lelkesíteni a dolgozókat. Komárom állomás dolgozói ugyanis — mint ismeretes — az új vasúti Duna-híd forgalomba helyezése óta versenyben állnak a csehszlovák *Komárno* vasutasaival. A verseny célja, hogy a *Barátság-hídon* át minél gyorsabban, minél tökéletesebben bonyolítsák le a két baráti ország közti áruszállítást. *Ez a munka magyar részről sajnos elég gyöngén folyik,* amint az eddigi eredmények mutatják. A januári eredmények a következők: *1. Komárno 119 pont, 2. Komárom 54 pont.*

Február sem indult valami biztatóan, mert Komárno már az első héten 49 jó és 3 hibapontjával nagy előnyt szerzett a 35 jó pontos, 14 hibapontos Komárommal szemben.

Igaz, ebben része van annak is, hogy a komáromi vonatok indításánál a munkafolyamat, a rendészet, a vámhatóság és a vasút munkája még nem elég egybehangolt. A munka zökkenőmentes folyamatossága érdekében már tartottak megbeszélést és elhatározták, hogy a rendészet, a vám és az állomás *komplexbrigád-szerződést köt az indításnál adódó munkafolyamatok szoros összekapcsolására,* hogy a vonatok pontosan indulhassanak.

De ezenkívül is van tennivaló bőven. *Tóth Pál* elvtárs, Komárom állomáson szolgálatot teljesítő komárnoi kocsivizsgáló például azt kifogásolja, hogy *gyakran kell az induló vonatból az utolsó pillanatban kisorozni műszaki, vagy kereskedelmi okból visszautasított kocsit.* Ha a hibát a komáromi kocsivizsgálók már a gurításnál figyelnék és észrevennék, ez elkerülhető lenne. *Hrabovszki* CSD-mozdonyvezető elvtárs a hídig megállapított 8 perces menetidőt kevesli. Különösen nedves, csúszós időben ritkán lehet betartani, mert a gép csak nehezen tud felkapaszkodni a híd előtti emelkedőn.

A két állomás dolgozói között különben megértő, baráti a viszony. De ez a barátság csak erősödni fog, ha a komáromiak úgy dolgoznak, hogy nem maradnak el a csehszlovák elvtársaik mögött a versenyben, hanem igyekeznek őket megelőzni.

„Minden törekvésünk, hogy túlszárnyaljuk versenytársunkat"

Baja állomás dolgozói olvasták a Szocialista Vasútért február 7-i számában *Hódmezővásárhely állomás* dolgozóinak a felszabadulási versenyben elért szép eredményeit. Minket, bajaiakat mindig érdekel, hogyan dolgoznak a vásárhelyiek, mert párosversenyben vagyunk velük. A távolság ellenére élővé, elevenné szeretnénk tenni a versenyt. és *minden törekvésünk arra irányul, hogy nemes vetélkedésben túlszárnyaljuk versenytársunkat.* Eddig ez nem sikerült. Állomásunk a múlt év második negyedében elérte az élüzem-címet, utána azonban hosszabb ideig visszaesés következett.

A felszabadulási verseny első hónapjában dolgozóink lelkesedése, versenykedve segítette tervünk teljesítését. Az élüzemszinttől csak a fajlagos kocsimozgatásnál és a kocsikihasználásnál maradtunk el. Áruszállítási tonnatervünket 107, irányvonati tervünket 155 százalékra teljesítettük. Február első dekádjában tovább javultak eredményeink, de még tovább kell javítanunk a menetrendszerinti közlekedést.

Keresztes Gyula
Baja állomás vezetője

Ami késik – nem múlik

Budapest-Ferencváros csomóponton kishíján megtörtént, ami még nem fordult elő egyetlen csomóponton sem: januárban *a pályafenntartás minden tényezőnél elérte az élüzem szintet, az állomás csupán a menetrendszerinti indításban, a fűtőház pedig a kocsijavítási tervnél maradt el a követelményektől.* A menetrendszerinti indításban 95, a kocsijavításnál pedig 100,4 százalékos eredményt értek el az előírt 100, illetve 105 százalék helyett.

A ferencvárosi dolgozóknak most minden erejükkel arra kell törekedniök, hogy eltüntessék ezt a szépséghibát és a felszabadulási verseny hátralévő részében mind a három szolgálati ág hiány nélkül megfeleljen az élüzem feltételeknek. Az állomás és a fiókműhely dolgozói erősen fogadkoznak, hogy februárban nálukis minden tényezőnél meglesz az élüzemszint és ezt az eredményt a pályafenntartással együtt márciusban is megtartják, hogy a százalékos teljesítményük az egész negyedévben elérje az élüzemszintet. Jól tudják a dolgozók, hogy *a felszabadulási serleget csak az a csomópont nyerheti el, amely az élüzem feltételt minden tényezőnél teljesíti, márpedig a ferencvárosiak meg akarják nyerni a serleget.*

A szocialista tulajdon védelme minden dolgozó kötelessége

Népgazdaságunk fejlődésében 1953. évvel új szakasz kezdődött: *a szocializmus építésével párhuzamosan emelni kell a dolgozók életszínvonalát.* Ennek előfeltétele az árualap növelése. Minél több áruval rendelkezünk, annál olcsóbban és nagyobb választékban vásárolhatják azt meg a dolgozók.

Az árualap gyarapítása feltételezi az ipar és a mezőgazdaság termelésének fokozását. E szellemben iparunk és mezőgazdaságunk mind több árut termel, növeli az árualapot, a társadalmi tulajdont. A társadalmi tulajdon nagy része helyváltoztatással kerül rendeltetési helyére. Az áruk helyváltoztatásának zöme a vasút segítségével, bevonásával történik.

A vasutasok többsége becsülettel végzi a fuvarozásra feladott áruknak a rendeltetési állomásra történő gyors, ép és biztonságos továbbítását. A vonatkozó utasítások szellemének megfelelően őrködnek az áruk épsége felett, hogy azokban hiány, vagy sérülés ne következzék be, ne kallódjanak el, ne semmisüljenek meg. A becsületesek jó munkáját számtalan példa mutatja, különböző kormány- és szakvonali kitüntetések, előléptetések és jutalmak bizonyítják. Elég az őszi és téli forgalmak feszített munkájára, harcára gondolni, s máris előttünk a becsületes vasutasok hősies munkájának képe.

A vasutasok egy része azonban a többség becsületes munkája közben, fondorlatból, becstelenségből. egyéni szenvedélyeik kielégítése céljából — kihasználva a meglévő szabálytalanságokat is — megzavarja az áruk továbbítását, árt épségüknek, a fuvarozásra feladott árukból eltulajdonít.

A vasúton 1953. év elején indult meg az erőteljes harc a dézsmálók ellen. Ebben az évben több nagy *„dézsmálóbanda"* (10—15 fő) leleplződött le, mint például a rákospolata-újpesti, a szolnoki, a miskolci, stb. 1954-re a kisebb *„dézsmáló-bandák"* (4—6 fő) leleplezése a jellemző, sőt mind több volt az *„önálló"* tolvaj leleplezése. Az árulopásért elítéltek száma 1954. évben az 1953. évivel szemben csökkent. Ez azt mutatja, hogy az 1953. évben megindított erőteljes harc helyes mederben folyik, mutatja, hogy a megtévedtek az elítéltek esetéből tanultak, kezdenek gondolkozni, és jó útra térni.

Mi az eltulajdonítások következménye?

Csökken a társadalmi tulajdon nagysága, kevesebb áru kerülhet eladásra. A tolvaj mellett dolgozó becsületes vasutas megérdemelt fizetéséért kevesebb árut tud vásárolni saját és családja szükségleteinek kielégítésére. A tolvaj azzal, hogy a közösség tulajdonát lopja, nemcsak a közösség nagyszerű jövője, hanem dolgozó társa, barátja jövője ellen is tör. Saját és családja ellenségévé válik. A társadalmi tulajdon lopásával saját és családja számára hasonlóképp csökkenti az áruk mennyiségét, amelyekhez becsületes úton hozzájuthatnának.

Előbb-utóbb biztos, hogy lelepleződik bűnös tevékenysége. A bíróság előtt kell felelnie tetteiért, megkapja méltó büntetését. Családja megtörve, férj és apa nélkül új életet kénytelen kezdeni. A pillanatnyi anyagi előnyt az egész család társadalmi megvetése követi.

Minden vasutasnak látnia kell: a lopással sem a közösség, sem a saját, sem a családja helyzetén nem segít; minden tolvajt utólér a közösség becsületes élniakarása: az igazságszolgáltatás.

Megalakult a vasúti rendőrség, a vasút áruvédelmi előadói harcolnak e becstelen tettek ellen. Csak idő kérdése, hogy az, aki ma még lop, mikor fog lelepleződni és bíróság elé kerülni.

A társadalmi tulajdon társadalmunk pillére. Eltulajdonítása a pillérek gyengítését jelenti. A társadalmi tulajdon lopása a szocialista társadalom elleni támadás. Tehát a lopások és az ellenük folyó harc az osztályharc vonalába tartoznak. Ezért a lopások nemcsak egyszerűen szakvonali, vagy nyomozati. hanem mindenekelőtt politikai ügyek is. Az ellenük folyó harc a vasut összes szakmai és mozgalmi szervének feladata. Ezeknek a szerveknek együttes, hatékony fellépésére van szükség a lopások teljes megszüntetése érdekében.

Tőzsér Ernő

A mezőgazdaság segítésére is jutott idő

(Tudósítónktól.) A dombóvári fűtőház dolgozóinak a felszabadulás 10. évfordulójára tett vállalásai között szerepel az is, hogy az eddiginél fokozottab erővel patronálják a dalmandi gépállomást és gépeit előkészítik a tavaszi mezőgazdasági munkára. Januárban és február elején lett volna időszerű ennek a vállalásnak teljesítése, csakhogy éppen ekkor a fiókműhelyben összeszaporodtak a mozdonyjavítások is. Szükség volt minden munkáskézre, főleg az esztergályosokéra. Pedig a gépállomásnak is éppen esztergályos kellett volna. Bármennyire égetett azonban otthon a javítási munka. a dolgozók elhatározták, hogy teljesítik a mezőgazdaság segítésére tett vállalásukat. *Máté Mihály* esztergályos vállalkozott rá, hogy elvégzi a gépállomáson szükséges munkát, társai pedig azt vállalták, hogy ők addig a fiókműhelyben állnak helyt Máté elvtárs helyett. Máté elvtárs többi között 21 darab ekefeltengelyt, 3 darab traktorhajtóágyöntést javított és esztergályozott meg. Elkészített 18 darab kormánygömbcsuklót, hozzá 12 darab csapszeget, 3 darab traktordugattyút és megjavított két darab villanymotort. De ami a legfontosabb, *átadta munkamódszerét a gépállomás dolgozóinak.*

Ezalatt a fiókműhely esztergályosai fokozták teljesítményüket. *Kovács* Imre például 180 százalékos teljesítményt ért el.

A FELSZABADULÁSI VERSENY HÍREI

SZEGED ÁLLOMÁS,

amely múlt negyedévi teljesítményei alapján — mint lapunk más helyén jelentjük — elnyerte a miniszter és a vasutas szakszervezet vándorzászlaját, *február első felében is tovább tartotta jó eredményeit.* Különösen a terhelési terv 116, a kocsikifutási és kocsitartózkodási terv 112 százalékos teljesítésével ért el kimagasló eredményt.

SZAJOL ÁLLOMÁS

januárban 122 százalékra teljesítette tervét. A felszabadulás évfordulójára tett vállalásaikat minden tényezőnél túlteljesítették, kivéve a kocsimozgatást és az anyagtakarékosságot. Teljesítményük azonban ezeknél a tényezőknél is jó: 110, illetve 114 százalék.

SZIGETSZENTMIKLÓS-GYÁRTELEP ÁLLOMÁS

dolgozói január folyamán a fajlagos kocsimozgatásban 110, a menetrendszerinti indításban 105, a kocsitartózkodásban 107, a vonatforgalmi tervnél 112 százalékot értek el.

TÖRÖKSZENTMIKLÓS ÁLLOMÁS

dolgozói a felszabadulási versenyben párosversenyre léptek *Hajdúszoboszló állomás* dolgozóival. Kocsitartózkodási tervüket eddig 115,2, kocsikihasználási tervüket 129 százalékra teljesítették. Lemaradtak a fajlagos kocsimozgatásnál és az áruszállítási tonnaterv teljesítésénél, de mindent elkövetnek, hogy behozzák lemaradásukat. Ennek érdekében komplexbrigád-szerződést kötöttek a fuvaroztató vállalatokkal.

AMIT VÁLLALTAK, TELJESITETTÉK,

csaknem kivétel nélkül *Mende állomás* dolgozói. Január folyamán csupán a kocsitartózkodásnál maradtak el a vállalástól, de teljesítésük itt is jó: 123 százalék. Egyénileg *Kókai* János forgalmi szolgálattevő és brigádja, valamint *Kovács* Józsefné kereskedelmi brigádja dolgozik kiemelkedően. A pályafenntartásnál a II. pályamesteri szakasz dolgozói a hóolvadás következtében elázott, lesüppedt három kilométeres pályarész víztelenítését és fekszín szabályozását az időjárással dacolva, a forgalombiztonság szem előtt tartásával végezték el. Dícséret illeti ezért *Józsa* István előmunkást és öt főből álló brigádját.

PUTNOK ÁLLOMÁS

jóval megelőzte Kál-Kápolnát a párosversenyben. Eredményeik összehasonlítva a következők: fajlagos kocsimozgatás 116—75, menetrendszerinti indítás 96,1—80, áruszállítási tonnaterv 111,6—67, kocsikihasználás 92,8—86 százalék. A kálkápolnaiak, hogy pótolják elmaradásukat, *tapasztalatcserére mennek Putnok állomásra.*

Sztahanovista tolatásvezető brigád megbeszélése

Németh István pusztaszabolcsi sztahanovista tolatásvezető brigádja olyan mint egy kis család. Megértik egymást és összeszokott, gyors munkával, éberséggel, balesetmentesen látják el szolgálatukat.

(Farkis Emil felv.)

Használjuk fel a jutalmazást a munkafegyelem megszilárdítására

A múlt nyáron, amikor a bérrendezés alkalmával új jutalmazási rendszert vezettek be, a vélemények — a jutalmazási rendszer alaposabb ismeretének híján — megoszlottak. *A szakvonali vezetők azonban kezdettől örömmel üdvözölték az új intézkedést,* nemcsak azért, mert hatáskörük szélesítésének tekintették, hanem *főleg azért, mert a munkafegyelem biztosításának, megszilárditásának leghatékonyabb eszközét látták benne.* Valóban, a jutalmazás új rendszere szinte kínálkozott, hogy segítségére legyen a szakvonali vezetőknek a munkafegyelem megerősítéséért, a termelés fokozásáért, a verseny élénkítéséért kifejtett munkájukban.

Miért vált a jutalmazás fizetéskiegészítéssé

Jól felhasználták-e a szakvonali vezetők ezt a segítséget? A válasz az azóta eltelt hónapok tapasztalatait leszűrve *nemleges.* A kezdeti felbuzdulás, hogy a jutalmak odaítélésével a jól dolgozókat még jobb munkára, az elmaradókat, fegyelemsértőket pedig jobb belátásra, hibáik levetkőzésére serkentsék, csakhamar hajótörést szenvedett. Miért? Elsősorban azért, mert a szolgálati vezetők megijedtek attól, hogy elvesztik népszerűségüket, „rossz fiúnak" tünnek fel azok előtt a dolgozók előtt, akiket látszólag ők rekesztenek ki a jutalmazásokból, holott inkább azt kellett volna megmagyarázniok, hogy *a jutalomra nem méltó önmagát zárja ki a jutalmazásból.* Igy a jutalmazás elvesztette jellegét, sok esetben fizetéskiegészítéssé vált. Nem egy helyen rendszerré vált, hogy ebben a hónapban a dolgozóknak a fele, vagy egyharmada kap jutalmat, a következő hónapban pedig majd a dolgozók másik fele, vagy harmada. Ebből következik az is, hogy a jutalomkeretet felaprózzák, hogy minél több dolgozónak jusson belőle. Jut is, de ez már sokkal inkább borravaló, mint jutalom. Nagy hiba az is, hogy a szolgálati vezetők többnyire nem csinálnak problémát a kiosztandó összegek megállapításából, egyforma összegeket írnak be a dolgozók neve mellé.

A jutalmazások „beütemezése", az *„egyenlősdi" éppen ellenkező hatást ér el.* Mi búzdítsa a dolgozót jobb munkára, amikor tudja, hogy így is, úgy is ennyi és ennyi jutalmat fog kapni ekkor és ekkor. De az egyenlősdi nem serkentheti azt a dolgozót, vagy brigádot sem, aki, vagy amelyik tudja, hogy bármilyen jó munkát is végez, hogyha hónapról hónapra jól teljesíti is tervét, akkor sem részesülhet jutalomban a következő hónapban, hiszen erre a hónapra volt „beütemezve". Nagyon ritka az olyan eset, amikor egy-egy huzamosabb időn át kiváló eredményt elérő dolgozó, vagy brigád többször egymásután kap jutalmat.

Az üzemi bizottságok teendője

A tapasztalatok bebizonyították, hogy *sokkal egészségesebb a jutalmazási rendszer ott, ahol az üzemi bizottságok is rendszeresen foglalkoznak vele.* Például *Szombathely állomáson* az üzemi bizottság és a szakvezetés együttesen tárgyalja a jutalmak odaítélését, helyi célkitűzéseket állapítanak meg, az üzemi bizottság gondosan mérlegeli az elért eredményeket. Sok helyen azonban az üzemi bizottság sem igyekszik latbavetni a szavát, magára hagyja a szakvonali vezetőt, nem harcol az egyenlősdi ellen. Ehhez a hibához társul az is, hogy az üzemi bizottságok *a jutalmazásokat nem használják fel a versenyszellem fokozására,* a versenynyilvánosság teljesebbé tételére, a jó eredményt elért dolgozók népszerűsítésénél nem tüntetik fel, hogy az illető mikor, milyen jutalomban részesült.

A rossz gyakorlat során kialakult hiányosságoknak nem szabad megkövesedniök. Az üzemi bizottságok a legtöbb esetben jól látják, hol vannak a hibák, mégsem igyekeznek kiküszöbölni azokat, nem hívják fel rájuk a területi bizottság, vagy a szakszervezeti központ figyelmét. A szakszervezeti központ munkatársai — értve elsősorban a bér és termelési osztály munkatársait — nem figyelnek fel időben a helytelen jelenségekre.

A hibák kijavításánál az az átfogó szempont álljon a szakvonali vezetők és az üzemi bizottságok előtt, hogy *a jutalmazás minél nagyobb serkentő erőt jelentsen,* elsősorban a munkafegyelem megszilárditásában, de a versenyszellem fokozásában, a tervek túlteljesítésében is. Csak ezeknek a követelményeknek az állandó szemmeltartásával tölthető be az új jutalmazási rendszer azt a feladatot, amelynek érdekében létrehozták és amely annak idején a szakvonali vezetők teljes megértésével találkozott.

Félmillió forintos megtakarítás a futópróbák elhagyásával

Mint ismeretes, a gépészeti szakosztály intézkedésére, a járműjavító vállalatok és a fiókműhelyek öt hónap óta a kocsikat futópróba nélkül adják át a forgalomnak. Eddig futópróbákra azok a kocsik kerültek, amelyeket vagy fővizsgálat végett küldtek a műhelybe, vagy a futóművükön kellett javítást eszközölni.

A futópróbák elhagyása lényegesen csökkenti a MÁV önköltségét. Az elmúlt idő alatt 1650 tonna effektív szénmegtakarítást értünk el. Ez teljesnek tekintendő, mert elmaradtak a futópróba végett bevezetett vonatok. Helyettük más vonatok közlekedtetése vált lehetővé ugyanezzel a szénnel. De nemcsak 1650 tonna széntakarékosságot eredményezett eddig a futópróbák elhagyása, hanem közel 100 000 forintos személyzeti költségmegtakarítást is. Ehhez hozzá kell számítani azt is, hogy azok, akik eddig futópróba előkészítésével foglalkoztak, más munkát végeznek, tehát keresetveszteség nem érte őket.

Az önköltség ilyen nagymérvű csökkentésén kívül rendkívül fegyelmező és nevelőereje van a futópróbák elhagyásának. Jellemző, hogy amig a futópróbák idején 1000 kijavított kocsiból 11 került vissza a műhelyekbe utánjavításra, most 1000 kiadott kocsiból 9 került vissza futóműutánjavítás végett. Ez abból származik, hogy a dolgozók érzik azt a felelősséget, ami a futópróbanélküli üzemeltetéssel jár. Az, hogy a futópróba előkészítésére szánt időt is a kocsik minőségi javítására tudják fordítani; csökkenti a kapkodást, ami különösen a hóvégi futópróbák velejárója volt.

A forgalmi szolgálat is lényeges segítséget nyújt azáltal, hogy a műhelyből kikerülő *„nyers"* kocsikat úgy irányítja, hogy azok a rakodóhelyig tulajdonképpen egy kis *„futópróbát"* tartanak. Kár, hogy az utóbbi időben erről a gyakorlatról kezdenek leszokni, különösen Miskolc térségében.

Az eddigi tapasztalat azt bizonyítja, hogy a futópróbák elhagyása rendkívül hasznos intézkedés volt, nemcsak az önköltség csökkentése, de a minőségi munkák tekintetében is.

Csökkentsük a tehervonatok menetidejét

A népgazdaság érdekét nézve, mondhatnám percről percre tetemes kárt okozunk azzal, hogy vasútüzemünk legfontosabb minőségi tervét, a menetrendet nem tartjuk be.

A személyvonatok megkésleltetésével a dolgozók nem jutnak el idejében a munkahelyre. A késés a termelésben munkakiesést, zavart okoz, lazítja a munkafegyelmet. A dolgozók pihenőidejének ilyen módon történő elpazarlása csökkenti a munkaképességet, mely a népgazdaság termelő szektorainak termelékenységére és az önköltség alakulására is kihatással van.

Még rosszabb a helyzet a tehervonatoknál, melyek zöme nem közlekedik menetrend szerint. Legtöbb tehervonat többórás késéssel indul, s ezt a késést a vonalon alig törekszünk csökkenteni vagy megszüntetni.

A legdöntőbb ok a körültekintő szolgálatvégzés hiánya. Nem tekintik fontosnak a tehervonatok menetrendszerű közlekedését. Pedig a tehervonati menetrend be nem tartása csökkenti legjobban üzemünk termelékenységét, felborítja a tervszerűséget, zavart okoz nemcsak a vasút termelésében, hanem a népgazdaság más területén is.

Igen sok dolgozónk, akinek munkája szorosan összefügg a tehervonatok kiszolgálásával — különösen a kereskedelmi szolgálatnál — nem ismerik azok menetrendjét sem. Lassú a darabáru-kezelés, a vonat vár az elegy előkészítésére, gyakran bárcázásra, számadásra. Nem készülnek fel a vonatok fogadására, emiatt sok vonat megáll a jelzőnél, megbénítja az utána következő személyvonatok haladását.

A tehervonati menetrend nagy hatással van a kocsiforduló-idő alakulására. A tehervonat késése növeli a kocsiknak a vonatban töltött idejét. Az elegycsatlakozás elmaradása miatt az átmeneti állomásokon kocsiácsorgást okoz, nő az átmeneti kocsitartózkodási idő. A csatlakozást mulasztott elegy zavart okoz az állomás munkájában, feleslegesen foglalja a vágányt.

A menetrendtől eltérően közlekedő tehervonatok felborítják az állomás kocsibeállítási tervét, lassítják azok beállítását, kihatással vannak a kocsik kirakására, újra megrakására, növelik a fel- és leadási kocsitartózkodási időt.

A megemlített egy-két tényezőből láthatjuk, hogy a menetrend betartása, vagy be nem tartása, milyen sokoldalúan hat a vasút termelékenységére és önköltségére. Hatással van a népgazdaság minden termelő szektorának termelékenységére, és önköltségére, az életszínvonal alakulására.

Törekedjen a felszabadulási verseny időszakában és azon túl is minden vasutas dolgozó a menetrendi terv, mint a legfőbb teendő betartására. Szoktassuk hozzá a szállítható üzemek dolgozóit is, hogy szállítási feladataik teljesítésénél a menetrend legyen a munkájuk alapja.

Természetesen ezt csak akkor követelhetjük meg, ha odaadó munkával mi is biztosítjuk vonataink menetrendszerű közlekedését.

Molnár István
intéző, Kecskemét

A tettek és a szavak emberei

Négy levél, két vélemény. Mind a négy a szakszervezet elnökségéhez futott be. Kettő a tettek embereit a szavuknak helytálló vasutas dolgozókat dicséri, azokat, akik magukénak érzik a mezőgazdaság fejlesztésének célkitűzéseit, akik értik az összefüggést saját felemelkedésük és a mezőgazdaság megsegítése között.

A karcagi Táncsics Termelőszövetkezet levelében elmondták a dolgozó parasztok, hogy még 1953. őszén jelentkezett náluk a szolnoki fűtőház kollektívája. Fő feladatuk politikai munka megjavítása volt. *„Ennek érdekében* — írják az elvtársak — *a fűtőház vezetői és a dolgozók közül is sokan rendszeresen, szinte naponta látogattak szövetkezetünkbe és hatásos politikai felvilágosító munkával működtek közre a termelőszövetkezet megszilárditásában."* Tavaly tavasszal már a gazdasági segítségadás szerepelt túlsúlyként. A fűtőházi dolgozók derék munkája kereken 430 000 forint értékű segítséget jelentett. Kell ennél nagyobb dícséret a szolnoki fűtőház patronáló munkájáért? Azt hisszük, nem.

A batidai Állami Mezőgazdasági Gépállomást a szegedi MÁV Felépítményi Vasanyagjavító patronálja már második esztendeje. Mint írják: *„Most már második éve segítenek jó munkájukkal, támogatnak bennünket. Mióta idejárnak, sokat változott a környékünk. A téli gépjavításhoz is igen nagy segítséget adtak. Enélkül most, a felszabadulási versenyben, az utolsók között lennénk. Az ő segítségüknek tudható be, hogy a megyében a második helyen végeztünk és harminc nappal hamarább fejeztük be a gépjavításokat. A mi meglátásunk az, hogy ilyen önzetlen segítséget még nem kaptunk, pedig az elmúlt évben más üzem is patronált bennünket."*

Amennyire büszkék lehetünk az ilyen értesülésekre, annyira nem örülhetünk a másik két levélnek. A *batyki Vörösmező TSZ* elnöke arról értesíti a szakszervezetet, hogy a zalaegerszegi fűtőház szellemi és fizikai dolgozói nem tettek eleget patronáló munkájuknak és arra kérik őket, hogy legalább politikai és kulturális vonatkozásban adjanak segítséget. A *taktaharkányi Állami Mezőgazdasági Gépüzem gépállomásának* igazgatója pedig arról ír, hogy a Miskolci Járműjavító csak bizonyos mértékig felel meg a követelményeknek és inkább a gépállomás keresi fel a járműjavítót, mint fordítva. Ha pedig segítenek, olyan „rezsikulcsokkal" terhelik meg a gépállomás számláját, hogy a javítás többe kerül, mintha más vállalattal végeztették volna el a javítást. Hiányolják az elvtársak, hogy kulturális segítséget sem kapnak.

A négy levél — kétféle véleménye megmutatja: kik a tettek és kik a szavak emberei.

Akikről eddig kevés szó esett

A fatelítő dolgozókról általában kevés szó esik a nyilvánosság előtt. Pedig megérdemlik, hogy beszéljünk róluk, mert ők is nagy igyekezettel végzik felelősségteljes munkájukat a vasúti szállítás tökéletesítése érdekében. A *Püspökladányi Fatelítő ÜV* dolgozói például a felszabadulási verseny eddigi tartama alatt 137,7 százalékos teljesítményi átlagot értek el. A dolgozók közül *Iványi József* 156, *Ferenczik Ferenc* 156, *Nagy Béla* 155, *Egri Béni* 153, *Nagy II. Sándor* 149, *Benes János* 146 százalékos átlageredménnyel vesznek részt a felszabadulási versenyben. Vannak olyan dolgozók is, akik huzamos idő óta tartják magas teljesítményátlagukat. *Kiss Lajos* a szakma kiváló dolgozója egy esztendő óta 165,4 százalékos átlaggal dolgozik. *Istvány Ferenc* 163,7 százalékos hathavi átlagával érte el az üzem kiváló dolgozója címet. *Nemes József* 152 százalékával tett bizonyságot arról, hogy másodszor is érdemes a sztahanovista oklevélre.

KONTOR GYURKA HŐSTETTE

Van egy kis falu a tapolcai vonal mentén: Csaják.

Kontor Gyurka — e történet hőse — itt lakik az egyik vasúti őrházban, mivel édesapja már több mint huszonöt éve váltóőr ezen az állomáson. Gyurka most tizenötéves. Mindennap Veszprémbe jár be a reggeli vonattal az általános gimnáziumba.

Január 28-án az iskolából hazatérve, Miklóssal, kilenc éves öccsével beszélgetett. Rendet tettek a szobában, mert anyjuk reggel Bodajkra utazott.

— A félhetessel jön anyu? — kérdezte Gyurka.

— Azzal. Apu már el is ment elé — felelt Miklóska.

Ketten üldögéltek a sötét szobában, nem akartak világosságot gyújtani. Gyurka egy Mátyás-király történetet mesélt. Miklóska szájtátva figyelte, bár ő is hallott már valamit Mátyásról.

Már egészen sötét lett, s Gyurka felkattantotta a villanyt. Megnézte az órát: hat múlt tiz perccel. Előszedte a könyveit, tanulni akart ... De valahogy nem izlett a tanulás. Letette a könyvet és kiment az őrház elé.

Miklós is követte. A hideg jól esett a meleg szoba után. Mindkettőjüknek jó kedve támadt. Játszani akartak, de Gyurka meglátta a Szabadbattyán felől jövő félhetest és megszólalt:

— Jön anyu ...

A vonat közeledett. A lámpája, mint két szem világította ki az utat. A ködös esti órában azonban nem láthatott túl messzire a mozdonyvezető. A két gyerek ott állt a vágányok mellett. Egyszercsak teherautó búgására lettek figyelmesek. A falu felől jött és teljes sebességgel nekihajtott a nyolc méter hosszú sorompónak.

Az autó mindkét sorompón átrohant és meg sem állt. A sorompók eltörtek, az egyik a sinekre esett. Gyurka pillanatok alatt átgondolta a helyzetet: a mozdonyvezető esetleg nem veszi észre az akadályt, kisiklik a vonat ... Az anyja képe jelent meg előtte ... Tavaly májusban is történt egy ilyen karambol, akkor is a sinekre esett a sorompó és éppen a félhetes előtt.

Akkor ott volt az apja is, ketten húzták le a vonat elől a sorompót.

A vonat már csak néhány száz méterre lehetett. Megkapta öccse vállát és együtt rohantak a sinekre. Megfogták a sorompót és húzni kezdték a kövesút felé. Közben kiabáltak az állomásra:

— Jelzőőőt visszaaa!

Emelni és kiabálni nem könnyű egyszerre. Gyurka szuszogott, de a harmadik kiáltás után megkönnyebbült: visszahúzták a jelzőt ... A vonat lassult. Gyurka teljes erejéből megmarkolta a sorompót és húzta le a sinekről. Rövid erőlködés — nem is tudta honnan vette hirtelen azt a nagy erőt — és a sín mellett feküdt a sorompó.

— Szabad! — kiáltott vissza az állomásra.

Újra zöld lett a jelző és a vonat megindult az állomás felé. Gyurka még mindig ott állt, s amint elhaladt mellette a mozdony, tisztelgett is neki a mozdonyvezető. Gyurka is a sapkájához kapta a kezét és futni kezdett a vonat mellett egészen az állomásig. Az anyját kereste. Kontorné reszketve fogta meg a fia kezét:

— Jaj fiam, mi történt? Ép vagy? Jaj, nekem!

Gyurka megcsókolta az anyját.

— Ne énmiattam rémüldözzön édesanyám, hiszen maga ült a vonaton. Valami részeg sofőr nekihajtott a sorompónak!

Odajött az állomásvezető is, kezet fogott Gyurkával. Apja büszkén megveregette a vállát:

— Van egy kis vasutasság benne. Nem is csoda, hiszen az apja már harmincöt éve vasutas ... Úgy veszem észre a fiamnak is lesz kedve hozzá.

A vonat elindult, a Kontor-család hazafelé tartott. Kontorné a kisebbik gyereket karolta, ők mentek elől. Kontor pedig a nagy fiával utánuk ...

Nem beszéltek. A csajági ember kevés szóból ért. Amikor a kövesút mellett elhaladtak, meglátták a földön fekvő két sorompót a gyerekek, mintha egy kicsit jobban kihúzták volna magukat különösen Gyurka.

Vasutas tanácstagok

Wiedner Antal művez. Dunaharaszti vont. Visnyei József áll. vez. Dunaharaszti áll. Volosinovszki Mihály mks. Kőbányafelső vill.. Záhonyi Elek áll. vez. Üllő áll.. Zelenka Gyula műsz. ell. Szentendre vont.. Zonzel Pál vez. mks. Ferencváros fth.

Landler Jenő Járműjavító ÜV.

Jankó Sándor lakatos VII. ker. Kadosa János kőműves Alsógöd. Erős József marós XV. ker. Kurucz János kaz. kov. Felsőgöd. Orosz József eszterg. XIV. ker.. Tinka György MEO-s Vác. Pleska Pál lakatos Ceglédbercel. Mocsai János lakatos Kisnémed. Kiss Ferenc lakatos, IV. ker., Juhász János eszterg. Göd., Bánhegyi József eszterg. Fót. Alberti Gyula abroncseszterg. Fót. Ferenci Mihály lakatos Felsőgöd. Jaksics József lakatos XV. ker.. Ladlánszki István függ. VB-tag

Vasútépítő Vállalat, Központ.

Somlói László könyvelő XV ker.. Bernáth István mkvédelmi előadó Bia-Torbágy.

Vasanyagjavító ÜV

Pázsiti Ödön váll. vez. XV ker.. Mezei Gyula eszterg. XV. ker.. Szászik István kapus. Pilis.

Északi Járműjavító ÜV

Sas József mozd. o. vez X. ker Tarnai Sándor művezető VII.. ker.

Magasépítő Vállalat, Központ

Pálmai István II. normacsop vez. Erdliget.

AZ ÜZEMI KÖNYVTÁRBAN

Mind többen és többen ízlelik meg az olvasás pihentető, szórakoztató és művelődést nyújtó előnyeit. Képünk a Landler Járműjavító kultúrotthona könyvtárában készült.

(Kovács Géza felv.)

A magyar — szovjet barátság hónapjára készülnek a MÁV Építési Géptelep dolgozói

Most még egy kopott Mária utcai bérház második emeletén húzódik meg a *MÁV Építési Géptelep ÜV* főnöksége, kicsi, zsúfolt szobákban — de néhány hónap múlva átköltözik Kőbányára, a befejezéshez közeledő, tágas, világos, kétemeletes irodaházba. Már ebből a tényből is következtetni lehet arra a fejlődésre, amelyen ez a vállalat megalakulása, 1949 óta keresztülment. De sorolhatnánk a fejlődés sok más jelét, kezdhetnénk azzal, hogy öt évvel ezelőtt a gépjavító műhely felszerelése mindössze egy fúrógépből és két esztergapadból állott, ma pedig már *a legkorszerűbb gépek sorakoznak a megnagyobbodott, most is bővülő műhelyben.*

Kiváló új szovjet gépekkel...

A külső építési munkákon dolgozó gépek állománya is *250 százalékkal nőtt* és értékük a kezdeti ötmillió forintról közel *30 millió forintra emelkedett.* A vállalat valamennyi dolgozója büszke a hatalmas, négyköbméteres *szovjet földnyerő gépre.* A telep egész teljesítményét óriási arányban emelte a *három új Sztálinyec traktor.* Nemcsak a telep dolgozói, de minden vasutas ismeri legalább hírből az *alávető és ágyazatrostáló gépeket,* amelyek a legnehezebb fizikai munkától mentesítik a pályafenntartási dolgozókat.

Korántsem teljes ezzel a fejlődés képe, de legalább ennyit el kellett mondani, már csak azért is, mert a vállalat dolgozóinak a főnökségen, a műhelyben, a külső munkahelyeken egyaránt állandóan visszatérő beszédtárgya a fejlődés, az eredmények növekedése, az élüzem-cím másodszori elnyerése. Az eredmények a felszabadulási verseny során tovább növekedtek és a dolgozók most további jó munkateljesítményekkel kívánják üdvözölni a magyar—szovjet barátság hónapját.

— Azt hiszem, nem mondok sokat, ha kijelentem, hogy a Szovjetunió segítsége, a kiváló új szovjet gépek nélkül még ma is ott lennénk, ahol megalakulásunkkor voltunk — mondotta *Péter János* elvtárs, akinek esztergapadja fölött büszkén hirdeti a tábla: *210 százalék.* S ugyanilyen szeretettel beszél hatalmas gépéről *Ambrus Lajos* elvtárs, a földnyeső gép kezelője, aki jó munkamódszerátadásával a fiatalokban is szeretetet ébreszt a nagyszerű gép iránt.

Ezek után nem nehéz megmagyarázni, hogy a vállalatnál évek óta igen jó az MSZT-szervezet munkája, a főnökség MSZT-szervezete tavaly a barátsági hónap alkalmával az első lett a VIII. kerületi szervezetek között.

Jó felkészülés, gazdag program

— Az idén sem akarunk gyengébb eredményt elérni — mondja *Miskolci János* elvtárs, az MSZT-szervezet titkára. — Ezért most még szorosabb összeköttetésbe léptünk a kerületi MSZT-szervezettel — egyébként is állandó a kapcsolatunk — szeretnénk, ha *minden héten legalább egyszer műsoros előadást rendezhetnénk.* Tavaly nagy sikere volt az előadásoknak, a központi kiküldöttek megállapították, hogy a mi rendezvényeink voltak a leglátogatottabbak. Az előadásokon kívül rendszeres *sajtómegbeszéléseken* ismertetjük a Szovjetunió életét, a technikai eredményeket — egyébként is igen gazdag szovjet szakkönyvtárunk van — irodalmi esteket tartunk a szovjet irodalom alkotásainak bemutatására. Az ünnepségeknél, rendezvényeknél segítségünkre van a pártszervezet is. Valamennyi dolgozónk tagja az MSZT-nek és közülük igen sokan nemcsak hallgatók, hanem szereplők is a rendezvényeken. Az idén különösen ünnepivé kívánjuk tenni a barátsági hónapot, mert egybeesik a felszabadulási verseny befejező szakaszával. Az a tervünk, hogy *meghívjuk előadóknak az új szovjet gépeken dolgozó elvtársakat,* hogy mondják el, milyen jó teljesítményeket értek el a gépekkel, hogyan tudták azok segítségével túlteljesíteni a felszabadulási versenyben tett vállalásaikat. Az ilyen megbeszélések, tapasztalatátadások igen serkentően hatnak majd a versenyre.

A vállalat MSZT-szervezete március 4-re, a barátsági hónap ünnepélyes megnyitására már *teljes, kidolgozott programmal* áll a dolgozók elé s bizonyos, hogy a jó, gondos felkészülés legalább olyan szép eredményt hoz, mint tavaly.

BÉKÉT, BÉKÉT A VILÁGNAK!

Az egyik erős, határozott betűkkel, a másik lágy, kerek vonalakkal írta alá a nevét. Sokszáz aláírás, sokszázféle név, és ahány név, annyi ember, annyiféle jellem — mégis egy gondolat, egy érzés, egy elhatározás bírta őket arra, hogy ráírják nevüket a békeívre: egységesen tiltakoznak Nyugat-Németország felfegyverzése ellen, követelik az atomfegyverek betiltását.

A nevekkel teleírt ívek vastag könyvvé tornyosultak már ezen az egy helyen, Kecskemét állomáson is.

Egy idősebb, fehérhajú elvtárssal, Kecskemét állomás békebizottságának titkárával, *Szécsényi* Károllyal beszélgetünk. Ő beszél a békeívekről, az aláírásokról és a számos név mellé írt szövegről. Mert sokan úgy érezték: gondolataik, gyászos emlékeik is odakívánkoznak a békeívre.

Volt, aki gyereket látott meghalni az anyja karján — bombaszilánktól, volt aki aszszonyokat látott összezúzva kicsiny házak romjai alatt. Mások a szétrombolt vasútra, a felrobbantott mozdonyokra, a kirabolt országra gondoltak. Ahány ember, annyi emlék, annyi keserves idézet a háború szörnyűségeiből. Erről beszélnek az aláírások és erről beszéltek sokan azokon a kisgyűléseken, melyeket a békebizottság szervezett. Nyolc kisgyűlést tartott a békebizottság különböző időkben, az állomás különböző munkahelyein, hogy mindenkihez eljusson szavuk, mindenki megismerje az aláírások jelentőségét.

S a kisgyűlések után a békebizottság aktivistái személyesen beszélgettek a dolgozókkal. Nem, nem azért, mert bárki is vonakodott volna aláírni a békeíveket. Hanem *azért, hogy mindenkiben megerősítsék a béke megőrzésének lehetőségét, hogy mindenki higyjen az aláírások óriási erejében.*

A békebizottság felvilágosító szava túljutott az állomáson, megkeresett sok vasutas családtagot is. Igaz, arra nem jutott idejükből, hogy lakásról lakásra menjenek. Másképp oldották meg. A kecskeméti vasutas kultúrházban két *családi békeestet rendeztek.* Meghitt, baráti beszélgetés volt ez a vasutas dolgozókkal és családtagjaikkal, az emberiség legszentebb ügyéről, s bár a beszélgetés közben sok minden szóbakerült, de a legtöbb szó mégis a békéről, a béke megvédéséről esett.

Az aláírásgyűjtés már befejeződött. A békebizottságot most új tervek foglalkoztatják. A napokban, február 26-án ül össze a IV. magyar békekongresszus, mely kifejezésre juttatja a magyar nép tiltakozását az atomfegyverek használata és a nyugatnémet felfegyverzés ellen. A béke-bizottság most azon munkálkodik, hogy növelje az aktivisták számát, felkészüljön a békekongresszus határozatainak széleskörű ismertetésére.

Nagyszerű, nemes feladat áll a békebizottság és valamennyi aktívája előtt: felvilágosító szóval és példamutató tettel a békéért folytatott harc élvonalában küzdhetnek és az emberiség legszentebb célját tűzhetik jelszóként zászlójukra, melyet *Petőfi* így fogalmazott meg: *„Békét, békét a világnak, de nem zsarnok kényéből, békét csupán a szabadság felszentelt kezéből."*

Orvosaink sokat tehetnek a munkafegyelem megszilárdítása érdekében

A szakszervezet központjában nemrégen megtartott üzemorvosi és balesetvédelmi értekezlet hosszú időre megszabta üzemegészségügyi szerveinknek és orvosainknak feladatát.

Az értekezlet előtt is, de különösen az értekezlet után orvosaink megértették, hogy ma minden dolgozó számára kétszeres kincs az egészség. Orvosainknak éppen ezért egyre fokozottabban kell ügyelni a dolgozók egészségére, küzdeniök kell az egészségvédelem állandó javításáért, mert az szorosan összefügg az életkörülmények javulásával, elválaszthatatlan a termelés fokozásától, a munkafegyelem megszilárdításától.

A lelkiismeretes, gyógyító és betegségmegelőző munka mellett orvosainknak együtt kell harcolniok a szakszervezeti aktívákkal a munkafegyelem megerősítéséért. Ahogyan az igazi betegek gondos gyógyítása orvosaink legfontosabb feladata, nem kevésbé fontos az álbetegek, a táppénzcsalók elleni küzdelmük. A múlt évben betegség miatt több mint kétmillió munkanap esett ki a termelésből és ennek egyrésze a lógósok miatt történt. A kiesést a becsületes dolgozóknak kell pótolniuk, ezért találkozunk a vasúton havi 400—450 órás szolgálati idővel is. Ez a dolgozók szabadidejének elrablását jelenti.

Egyes ellenőrző orvosok betegállományba vételi módszerében még mindig nagyfokú liberalizmus tapasztalható, amit bizonyít az is, hogy egy-egy központi felülvizsgálat alkalmával a berendelt dolgozók 25—30 százalékáról kiderül, hogy munkaképesek. A keleti fűtőháznál tartott vizsgálat alkalmával a beretelteket 25, a Nyugati pályaudvaron 34, Ferencváros állomáson pedig 27 százalékát találta szolgálatképesnek az ellenőrző főorvos.

Szakszervezeti társadalombiztosításunk nagy szeretettel gondoskodik a beteg dolgozókról, de megengedhetetlen, hogy ezzel a gondoskodással egyesek visszaéljenek. Az álbetegek elleni harcban legtöbbet az ellenőrző orvosok tehetnek. A lelkiismeretes vizsgálat leleplezi a szimulánsokat. A liberális vizsgálat, az álbetegek mentegetése nem használ az orvosok népszerűségének. Csak az az orvos számíthat a szakszervezet és a becsületes dolgozók segítségére és támogatására, aki bátran kiáll a dolgozók ügyéért, aki a becsületes munkások érdekeit védi, a csalókkal, a lógósokkal szemben. Dolgozóink szemében az az orvos népszerű, aki tudása javát adja, aki szívvel-lélekkel betegei mellett áll és ugyanakkor határozottan szembeszáll a táppénzcsalókkal.

Hiba volt, hogy a szakszervezet amellett, hogy tisztában volt azzal, hogy komoly, növekvő feladataik vannak orvosainknak is a munkafegyelemért vívott harcban, nem nyújtott megfelelő segítséget feladataik ellátásához. Sokkal több támogatást kell hogy adjanak az üzemi szervek az egészségügyi és betegellátogatási albizottságok munkájának javításával. Ellenőrzőorvosaink munkájához, az egészségvédelem további javításáért és a munkafegyelem megszilárdításáért folyó munkában.

Pásztor Géza

Meddig tart egy vonat összeállítása

Meddig tart egy vonat összeállítása? Nem könnyű rá a felelet, mert Gubacson nem egyszer más az „elmélet" és más a gyakorlat. Nézzük például, hogyan készült el február 16-án a 2872-es.

Reggel 8 óra felé, amikor körülnéztünk Gubacson, már ott álltak a kocsik a 2-es, 3-as és 4-es gurítóvágányokon. A gurításról elismerően beszélt *Pákozdi Jenő* elvtárs térfőnök. De miért nem dolgoznak még 8 órakor sem a kocsik között, amikor menetrendszerint 8 óra 28 perckor már indulni kellene?

Az egyik elvtárs azt mondja: *késik a kocsik vizsgálata...*

— *Késik?* — kérdi a térfőnök, s perceken belül kiderül, hogy a kocsikat már rég megvizsgálták, ettől ugyan folyhatna nyugodtan a munka.

— *Más a baj* — magyarázza a térfőnök. — *Ez fordavonat és a mozdonya kinn van valahol a vonalon.* (De kár, hogy nem hallatszik ide a fordamozdonyvezető káromkodása, aki már reggel 6 óra óta vonatra vár.) Eltelik néhány perc és a telefon hírül hozza Gubacsra a térfőnöknek is, hogy van mozdony, erre sem kellene várni.

Ilyen előzmények után egyszerre megindul a munka. Egy perc alatt szinte minden megváltozott. *Gyors, pattogó intézkedések, szaporán dolgozó emberek bizonyítják, hogy nagyszerűen tudnak itt dolgozni — ha látják, nincs ok a késlekedésre.* Kár, hogy nem néztük az órát, mert biztos, hogy ezzel a lendülettel talán fele idő alatt állították össze a vonatot. Pedig közben mennyi akadályt kellett elhárítani! Nagy volt a mozgás, vonat húzott a gurítódombra, kisebb átcsoportosításokat is végrehajtottak. De hiába, most már késő, kicsit elkéstek az igyekezettel — fél 10 volt, amikor kitették a vonatot a kihúzóvágányra. De szintén a vonatmozgás miatt, várni kell a betolásra. A közben megérkezett vonatkísérő szakasz, *Kaiser János brigádja* azonban nagyon igyekszik. Már kint megkezdik a felírást. Ennek eredménye, hogy mire 10 óra 10 perckor betolhatnak a 4-es indulóvágányra, már lényegében elvégezték a felírást és azonnal hozzákezdhetnek a csavarkapcsok összehúzásához, a tömlők összeakasztásához. A vonatkísérők egymást siettetik és hogy minél előbb végezzenek, ez idő alatt megkezdi a számadás átvételét *Kaiser* elvtárs.

Hagyjuk ott a vonatot, menjünk *Kaiser* elvtárs után. Van elég gondja. *A számadást kiválogatva kellene megkapnia — ehelyett kap egy halmaz papírt s válogathat közöttük hosszú percekig.* Az idő pedig hajt, bár már messze elmaradt a menetrendszerinti indulás ideje. Most már más oka van a sietségnek — 11 órától 15 óráig vágányzár lesz és ők szeretnének elmenni még a vágányzár előtt. Sajnos, minden hiába... Mire végeznek 11 óra. Így tehát a 8 óra 28 perckor induló vonat legjobb esetben 15 órakor indul útjára.

Valószínű, hogy kirívó eset, melynek szemtanui voltunk, hisz Ferencváros januárban első lett az elsőcsoportú állomások között. De a 2872-es vonat példája azt bizonyítja, hogy lehetne jobban is dolgozni, tudnak is jobban dolgozni, csak állandósítani kell a lendületet, még szilárdabbá kell tenni a munkafegyelmet.

Kazincbarcika tartja az élüzemszintet

Amint arról lapunk más helyén beszámolunk, *Kazincbarcika* állomás is ott van az élüzemcímmel és pénzjutalommal kitüntetett szolgálati helyek között. Az állomás dolgozói múlt esztendei utolsó negyedévi kitűnő teljesítményük után sem engedtek a verseny iramából és *januárban, valamint február első dekádjában is tartották az élüzemszintet.* Januárban a következő eredményeket érték el: átlagos terhelés 134,8 százalék, fajlagos kocsimozgatás 125, menetrendszerinti indítás 114,6, kocsitartózkodás 126, áruszállítási tonnaterv 107,5, kocsikihasználás 101 százalék.

Ezek az eredmények biztosítják, hogy a szuhavölgyi szénmedence szene gyorsan és nagymennyiségben jut el a rendeltetési helyekre.

Segítsük gyengébb teljesítményű dolgozótársainkat

Timár János lakatos. alig több mint egy hónapja került a komáromi fűtőházba. Képzett lakatosként szegődött a vasúthoz, de bizony hamar észre kellett vennie, hogy nem boldogul. Más ez a mozdonymunka, mint amit eddig végzett. Nem akar menni, még akkor sem, ha a csoportvezető elvtárs elmagyarázza. Amikor néhány nap után kiszámította a keresetét, el volt keseredve.

„Semmi baj, így szokott az lenni" — vigasztalta Opris elvtárs, aki maga is fiatal ember, de már „öreg" mozdonylakatos, hat év óta a fűtőház dolgozója. Mégpedig egyik legjobb dolgozója. Saját 140—145 százalékos átlagteljesítménye mellett 25 gyengén teljesítő társát patronálta eddig, olyan eredménnyel, hogy valamennyien hamarosan túllépték a 100 százalékot. Most is nyomban megbeszélte *Körmendi* főművezetővel, meg *Tóth* csoportvezetővel: *pártfogásába veszi Timár elvtársat.* Alig telt bele pár nap, Timár elvtárs másként kezdte nézni a világot a fűtőházban. Minden nap tanult valamit patronálójától, minden dekádban emelkedett a százaléka és a januári eredmények összesítésénél már 115 százalékos teljesítménnyel szerepelt, azóta pedig *elérte a 120 százalékot.*

De nem Opris elvtárs az egyetlen a komáromi fiókműhelyben, aki segíti gyengén teljesítő társait. *A fűtőháznál egy pillanatra sem szűnő, élő mozgalom a patronálás.* Timár elvtárssal csaknem egyidőben öt *esztergályos* is belépett a fűtőházhoz — *lakatosnak.* Esztergályosa van elég a fiókműhelynek a két padhoz, lakatosból pedig sosem elég. Az elvtársak *vállalták a lakatosmunkát,* persze — mint várható volt — eleinte nem sokat használtak. *Tóth* csoportvezető vette őket pártfogásba, hogy lakatost faragjon belőlük.

Persze a patronálás nemcsak arra jó, hogy az esztergályosokból lakatosok legyenek, hanem arra is, hogy *a kisebb képességű esztergályosból élenjáró esztergályos váljék.* Tanu erre *Puskás János* esztergályos, aki eleinte bárhogyan igyekezett, a 118—120 százaléknál sehogyan sem tudott feljebb vergődni. Amikor aztán *Dián Ferenc* segíteni, tanítani kezdte, egyszeriben felszökött a százaléka és majdnem utolérte mesterét. Dián elvtárs januárban 159 százalékot teljesített, Puskás elvtárs pedig 152-vel már ott van a nyomában.

Nem ismeretlen a patronálási mozgalom a *kazánkovácsoknál,* a *bádogosoknál* sem. *Pintér* elvtárs helyettes főnök szerint feltétlenül része van a patronálási mozgalomnak abban, hogy a fűtőház a sok újfelvételes ellenére 378 darab futójavítást, 7 darab háromhavi vizsgát, 4 darab hathavi vizsgát, két darab részlegvizsgát végzett el és ezzel 130 százalékra teljesítette januári mozdonyjavítási tervét.

A vontatási szolgálatnál főleg az *újfelvételes fűtők* kiképzésénél ért el jó eredményeket a fűtőház. *Ujvári Antal* mozdonyvezető és fűtője *Csonka László* az elmúlt két hónapban *nyolc elsőteles fűtőnek* adta át tapasztalatait, úgy hogy pártfogoltjaikat azóta vonali szolgálatra lehetett beosztani. *Cifrik Miklós* mozdonyvezetői szolgálatot teljesítő segédkezelő *öt fűtőt* képezett ki a télen. A mozdonyvezetőgyakornokok fő patronusa *Kürtösi Zsigmond* elvtárs. Maga mellé veszi őket gépére és azok néhány út után már tudással gyarapodva térnek vissza. Januárban négy új mozdonyvezető és nyolc fűtő tanuló kiképzése kezdődött meg. Kürtösi elvtárs és a fűtőház többi tapasztalt mozdonyvezetője ebből is szervezetten kiveszi a részét. Emellett maguk is jó teljesítményeket érnek el. Hogy mást ne mondjunk, januárban 12-en érték el a sztahanovista szintet, közülük Horváth József és Cifrik Miklós már 8 hónapja tartják ezt a színvonalat.

Indulás előtt

Nagy József tehervonatvezető a szerelvény indulása előtt vonat igazolványt állít ki Budapest-Angyalföld állomáson.

(Kovács Géza felv.)

Kitüntetések

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa Budapest felszabadulásának 10. évfordulója alkalmából kiváló szakszervezeti munkájuk elismeréséül *Beró* Józsefnek, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, *Ember* Ferencnek, a Déli pályaudvar, *Ádám* Jánosnak, a MÁV Magasépítő ÜV., *Takács* Sándornak, az Utasellátó ÜV., *Petővári* Lászlónak, a Landler Jenő Járműjavító ÜV. üzemi bizottsági elnökének, *Popovics* Miklósnak, a Vasutas Dolgozók Szakszervezete munkatársának a *„Szocialista Munkáért Érdemérem"*, *Szécsényi* Gézának, a Keleti állomás ÜB-elnökének a *„Munka Érdemérem"* kitüntetést adományozta.

VASUTAS DOLGOZÓK!

Előre a felszabadulási serlegért!

SPORT

Meddig tart még a megnemértés?

A határozat óta — amely kimondja a Lokomotív, az Előre és a Postás sportegyesület összevonását — több mint három hónap telt el. Száz nap nem sok idő ugyan, de arra, hogy az összevont erők a magyar sport vérkeringésébe belekapcsolódva, megtalálják a helyüket, éppen elég. A szomorú az, hogy e nagyerejű új egyesület mindezideig nem talált rá arra a helyes, közös útra, amely együttes erővel a sikerekhez vezet.

Hol a hiba?

A kérdés egyszerűnek tűnik. A felelet azonban igen nehéz. Különösen akkor, ha a választ olyan sportvezetőktől várjuk, akik az összevonás előtt nemcsak lelkiismeretesen, hanem érző szívvel is, igazi vezetőként álltak sportolóik mögött. A szív azonban nem mindig jó tanácsadó. Gyakran az ész közelebb visz a célhoz.

Valahogy így áll ebben a kérdésben az új, összevont egyesületet jelenleg országos viszonylatban irányító szervező iroda elnöksége is.

Az egyesülés előtt **Mrovcsák József** szíve a vasutas-sportolókért. **Bíró Bódis Józsefé** a postások sikereiért, **Beszterczán Jánosé** pedig az Előre fiataljaiért vert jobban. A határozat után három hónappal olykor-olykor még így ver ez a három „csalóka" szív.

A sok közül csak egy példa: sok-sok órát emésztett már fel az a kérdés: mi legyen az új sportegyesület neve? (A határozat ezt megállapította.) Milyen legyen a címer? Terv, ajánlat és ötlet egymást követte, de a döntés egyre csak késik.

Ennyire fontos lenne ez a kérdés, sporttársak? — Nem hisszük! — A közös cél a lényeg s ezt az ilyen részletkérdések nem akadályozhatják.

Sportegyesületünkben nem a név vagy a címer formája a fontos, hanem az eredmények, amelyeket sportolóink csak ésszerű, a közös érdekeknek egyformán megfelelő vezetés mellett érhetnek el.

Jól tudják ezt az országos szervezőiroda tagjai is, de talán olykor elfelejtik. Ha a kissé még sovinizsta szívet elcsitítják, és helyette az észre hallgatnak, akkor úgy cselekszenek, mint tették január elején, azon az emlékezetes értekezleten, amelyen a Szép Ilona villamos-pályaudvar addig igen eredményesen működő sportköri elnökét rávezették a helyes, követendő útra.

Az eset tanulságos, tehát leírjuk:

A sportköri elnök ezekkel a szavakkal kezdte bemutatkozó beszédét: „Üdvözlöm az új megbízott összvezetőséget, de nem örömmel." Majd kifejtette, hogy azért nem örül, mert eddig minden jó volt, de ezután félő, hogy nem így lesz. Valahogy így hangzottak akkor az országos szervezőiroda jelenlegi vezetőinek válasz szavai:

Miért kell félni a jövőtől? Talán azért, mert a név megváltozik, vagy esetleg a címerben a villamoskocsi mellett vasúti mozdony és postakürt is díszelegni fog? Ez nem ok. A vezetők ugyanúgy s ha lehet, még jobban fognak gondoskodni az irányításról, mint eddig. Segítő kezük elér majd a legkisebb sportkörig is.

De ehhez bizalmat, lelkes és célszerű munkát várnak minden sportköri vezetőtől.

Ebből világosan kitűnik, hogy hol van az a terület, ahol fokozott munka vár a csúcsvezetőségre: a sportkörök meggyőzése az új helyzet helyes felismerése érdekében. Meggyőzni természetesen csak úgy lehet, ha a meggyőzni akaró rendületlenül hisz annak helyességében, amit hirdet. Először tehát az országos szervezőirodán kell megtenni mindent a tökéletes egység kialakítása érdekében. Ha itt az ész egyet gondol, lassan a szív is egy ütemben fog dobogni. Ha ez bekövetkezik, akkor már csak régi álom lesz a hajdani Lokomotív, Postás és Előre (bocsánat, a sorrendben nincs semmi rosszindulat) napjainkban még kissé soviniszta ízű részletkérdések oly nehéz összehangolása.

Ütköző

Közös teremnek...

Veresegyházán a váróterem egyik sarkában helyet kapott az Utasellátó söntése. A váróterem azóta mocskos, kövezetét szemét borítja. Miért? Mert az állomás úgy vélekedik, hogy most már takarítsa a várótermet az Utasellátó, az Utasellátó viszont úgy vélekedik, hogy a takarítás továbbra is az állomás feladata. A közmondás úgy tartja: Ha ketten veszekednek, egy harmadik örül. Ezúttal a harmadiknak — az utazóközönségnek — semmi oka az örömre.

Ha van szén, miért nincs meleg

Ercsi állomáson a felvételi épület fűtésére a szenet a forgalmi iroda előtt tárolják. Van ugyan szénpince, de „fáradságos" dolog lenne a szenet lehordani. Az utasok most azon vitatkoznak, hogy ha már ott éktelenkedik a szén a perronon, akkor miért nem fűtik legalább a várótermet? Az állomásiak nyilván úgy gondolkoznak, hogy

a szegény utazóközönség ha már fagyoskodni kénytelen, legalább a perronon lásson egy kis tüzelőt

Levelezőink írják

Ki a ludas?

Közel egy esztendeje, hogy elkészült a nagykanizsai raktárban a mosdó- és fürdőhelyiség. A modern fürdőt sok mindennel felszerelték, csak éppen vízzel nem. A dolgozók először kérték, később minden lehetőséget kihasználva, követelték a drága pénzen elkészített fürdő üzembehelyezését. Novemberben két vízcsapot végre felszereltek, volt tehát víz, lehetett inni, kezet mosni, de hideg vízben még Nagykanizsán sem szeretnek fürödni, különösen télen nem. A vízmelegítőnek a mai napig is csak a helye van meg.

A raktárfőnökség gondoskodott arról, hogy a drága építmény ne heverjen parlagon. Itt tárolják a használaton kívüli targoncákat. Ezek olyan „áldott" szerszámok, hogy nem kérnek sem meleg, sem hideg vizet. Szépen meghúzódnak és drukkolnak, hogy eszébe ne jusson valakinek a fürdő elkészítése, mert akkor kikerülnek a kellemes kis helyiségből. Nem így vélekednek a dolgozók. Szeretnék megtalálni azt, aki ludas ebben az ügyben, bevinni a félkész fürdőbe és — meleg víz hiján — ráengedni a hideg zuhanyt.

Rontó Béla,
a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének munkatársa

Használjuk fel a hulladékanyagot

Többször olvasunk a sajtóban a hulladékanyagok gazdaságos felhasználásáról. Az országos vasgyüjtés alkalmával megnéztem egy ócskavassal megrakott vasúti kocsit és láttam, hogy sok olyan anyag van benne, amelyeket a szentendrei vontatásnál igen jól fel lehetne használni. A rakományt a szentendrei kocsigyár adta fel. Az üzemmel a kapcsolat felvétele és a vontatás részére használható anyag átszállítása nem lenne körülményes, a baj az, hogy a vontatási főnökségnek nincs joga ilyen természetű beszerzésre. Ugy vélem, hogy illetékesek találhatnának megfelelő módot a probléma megoldására.

Kertész II. István,
BEV villamos mozdonyvezető

Miért késik a válasz?

Várpalota állomás dolgozói részére 1954 december 15-ig az üzemi konyha 2.80 forintért készített vacsorát. A vacsoráztatást felsőbb utasításra be kellett szüntetni, hogy miért, nem tudjuk. Ez az intézkedés, mintegy 30—40 dolgozót érint és különösen azért sérelmes, mert az állomás személyzetének, mintegy 80 százaléka 180—200 kilométerről jár ide dolgozni. Panaszunkkal jártunk már a szombathelyi igazgatóságnál, kértük a politikai osztály és a szakszervezet segítségét is, de ígéreten kívül mást nem kaptunk. Úgy tudjuk, hogy kérésünk a Szabad Népen keresztül január 5-én eljutott a vasúti főosztályhoz is, de válasz onnan sem érkezett.

Mi igyekszünk mindent elkövetni, hogy szolgálatunkat pontosan ellássuk, kérjük, teljesítsék a mi jogos kívánságunkat is.

Göller György
párttitkár
Horváth László
ÜB-elnök, Várpalota

Ismeretterjesztő előadások sikere

Nagy sikere van állomásunkon az ismeretterjesztő előadásoknak, amelyeket a pártszervezet segítségével az üzemi bizottság rendez. Nemcsak a dolgozók, hanem családtagjaink is érdeklődéssel hallgatják. *Dr. Burján János* tisztifőorvos, a járási tanács tagja arról tartott előadást, hogyan lehet a gyermekeket megóvni a betegségtől. Nincs olyan szülő, akit az ilyen téma ne érdekelne, különösen, ha az előadás olyan színes és érdekes, mint itt volt. Hasonló érdeklődés kísérte *Zabó László* iskolaigazgató előadását az iskolai és szülői nevelésről. Legszívesebben szóról-szóra leírnám, hogy lássák a vasutas szülők, hogy egy hazájához hű pedagógus miként látja az újtípusú ember nevelését. Sok orvos, tanító él hazánkban, akik összeforrtak a néppel és szívesen tanítanak. Ezt a mi példánk is bizonyítja. Fogadjuk szívesen a segítséget és kövessünk el mindent, hogy minél többen résztvegyenek ezeken a hasznos előadásokon.

Orbán József
párttitkár, Hajmáskér

Film

Jelenleg a Szovjetunióban lévő 55 000 filmszínház közül 37 000 a falusi lakosságot látja el filmekkel.

A Szovjetunió nagyobb városaiban február 28-tól csehszlovák filmhetet rendeznek.

A hivatalos statisztikai adatok szerint 1954. második negyedében Franciaországban 5 százalékkal csökkent a mozilátogatók száma, az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva.

Hollandiában 42 szovjet filmet vetítettek 1954-ben.

HÍREK

— **Díszes oklevelet** adományozott az Országos Béketanács Orosháza járás legjobb békeharcosainak. A kitüntetettek között van *Pataki József* vezető főellenőr, a „Szocialista Vasútért" orosházi levelezője. Pataki elvtársat küldöttnek választották a IV. Országos Békekongresszusra.

— *A RÉGI SZAKSZERVEZETI TAGOK tiszteletére műsorral egybekötött emlékestet rendezett a Vasutas Dolgozók Szakszervezete az Északi Járműjavító kultúrotthonában. Az ünnepi beszédet Gáspár Sándor elvtárs a szakszervezet elnöke tartotta. A régi szakszervezeti harcosokat emléklappal tüntették ki. Az ünnepség ismertetésére visszatérünk.*

— **Közvetlen vasúti összeköttetés** létesül Bp.-Ferencváros és a Dunapart között. Az összeköttetés 10 évvel ezelőtt szakadt meg, mert a fasiszták felrobbantották a vonal három hídját. A MÁVAG dolgozói még ebben a hónapban átadják a harmadik helyreállított hidat is.

— *A DOLGOZÓK NEGYVEN SZÁZALÉKA résztvesz a színjátszócsoport munkájában a Püspökladányi Fatelítő ÜV-nál. Nagy sikerrel mutatták be a környező falvak dolgozóinak a „Buborékok"-at. A csoport lelkes vezetője Sulyák Gyula művezető.*

— **Teadélutánt rendeztek** az Északi Járműjavító lakótelepén az MNDSZ megalakulásának 10. évfordulója alkalmából.

— *BÉKEGYŰLÉST TARTOTTAK Debrecen állomáson 200 dolgozó részvételével. Elhatározták, hogy február 26—27-én, békeműszakot tartanak. A lelkes légkörben lefolyt gyűlésen számos munkafelajánlás született.*

— **„Az ingyenélők"** című színdarabot bemutatták a falu dolgozóinak a hajmáskéri vasutasok. A bevételből labdarugo és röplabdafelszerelést vásárolnak.

— *NEMZETKÖZI MÉRETŰ tekepálya épült a tapolcai kultúrotthonban. Az építkezéshez szükséges 26 000 forintot a kultúrotthon bevételeiből, a vasutasok társadalmi munkájából és a szakszervezeti központ hozzájárulásából fedezték. A megnyitón a Veszprém megyei bajnok, a Pápai Vörös Meteor tekecsapata 101 fával legyőzte a Tapolcai Lokomotivot.*

— **A 10 éves gyermekek** részére nagysikerű műsort rendeztek az Északi Járműjavító és a Landler Jenő Járműjavító kultúrotthonaiban.

— *ÜZEMBEHELYEZIK Ceglédbercel—Cserőn és Isaszeg—Gödöllő között Bisztray Dénes MÁV mérnök újításával készült hazai gyártmányú különleges jelfogó berendezést. Az újítás feleslegessé teszi a régifajta jelfogókhoz szükséges „Permaloy C" elnevezésű különleges acélanyag behozatalát.*

— **Kétezer forint jutalmat** kapott éber szolgálatáért *Csiszás József* főmunkamester. 1954. december 4-én Zalaszentiván és Nagykapornok állomások között az 1421-es számú vonat egy térközbe került az 1471-es számú tehervonattal. Az 1421-es számú vonatot a 87-es számú pályaőr — Csiszás József főmunkamester — öntevékenyen az 1471-es számú vonattól 300 méterre kézjelzéssel megállította.

— *SIKERREL SZEREPELT a váci vasutas dolgozók 22 tagú zenekara a városi tanács által rendezett felszabadulási ünnepségen Karsai Gyula karnagy vezetésével. A zenekar látta el a járási kultúrházban sorozatosan bemutatott „Gül baba" című operett zenekíséretét is.*

LAKÁSCSERE

Egerben lévő kétszobás, konyhás, pincés családi házamat Budapesten hasonló beköltözhetőért elcserélném, vagy hasonlót vennék. Ármegjelölést kérek. Cím: Pászti József MÁV intéző Eger, Vályi István út 8. szám.

Néhány szó a vasutas hivatásról

A közvélemény elé kívánkozik *Gallai István* hatvani mozdonyvezető esete.

A közelmúltban a fiatal mozdonyvezetőnek egy hosszú „K" szerelvényt kellett volna továbbítania Lőrinci állomásról, Kisterenyére. Az üres kocsikat már türelmetlenül várta a bánya. A mozdonyvezető indulás előtt kijelentette: *Nem megy Kisterenyére, mert gépének csőfolyása van.*

Leakasztotta a mozdonyt és visszatért a hatvani fűtőházba. A mozdonyfelvigyázó megnézte a gépet és megütközve vette tudomásul *Gallai* eljárását.

— *Ne nevezze magát masinisztának, aki ezzel a géppel nem mer útra menni* — mondotta.

Másik gép nem volt a fűtőházban, a szerelvényt pedig sürgősen továbbítani kellett. A felvigyázó értesítette *Gallai* váltótársát, *Gyulavári Károlyt*, vigye el a „K" szerelvényt a bányába. *Gallai* a fűtőház felé kanyarodó úton megvárta váltótársát s amikor *Gyulavári* alakja feltűnt az úton, elé sietett és drámai hangon kérlelte:

— *Ne vállald azt az utat, fekve maradsz, szégyent hozol a brigádra.*

Gyulavári bement a fűtőházba, megnézte a gépet és kijelentette, hogy vállalja az útat. Elment, teljesítette kötelességét. A bánya megkapta a kocsikat, a gép nem vált szolgálatképtelenné.

A fűtőházfőnök *Gallait* levette a gépről, *Gyulavárit* és fűtőjét jutalomra terjesztette fel. A miskolci igazgatóság vezetője személyesen adta át a pénzjutalmat a mozdonyvezetőnek és fűtőjének.

Idáig a történet. Látszat szerint az ügy az igazságnak megfelelően rendeződött, kár szót vesztegetni miatta. Mégis úgy véljük, beszélni kell róla. *Gallai István* 24. éves. Népi demokráciánk állította a mozdonyszabályzó mellé ilyen fiatalon. *Gallai* el is végezte a munkáját, nem volt vele különösebb baj. Csak éppen nem érezte hivatásának a vasúti munkát. Ezért hozott szégyent a vasutas becsületre.

Komló vezet Pécsbányarendező és Sztálinváros előtt

(*Tudósítónktól.*) A felszabadulási verseny *Komló* állomáson nagy lendületet adott a munkának. Az állomás dolgozói, bár szép eredményeket értek el az őszi forgalomban, a múlt év utolsó negyedében mégis lemaradtak Pécsbányarendezővel és Sztálinvárossal folytatott versenyben.

A januári eredmények alapján azonban *a komlóiak törtek az élre*. Az eredmények a következők:

Az egy kocsira eső tolatási idő csökkentése: Komló 115, Pécsbányarendező 107, Sztálinváros 103. *Tehervonatok terhelése:* Komló 107, Pécsbányarendező 115, Sztálinváros 97. *Menetrendszerinti vonatindítás:* Komló 102, Pécsbányarendező 99. Sztálinváros 103. *Kocsitartózkodás:* Komló 114, Pécsbányarendező 105, Sztálinváros 120. *Kocsikihasználás:* Komló 104, Pécsbányarendező 103, Sztálinváros 96. *Szállítási tonnaterv:* Komló 122, Pécsbányarendező 109, Sztálinváros 104.

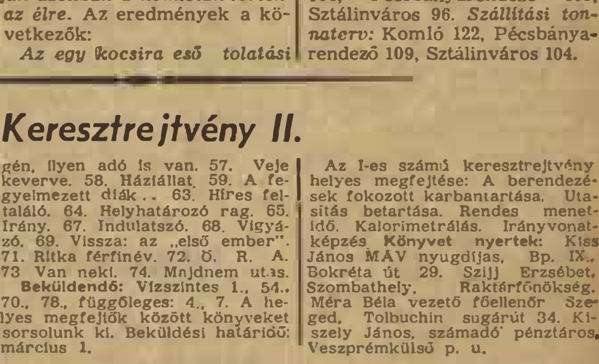
Keresztrejtvény II.

Vízszintes: 1. Eredményeink lendítője: 10. Jó késnek van. 11. Rag. 12. Azonos mássalhangzók. 13. A függ. 45 öt elé téve egyik legfontosabb tennivalónk. 20. 1500 római számmal. 21. Kávéház a Körúton. 22. Ilyen mozdony is van. 23. Tagadó szó. 25. Kimondott betű. 26. Erdei állat. 28. Csongrád megye székhelye. 37. Esztelen szőlő. 38. Cipészszerszám. 39. Tagadó szó. 40. Heg. 42. Becézett női név. 44. Csapadék névelővel. 46. Az államnak fizetjük. 47. Szabnak vele. 48. Ipari növény. 49. Időhatározó szó. 51. Alagi Tamás. 52. Verő. **54. Jelszavunk.** 60. Ból-ből latinul. 61. Anyós „kedvence." 62. R. B. 64. Dunántúli folyó. 66. Férfi név. 69. Azonos mássalhangzók. **70. Ami ellen igen sokat vétünk.** 75. Cseh helyeslés. 76. Sír. 77. Kártyakifejezés. **78. Minden vasútas dolgozó kötelessége.**

Függőleges: 1. Két szó. Első: a vonat fontos része. Második: hasznos kis állat. 2. Ős. 3. Talál. **4. A vonatszemélyzethez tartozik névelővel.** 5 Fej része. 6. Német névelő. **7. Munkaművelet a személykocsi gyártásnál.** 8. Pusztít. 9. Vissza: betegség. 14. Személyes névmás. 15. S. M. 16. Férfinév. 17. Ennek örül a diák. 18. Kötőszó. 19. Indulatszó (ék. fől.) 24. A jószívű teszi. 27. Fel ellentéte. 29. Nagyvárad mai neve. 30. Fél móló. 31. A rossz távírász tette a távirattal 32. Magára vesz. 33. Eladott-e? 34. Megállóhely Gyula és Kötegyán között. 35. H. M. 36. Pillangós növény. 40 Ve párja. 41 Fed. 42. Vakáció vége. 43. Fűszer. 44. Rangjelzés. 45. Színes fém 49. Lóca közepe. 50. Vissza: Drégelyt ostromló török vezér. 52. Cs-vel a hét egyik napja. 53. Gyilkol. 54. Ilyen szabály is van a számtanban. 55. Tetejére. 56. Ó-val a végén, ilyen adó is van. 57. Veje keverve. 58. Háziállat. 59. A fegyelmezett diák . . 63. Híres feltaláló. 64. Helyhatározó rag. 65. Irány. 67. Indulatszó. 68. Vigyázó. 69. Vissza: az „első ember". 71. Ritka férfinév. 72. Ö. R. A. 73 Van neki. 74. Majdnem utas.

Beküldendő: Vízszintes 1., 54., 70., 78., függőleges: 4., 7. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. Beküldési határidő: március 1.

Az I-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: A berendezések fokozott karbantartása. Utasítás betartása. Rendes menetidő. Kalorimetrálás. Irányvonatképzés. **Könyvet nyertek:** Kiss János MÁV nyugdíjas, Bp. IX., Bokréta út 29. Szijj Erzsébet, Szombathely, Raktárfőnökség. Méra Béla vezető főellenőr Szeged, Tolbuchin sugárút 34. Kiszely János, számadó pénztáros, Veszprémkülső p. u.



SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton Szerkeszti a szerkesztőbizottság Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztálin-út 53 sz. — Telefon: 228—995 428—317 428—332. Üzemi telefon: 16—76 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány Szikra Lapnyomda Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 9. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 FEBRUÁR 28.

Zátonyi István, a Hámán Kató Fűtőház fiókműhelyének egyik legjobb esztergályosa. Egy esztendő óta tartja a 190 százalékos teljesítményi szintet.
(Kovács Géza felv.)

Takarékoskodjunk az anyaggal!

Pártunk III. kongresszusa, majd a *Központi Vezetőség* októberi ülése a népgazdaság legfontosabb tennivalói közé sorolta az *anyagtakarékosságot*. Az útmutatás azóta semmit sem vesztett időszerűségéből és a vasútra éppúgy vonatkozik, mint a népgazdaság többi ágára. Annál is inkább, mert az anyagtakarékosság terén, a vasúti üzemekben *még sok a tennivaló.*

Aki az állomásokat, fűtőházakat, járműjavítókat, pályamesteri szakaszokat, a különböző építési főnökségek munkahelyeit járja, gyakran botlik meg eldobott csavarokban, szegecsekben, az anyagtároló helyek közelében szétszórt, sárbataposott vas- és faanyagokban, szanaszét heverő apró-cseprő alkatrészekben, amelyeket még használni lehetne, de amelyek a nagy összevisszaságban sokszor elvesznek. Pedig az anyagtakarékossághoz hozzátartozik, hogy az elgurult csavart felvegyük a földről, a sárbataposott vas- és faanyagot összeszedjük, megtisztítsuk és újra felhasználjuk.

Persze, ha csak ennyinek tekintenénk az anyagtakarékosságot — gyűszűvel akarnók kimerni a tengert. Takarékosság, mégpedig kétségtelenül nem is jelentéktelen takarékosság a hulladékok összegyűjtése is. Csupán a *Landler Jenő Járműjavítóban* tavaly 600 000 forintot takarítottak meg a fémhulladék szervezett összegyűjtésével és osztályozásával), de elsősorban nem itt, hanem a termékek értékének legjelentősebb részénél, az *anyagköltségnél* kell megfogni a dolgot. Ez az a pont, ahol a legjobban torkon lehet ragadni a gazdaságos termelés ellenségét: az önköltség növekedését.

Mivel az anyagköltség alakulása főleg az *anyaggazdálkodási előadótól* és munkatársaitól függ, a legelső feladat, hogy ezeket a dolgozókat jól válasszák meg az üzemek. *A legjobb szakembereket kell ezekre a posztokra állítani.* Azokat, akik értenek az anyaghoz, ismerik a természetét, tulajdonságait, tudnak vele számolni, tervezni, mint például a *Szombathelyi Járműjavítóban Gerencsér László* anyaggazdálkodási felelős, akinek oroszlánrésze van abban, hogy *üzeme élenjár az anyagtakarékosságban a járműjavítók között. Gerencsér* elvtárs az anyagigénylést nagy szakértelemmel, a legnagyobb gondossággal végzi, mindig éppen annyit rendel, amennyire szükség van, hogy fölös anyag ne legyen az üzemben, ugyanakkor a termelés folyamatossága se szenvedjen kárt. A Szombathelyi Járműjavító anyagosai pontosan kidolgozzák azt is, milyen alkatrészeket lehet gyártani a hulladékanyagokból és rendszeresen ellenőrzik a hulladékok felhasználását.

Nem lehet ugyanezt elmondani *az Északi Járműjavítóról, de a Landler Jenő Járműjavítóról* sem, ahol az anyagosok nem mindig állnak hivatásuk magaslatán. Így fordulhatott elő például a múlt évben, hogy az Északiban a XIV. osztály már az első negyedévben megrendelte egészévi szürkeöntvény-szükségletét, a mozdonyjavításhoz mégsem jutott elegendő szürkeöntvény.

Fontos szerepe van az anyaggazdálkodásban a MÁV Anyagellátási Igazgatóságnak és a szertárfőnökségeknek is. Az ő feladatuk például, hogy rendezzék a csavar- és szegecsellátás körüli égető bajokat. A kocsijavító-műhelyek, de más munkahelyek is állandóan arról panaszkodnak, hogy nem olyan méretű csavarokat és szegecseket kapnak, amilyenekre szükségük van. Ezért aztán, ha vastagabb a csavar a kellettnél, úgy segítenek magukon, hogy *leesztergálják*, ha pedig hosszabb, *elvágnak belőle*. Rengeteg értékes anyag és idő megy veszendőbe, drágul a termelés, nő az önköltség.

Az anyaggal való gazdálkodás a műhelyekben is nagyobb figyelmet, lelkiismeretesebb munkát kíván. Gondolunk itt elsősorban a kocsijavításokra, amelyeknél, hogy gyorsabban menjen a bontás, a még használható csavarokat nem hajtják ki, hanem *levágják*. Nem lazítják meg a csavarokat, hogy kiemelhessék mögülük a még használható deszkákat, hanem kifeszítik azokat, nem törődve azzal, hogy *a deszka eltörik és többé nem lehet felhasználni.*

Küzdjünk az ilyen nemtörődöm munka ellen és kövessünk el mindent az anyagtakarékosság érdekében. Nincs olyan vasúti üzem, műhely, ahol ne lehetne megkeresni és megtalálni az anyagtakarékosság forrásait, amelyek közül ezúttal csak néhányat ragadtunk ki példaképpen.

Sokan azért nem hívei az anyagtakarékosságnak, mert a termékek minőségét féltik ettől a mozgalomtól. Jogos-e ez az aggodalom? Egyes helyeken, ahol rosszul értelmezik a takarékosságot, talán jogos. De ha anyagtakarékosságot mondunk, nem oktalan spórolásra gondolunk. Adjuk bele abba a fővizsgás mozdonyba, vagy kocsiba azt, amire szükség van, *de ne adjunk feleslegeset, és főleg ne a műhelypadló meg a hulladéktelep részére adjuk az anyagot.* Az anyagmegtakarítás és a minőség javítása nem külön úton halad, hanem egy és ugyanazon az úton. A rossz minőségi munka maga is az anyag elfecsérelését jelenti, a tartós, jó kivitelű munka pedig a legjobb módja annak, hogy a drága nyersanyagot gazdaságosan használjuk fel, ezzel csökkentsük az önköltséget, hozzájáruljunk az életszínvonal emeléséhez.

A FELSZABADULÁSI VERSENY SIKERÉÉRT

Ahol úgy dolgoznak, mint Kaposváron, ott nem marad el az eredmény

Amikor belépünk a „beírószobába", még semmit sem tudunk arról, hogyan áll a felszabadulási verseny a fűtőházban. Feltett szándékunk, hogy a verseny közvetlen részvevőitől tudunk meg mindent. Ez ugyan kissé kerülőútnak bizonyul, mert lehet-e mozdonyvezetőnek, fűtőnek más elsőrendű beszédtárgya, mint a szén.

De ha már megpendítettük a szénkérdést, adjunk helyet elöljáróban a kaposvári mozdonyvezetők és fűtők kívánságának. Ez a kívánság pedig az, hogy gondosabban végezzék a szénkiosztást a fűtőházak között, a szénellátásnál legyenek figyelemmel a mozdonyállományra. A kaposvári fűtőház nehéz terepen járó, kis 22-es és 376-os sorozatú gépei ritkán jutnak jó keverékhez. Csakhamar kiderül azonban, hogy a rossz szén ellenére, igen szép eredmények születnek Kaposváron.

— *Tavaly a kongresszusi versenyben két zászlót és egy díszoklevelet nyert a mi kis fűtőházunk* — mondja *Keceli János* mozdonyvezető. — *Az idén szeretnénk még jobb eredményt elérni és erre reményünk is van.*

Ami még nem volt

Remények? Nem, már teljesítmények bizonyítják ezt a törekvést. — *Keceli* elvtárs és fűtője, *Darázs Ferenc* elvtárs eddigi szénmegtakarítása 13 százalék — igen jól kihasználják a pályaviszonyokat — javítási költségnél 65 százalékos megtakarítást értek el. Aztán itt vannak a motorvezetők, akik között jó teljesítményeivel az üzemi bizottság elnöke, *Somlai László* elvtárs, kiváló vasutas mutat példát: 25 százalékos gázolaj megtakarítást és 77 százalékos javítási költségcsökkentést ért el.

— Azt hiszem, a felszabadulási verseny lendületét mi sem bizonyítja jobban — mondja *Hegyi* elvtárs, mozdonyvezető — mint az, hogy a verseny első hónapjában tizenhárman érték el a sztahanovista szintet. Ilyenre még nem volt példa a fűtőháznál. A fiókműhely munkáján is érezzük a verseny eredményeit, sokkal jobbak a javítások, mint azelőtt.

A beszélgetésből leszűrhetjük, hogy ebben a kicsi, de fontos szerepet betöltő fűtőházban egységes, jó a versenyhangulat. És amin legjobban csodálkoztunk, a forgalomra egyetlen panasz sem hangzott el, legfeljebb annyi, hogy *Kristóf* elvtárs, mozdonyfelvigyázó kérte: az egyes állomások — főként Fonyód — adjanak jobb, megbízhatóbb tájékoztatást a mozdonyok helyzetéről. *Kaposvár állomással* igen kedvező az együttműködés. Pedig az állomáson bizonyos aggodalommal kezdték a felszabadulási versenyt, mert éppen a verseny indulásakor vonták be 411-es sorozatú tartalékukat és állították helyébe a 377-est. Sajnos, a kocsibeállításoknál, a kocsitartózkodási idő teljesítésénél volt alapja az aggodalomnak, mert a kis tartalékokkal meglehetősen lassan megy a 14 nagy ipartelep kiszolgálása. De a többi tényezőnél elért és egyre emelkedő eredmények arra ösztönzik a dolgozókat, hogy jobb együttműködéssel, a tartalékok alaposabb kihasználásával ezt a hibát is kiküszöböljék.

A jutalmazás szerepe a versenyben

Sehol nem találtunk még olyan szolgálati helyet, ahol a vezető olyan jól *a verseny és a fegyelem megszilárdításának szolgálatába tudta volna állítani az új jutalmazási rendszert, mint Kaposvár állomás főnöke.* Mindennél többet mond erről a *Béke-brigád* példája. A *Béke-brigád* nevet az ifi-túr viseli és bár a fiatalos lendület nem is hiányzott — néha túl is tengett — a jó munkaszervezés, a szoros együttműködés hiánya miatt hónapról hónapra lemaradt a brigád. A forgalmi szolgálattevő és a külső végrehajtó szolgálat sehogy sem talált egymásra. Bizony volt néhány hónap, hogy az egész brigád kimaradt a jutalmazásból. Ez is egyik és talán legfőbb ösztönzője volt annak, hogy *Gárdonyi Géza* elvtárs, forgalmi szolgálattevő és kocsimester, *Farkas Imre* elvtárs, minden erejük latbavetésével átszervezték a munkát s éppen ottjártunkkor írták nevüket az első helyre a versenytáblán.

De vajon lehet-e rossz versenyszellemről beszélni ott, ahol ilyen kijelentéseket lehet feljegyezni: *„A legszebb, a legváltozatosabb hivatás a vasúti munka. 37 év óta, amióta vasutas vagyok, nem volt még két egyforma napom. Minden nap más feladatok, néha nehezebbek, ritkán könnyebbek, de mind szépek..."*

Horváth István elvtárs, kiváló vasutas, sztahanovista kocsimester szavait idéztük — aki már három hónapja tolatásvezető nélkül végzi a munkát, mert könnyebb beosztásba helyezett tolatásvezetője helyett még nem kapott másikat — de úgy hisszük, Kaposvár állomás dolgozóinak zöme is elmondhatná ugyanezt. Ahol pedig így látják a munkát, ott nem lehet hiba a versenyben.

A felszabadulási verseny hírei

BÉKEHETET tartottak február 21—26 között *Budapest-Keleti-pályaudvar* dolgozói a IV. Magyar Országos Békekongresszus tiszteletére. A békehétre azt tűzték ki célul, hogy felszámolják lemaradásukat és minden tervtényezőnél elérik a 100 százalékot. Megfogadták, hogy a menetrendszerinti vonatindításnál és a fajlagos kocsimozgatásnál elérik az élüzemszintet.

AZ ORSZÁG ELSŐ VASUTAS VASBETON SZERELŐNŐJE, a MÁV Épületelemgyártó Főnökség dolgozója, Tóth Mária, aki a múlt évben elérte a szakma kiváló dolgozója címet, a felszabadulási versenyben 228 százalékos teljesítménnyel dolgozik. A *Barna*-brigádban, amelyben a kiváló ifjúmunkásnő is dolgozik, az a jelszó: *„200 százalékon alul nem adjuk".*

A HÁMÁN KATÓ FŰTŐHÁZ DOLGOZÓI január 1-től február 20-ig a következő eredményeket érték el a felszabadulási versenyben: százelegytonnakilométer tervüket 130 százalékra teljesítették; szénmegtakarításban április 4-ig 2000 tonnát vállaltak, ebből február 20-ig már 1727 tonnát takarítottak meg. A fiókműhely a vállalt két időszakos mozdonyjavításból az egyiket már januárban elkészítette. A kocsijavítóműhely a vállalt 5 százalék helyett 10 százalékkal teljesítette túl kocsijavítási tervét.

A GAZDASÁGI VASUTAK VONALFŐNÖKSÉGEI közül januárban a kaposvári vonalfőnökség járt az élen. Árutonna kilométer tervét 128 százalékra teljesítette. A túlteljesítést a ráfordítások emelése nélkül érte el. A jó eredményhez elsősorban a balatonfenyvesi üzemfőnökség dolgozói járultak hozzá. *Szuha Géza* elvtárs, üzemfőnök jó munkáját dicséri, hogy az üzemfőnökség területén példás rend uralkodik és a szállítófelek dicsérettel nyilatkoznak a főnökség munkájáról.

A CELLDÖMÖLKI ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉG építésvezetőségei között Győrszabadhegy vezet 133 százalékos teljesítménnyel a 119 százalékos Hajmáskér és a 115 százalékos Celldömölk előtt.

AZ ÁRUK GYORS KI- ÉS BERAKÁSÁVAL harcolnak a felszabadulási verseny sikeréért Békéscsaba állomás kereskedelmi dolgozói. Kimagasló eredményeket érnek el az árumozdítóbrigádok. *Szeles Károly* raktárnok és brigádja 127 százalékot, *Maráczi Imre* raktárnok és brigádja 125, *Felföldi Iván* raktárnok és brigádja 126 százalékot teljesített.

A LELKIISMERETES JEGYVIZSGÁLÓ SEGÍTI A MENETRENDSZERŰ KÖZLEKEDÉST

A jegyvizsgálók előzékeny, udvarias magatartása, körültekintő szolgálata jelentősen hozzájárul a vonatok tartózkodási idejének betartásához, a menetrendszerinti közlekedés megvalósításához. Képünkön Török Antal, esztergomi jegyvizsgáló előzékenyen segít egy család kiszállásánál.
(Farkis Emil felv.)

Kezdeti lemaradás után ismét az élen

Tatabánya-felső állomás dolgozói az elmúlt évben elnyerték a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját. Ilyen szép eredmény után önelégültség és elbizakodottság vett erőt a dolgozókon. A felszabadulási verseny első hónapjában *visszaesés jelentkezett az állomás eredményeiben.* A felszabadulási serlegért megindult versengés azonban felrázta tétlenségéből a tatabányaiakat. A februári jól sikerült termelési értekezlet után, érezhetően élénkült a munka üteme, amihez hozzájárult az is, hogy az állomás komplexbrigád-szerződést kötött a szállítható vállalatokkal.

Február első két dekádjában a fajlagos kocsimozgatást 111, a terhelési tervet 107, a kocsitartózkodási tervet 111, a kocsikifutást 109, a kocsikihasználást 104, a szállítási tervet már 105 százalékra teljesítették a dolgozók.

Három békevonatot indított Budapest-Nyugati pályaudvar

Február 25-én ünnepi hangulatban fogtak munkához *Budapest-Nyugati pályaudvar* dolgozói. Ezen a reggelen indították azt a három békevonatot, amelyet a *IV. Magyar Országos Békekongresszus* tiszteletére ajánlottak fel.

Az állomás békebizottságainak kezdeményezésére a dolgozók február 14-én *békeműszakot* kezdtek és felajánlották, hogy a műszak alatt *az egy kocsira eső mozgatási időt 10, a menetrendszerinti vonatindítást pedig 6 százalékkal javítják meg.* Vállalásukat február 25-re teljesítették.

Büszkén hivatkozott erre *Vizi* Miklós elvtárs, békebizottsági elnök, amikor az első békevonat, a 712-es számú szegedi személyvonat feldíszített mozdonyú szerelvényét ünnepi szavakkal bocsátotta útjára. *Németh* Ferencné elvtársnő piros szegfűcsokrot nyújtott át *Kósa* elvtársnak, a 424-033. gép mozdonyvezetőjének és kérte: *azzal is mutassák meg valamennyi dolgozó nevében szilárd békeakaratukat, hogy szolgálatukat hibátlanul látják el és pontosan viszik vonatukat a végállomásig.*

Hasonló ünnepi jelenet játszódott le az 1712-es záhonyi és a 132-es szobi vonatnál, amelyek ugyancsak békevonatként közlekedtek ugyanezen a napon.

A nagyobb állomásokon a városi és állomási békebizottságok ünnepélyesen fogadták a vonatokat.

A VASUTAS DISZ-SZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL

A füzesabonyi fiatalok a DISZ II. kongresszusára készülnek

Szőke, mokány fiú *Szerencs János*, a füzesabonyi DISZ-szervezet titkára. Beszéde, mozdulatai, járása határozottságról tanúskodnak. Nemhiába töltötte katonaéveit a határon — megtanult szervezni, gyorsan cselekedni, ha a szükség úgy kívánja. Azért mégis zavarbajött, amikor leszerelése után a DISZ-szervezet titkárává választották. Mert *Füzesabonyban* nem úgy működött a DISZ-szervezet, mint a hadseregben, ahol *Szerencs János* a tapasztalatait szerezte. Az egész állomáson nem volt csak 10—12 fiatal és azok közül is többen a környéken, *Mezőkövesden, Dormándon* és *Mezőtárkányban* laknak.

Így aztán sehogy sem akart életre kelni a DISZ-szervezet. Pedig *Szerencs Jancsi* fáradhatatlanul írta a táblára, hogy ekkor meg ekkor DISZ-taggyűlés, oktatás lesz. De nem jött senki. Talán nem olvassák a táblát — gondolta. Nosza kiírta a rendezvényeket apró papírokra, s eljuttatta névreszólóan a fiatalokhoz. Azonban ez sem bizonyult elégségesnek, továbbra is egyedül maradt.

Közelebb a fiatalokhoz

Így aztán a szükség, meg a párttitkár tanácsai arra serkentették, hogy másképpen próbáljon közelebb kerülni a fiatalokhoz. Ismerkedni kezdett velük, *személyesen elbeszélgetett az ifjúmunkásokkal.* Két fiatal melléje állt: *Bukta Sanyi*, meg *Bán Jóska*, és azután közösen kezdtek tanakodni, gondolkodni azon, vajon mit szeretnének a fiatalok, hogyan lehetne velük megszerettetni a DISZ-t. Hát a fiatalok sok mindent szerettek volna; volt, aki népi táncot, másik színjátszó-csoportot, a harmadik ping-pongot. És mindegyik szabadidőt a DISZ-rendezvények idejére.

Ezek voltak az előzmények. Ma már a hétfő a fiataloké. *Ekkor vannak a tánc- és kultúrpróbák, s miután erre szívesen eljárnak a fiatalok, erre a napra tették a Petőfi-iskolát is.*

A propagandista *Bukta Sanyi.* Ő szervezi a Petőfi-iskolát és gondoskodik arról, hogy mindig színes, érdekes legyen a foglalkozás. Sikerült is úgy megszerettetni a fiatalokkal a Petőfi-iskolát, hogy ma már minden bizonnyal akkor is ott lennének a fiatalok, ha utána nem következne tánc- és kultúrpróba.

A DISZ-szervezet megerősödött. Igaz, kicsi, mindössze 14 tagból áll, de ezek szeretik a DISZ-t és szívesen végeznek el minden munkát. Mert ma már a DISZ nemcsak kultúrmunkát és oktatást végez. A fiatalok *a felszabadulási verseny sikeréért dolgozva készülnek a DISZ II. kongresszusara.*

Minden ifi tett versenyvállalást és igen lelkesen küzdenek teljesítéséért. Négy tanuló: *Bukta Sanyi, Kovács Lajos, Perge* és *Patai Sanyi* versenyre hívta egymást. Vállalták, hogy *mindnyájan leteszik az önállósító szakvizsgát legkésőbb április 4-ig.*

A dicsőségtábla is hirdeti, hogy jól dolgoznak a DISZ-tagok. Elsőnek áll rajta *Gál Sándor* neve, aki mindössze 22 éves, de már *Munka Érdemrendes* szolgálattevő. A fiatalok az „öregek" versenyét is segítik. Ők készítették el minden szolgálati hely számára a „*Versenyhiradó*"-t, melyen feltüntették a sztahanovista szint követelményeit, és gondosan vezetik az egyének és brigádok dekándonkénti eredményeit is. Emellett a különböző szolgálati helyeken táblák hirdetik, hogy fontosabb esetekben milyen intézkedéseket kell tennie a térfelvigyázónak, forgalmistának, vagy más beosztású vasútasnak. Ezeket is a DISZ-esek készítették.

Egy baj van: kicsi a DISZ-szervezet. Akárhogy igyekeznek, döntően nem tudják befolyásolni a termelést. Többek között ez adta azt az elhatározást, hogy még egyszer alaposan körülnéznek a szolgálati helyeken. Hisz lehetetlen, hogy ne legyen több fiatal egy ilyen fontos állomáson.

„Elveszett" DISZ-tagok

Ez a munkájuk szorosan összefügg a DISZ II. kongresszusára való készülődéssel: *megerősíteni a szervezetet, valamennyi fiatalt bevonni a DISZ munkájába.* Nem volt hiábavaló egy kicsit jobban körülnézni. Egyetlen séta a pályafenntartási dolgozók között kiderítette, hogy öt fiatal dolgozik ott, akik azelőtt DISZ-tagok voltak, de valamilyen módon „*elvesztek*". A fűtőházban is „*felfedeztek*" két régi DISZ-tagot, akikkel azelőtt senki sem törődött. S vajon, ha valamennyi DISZ-szervezet körülnézne a portáján, hány „elveszett" DISZ-tagot lehetne fellelni?

A hét „új" DISZ-tag most majd jelentősen megerősíti a szervezetet, lehetővé teszi, hogy *a pályafenntartásnál önálló DISZ-csoportot alakítsanak*, mely versenyre kel a forgalmi DISZ-csoporttal a felszabadulási verseny és a DISZ II. kongresszusa tiszteletére.

A vasutas fiatalok életéből

— A FELSZABADULÁSI KULTÚRVERSENYRE Bánréve állomás DISZ táncscoportja is nevezett. A fiatalok új műsorral készülnek a nagy kulturális seregszemlére.

— A DISZ II. KONGRESSZUSA és a varsói Világifjúsági Találkozó tiszteletére a Szolnoki Járműjavító mozdonyjavító *„Ságvári"* DISZ-brigádja versenyre hívta ki valamennyi járműjavító ifjúmunkás mozdonyjavító brigádját. Az ifibrigád vállalta, hogy havonta 12 helyett 13 darab futójavítást végez, jelenlegi 132 százalékos teljesítményüket havonta két százalékkal emelik, és a VIT időpontjára elérik a 144 százalékos átlagot. Havonta összegyűjtenek 10 mázsa hulladékvasat, a VIT-ig pedig 60 mázsát. Munkájukat kiváló minőséggel végzik.

— A KONGRESSZUSI KÜLDÖTTÉRTEKEZLET tiszteletére *Erdélyi Ibolya*, a Szombathelyi Járműjavító esztergályosa azt vállalta, hogy munkateljesítményét 1: százalékra emeli. Vállalását máris túlteljesítette, 138 százalékot ért el.

— EGY MOSZKVAI FŰTŐHÁZ Komszomol-szervezetéhez irtak levelet a Keleti fűtőház DISZ-szervezetének tagjai. Levelükben arra kérték a szovjet fiatalokat, hogy ismertessék velük munkaversenyben szerzett tapasztalataikat, módszereiket, hogy azokat ők is fel tudják használni munkájuk során.

— PÁROSVERSENYRE HIVTÁK ki a szolnoki tömb DISZ-szervezeteit a Keleti tömb DISZ-szervezetei.

VASUTAS TANÁCSTAGOK

DEBRECENI IGAZGATÓSÁG

Antal Géza műsz. főell. Debrecen fth., Budaházi József raktárnok Tokaj, Borbély János kocsim. Rakamaz, Boros Sándor adm. Db. Jl., Bodnár Ferenc mks. Záhony, Borsodi János ig., Czibere Ferenc főszakm. Db pft., Csaba Gyuláné bérelsz. Db. Jl., Demeter Mihály mks. Záhony, Dankó Bertalan mks. Záhony, Dankó István mks. Záhony, Erőss Ferenc vőr. Vásárosnamény, Egerházi Irén adm. Db. Jl., Fodor Mátyás int. Püspökladány, Fekete Sándor asztalos Db. Jl., Faragó Gábor kocsivizsg. Db. Jl., Törizs János lakatos. Db. Jl., Foggas Sándor kocsirend. Záhony áll., Gulácsi Péter int. Kisvarda, Győrffy Antal s. mks. Db. fth., Gyenge Lajos fő áll. előlj. Ebes, Gy. Balogh Gyula v. váltókez. Komoró, Gyarmati Antal fő. munkam. Sáp, Gyarmati Erzsébet lakatos Db. Jl., Gyurindák Lajos pm. Záhony pft., Hásfői Béláné szem. pénzt. Fegyvernek, Halmosi Lukács áll. fön. Kemecse, Hiripi Sándorné eszterg. Db. Jl., Halász János mks. Záhony, Helmeczi Sándor Db. Ig., Jenei Béla munkam. Turgony, Jakab Ferenc mks. Záhony, Jónis Sándor, mks. Záhony, Krasznai Mihály áll. vez. Bul, Kiss József műsz. ell. Db. fth., Koródi Sándor v. főell. Mátészalka, Kánási László int. Nyíregyháza, Kaczir János mks. Nyírkarász, Kabai Sándor áll. kez. Nyírkarász, Király József mks. Db. Jl., Koroknai Jenő főmérn. Kelemen László g. lak. Db. Jl., Karmazsin Béláné konyh. alk. Db. Jl., Kalanics András mks Záhony, Kovács Ferenc mks Záhony, Klupta János mks. Záhony, Lippai Sándor pmks. Hajdúnánás, Magyar József vez. váltóőr Kenderes, Máté Dezső munkam. Rakamaz, Mátyás Ferenc p. őr Hajdúnánás, Magi Sándor lak. Db. Jl., I. Mónus Géza mks. Záhony, Márai András mks. Mátészalka pft., Nagy Sándor áll. kez. Nyírkarász, Nádasi Ferenc csop. vez. Db. Jl., Palló Pál vez. váltókez. Görögszállás, Papp Sándor lakatos Db. Jl., Pokol Miklós mks. Záhony pft., Pokol Béla mks. Záhony, Sárvári János főint. Püspökladány, Sólyom Istvánné adm. Db. Jl., Szénási Gábor e'öm. Haldúszoboszló pft., Szakolcai György int. Nyíregyháza Kisvasutak fth., Székely Ferenc málházó Fehérgyarmat, Sz. Szabó Imre ell. Sárand, Szircsi Elek mks. Mátészalka pft., Szilágyi Károlyné főpénzt. Tiszafüred, Szász Sándor ir. vez. Deb. áll., Szavadi Antal kocsirend. Záhony, Theil Sándor ell. Egerfarmos, ifj. Tanka Márton rakt. kez. Kaba, Tóth Ambrus lakatos Db. Jl., Tóth Lajos lakatos Db. Jl., Vásárhelyi János m. főint. Db. fth., Vida Imre mks. Db. Osztószertár, Vadnai Imre kocsirend. Db áll., Veselényi József mks. Db. Jl., Zelenka András lakatos Db. Jl.

(Folytatjuk.)

A vasutak kialakulásának története*

7. A vasúti rendszerek kialakulása

A közforgalmú vasutak építése a kapitalista gazdasági rend fejlettebb korszakában kezdődött, olyan korszakban, amelyben a liberalizmus volt a gazdasági politika irányító elve. A tőke szabad érvényesülése kedvezett a vállalkozó szellemnek, amelyet a kormányok, a vasútépítés gazdasági előnyeit felismerve, törvényes intézkedésekkel is szívesen támogattak. A kormányok többnyire nem is voltak abban a helyzetben, hogy a vasutakat állami vállalkozással tudták volna kiépíteni.

A tőkekoncentráció viszont nem volt annyira kifejlődve, hogy egy-egy tőkéscsoport egy országra vagy annak nagy részére kiterjedő vasútépítési tervet meg tudott volna valósítani, ennélfogva minden államban számos *vasúttársaság* alakult, amelyek rövidebb-hosszabb vasútvonalak építésére vállalkoztak.

Az *állam* kezdetben csak annyiban korlátozta a vasútépítést, hogy a vasutak létesítésének jogát állami felségjognak tekintette, és a magánvasút építést *engedélyhez* kötötte. Az engedélyt egyes államokban a *háramlási jog* biztosításával adták ki, azaz annak a kikötésével, hogy az engedélyes vasút meghatározott idő (pl. 90 év) elmúltával üzemképes állapotban köteles a vasutat az államnak átengedni.

Az engedélyezéssel az állam vasútépítési joga az engedélyesre szállt át. Az *engedélyes magánvasúttársaságok* az engedéllyel sok esetben visszaéltek, az engedélyeket nagy összegekért áruba bocsátották, annyira, hogy némelyik vasút építéséhez a harmadik vagy negyedik tőkéscsoport fogott csak hozzá. Az engedély vételára növelte a beruházási tőkét. A vasúttársaságok az építés folyamán gyakran küzdöttek pénzügyi nehézségekkel, amelyeket csak súlyos kamattal terhelt kölcsönökkel tudtak áthidalni. Ilyen körülmények között a vasútépítés sok esetben annyira költségessé vált, hogy a vasút jövedelmezősége nem volt biztosítva, sőt több vasúttársaság csak ráfizetéssel tudta fenntartani az üzemet. A vasutak egy részének kedvezőtlen üzemmenete miatt később a tőke tartózkodott az újabb vasútépítési beruházásoktól.

A vasútépítéshez szükséges tőkét csak úgy lehetett biztosítani, ha az állam *kamatgaranciát* vállalt. A kamatbiztosítás lényege abban állott, hogy az állam a vasútépítő társasággal kötött szerződésben a vasút jövedelmezőségét és ezzel az elsőbbségi részvényei osztalékának kifizetését úgy biztosította, hogy a vasút jövedelmét a megállapított felső határig kiegészítette, a jövedelemkiegészítést azonban a vasútnak — ha jövedelme a felső határt meghaladta — vissza kellett térítenie.

Az államok a magánvasúttársaságokat a törvényben biztosított egyéb *támogatásokban* is részesítették, így: kisajátítási jogot engedélyeztek, a hitelnyújtást jelzáloghitel formájában is lehetővé tették, adómentességet és illetékmentességet biztosítottak, ezenfelül sok esetben hozzájárultak a vasúttársaságok tőkéjéhez.

A kamatbiztosítási rendszer előmozdította a vasútépítést, de a drágán épített, rosszul szervezett és rosszul vezetett magánvasutak támogatása, a kamat biztosítása mind nagyobb mértékben vette igénybe az államok anyagi erőit.

A magánvasúti rendszernek *egyéb hátrányai* is mutatkoztak. Az állami érdekből fontos, de kevesebb haszonnal kecsegtető vasútvonalak építésére a tőkések nem vállalkoztak. Az államnak nem volt megfelelő befolyása a magánvasutak díjszabáspolitikájára, amely hibának az ország gazdasági élete vallotta kárát. Hiányzott a vasúti közlekedés egységes fejlesztése és irányítása, a vasúttársaságok gyakran nem tartották megfelelő üzemképes és üzembiztos állapotban vonalaikat, és nem helyeztek súlyt berendezéseik korszerű fejlesztésére, miként az előzőkben már láttuk.

Ezeket a visszaéléseket részben az *állami felügyeleti rendszer* bevezetésével, részben a vasutak *államosításával* igyekeztek megszüntetni.

Az *államvasúti rendszernek* már a vasutak kialakulásának kezdetén sok híve volt, mégis csak a múlt század második felében tudott tért hódítani. Az államosítás forgalmi és gazdasági jelentősége rövidesen nyilvánvalóvá vált. Az állam érvényesíthette befolyását a díjszabási politikára, létrehozta a csatlakozást az egyes vasúttársaságok vonalain, valamint a nemzetközi forgalomban, a vasútépítésnél érvényesíthette a honvédelmi szempontokat, és mentesíthette az állam pénzügyeit a súlyos kamatbiztosítási terhektől.

Az államvasúti rendszer századunkban a legtöbb európai államban érvényre jutott, a kapitalista államok között legutóbb *Franciaországban* és *Angliában* is.

Mint láttuk azonban, a *kapitalista államvasút* sem szünt meg kapitalista vasút maradni, és a kizsákmányoló tőkésrend annak működésére is mindenütt rányomta a maga bélyegét.

Több államban ma is tiszta *magánvasúti rendszer* van, más államokban viszont ún. *vegyes rendszerrel* találkozunk, amikor is az országban az államvasút mellett magánvasutak is működnek.

Európában a legnagyobb és legfejlettebb államvasúti rendszer *Németországban* alakult ki. A vonalhálózat 1939-ben 51 400 km volt, amely a fasiszta háború után csökkent; 1949-ben 43 600 km-t tett ki, amelyből a *Német Demokratikus Köztársaság* területére esik 12 900 km.

Európán kívül a legnagyobb vasúti rendszer az *Amerikai Egyesült Államokban* található, ahol magánvasúti rendszer van. Az egyes nagyobb vasúttársaságok 1500—35 000 km hosszú hálózattal rendelkeznek. Az összhálózat — mint láttuk, csökkenő tendenciát mutatva — 1949-ben 361 000 km-t tett ki.

A *Szovjetunióban* valósult meg először a *szocialista államvasúti rendszer*, amely példaképül szolgál a *népi demokráciák* számára.

A *Föld vasútvonalainak hossza* 1840-ben 7679, 1860-ban 108.000, 1880-ban 372 000, 1900-ban 790 000, 1951-ben közel másfélmillió km volt.

(Folytatjuk.)

* Csanádi György: „Vasúti üzem" című könyvéből.

Nemzetközi HIREK

Európa munkásai a német militarizmus feltámasztása ellen

Amint ismeretes, a Szakszervezeti Világszövetség nyilatkozatot közölt az atomháború veszélyéről és teljes szolidaritását fejezte ki a Béke Világtanács felhívásával kapcsolatos határozatokkal. Az SZV nyilatkozata hatalmas visszhangot keltett a világ minden részében. Európa munkásai megmozdultak, hogy tiltakozásukat fejezzék ki a Wehrmacht feltámasztása ellen. A háborús tűzfészekben, Nyugat-Németországban egymillió munkás szüntette be munkáját a felfegyverzés elleni tiltakozása jeléül. A tiltakozók között tízezer számra ott voltak a békére vágyó nyugatnémet vasutasok is, mintahogy ott voltak a Rajna-vidéki szakszervezetek Wormsban megtartott értekezletén is. A vasutas felszólalók közül többen hangsúlyozták, hogy hazájuk amerikai zsoldban történő felfegyverzése meggátolja az egységes Németország helyreállítását. Pár nappal előtt Hamburgban a vasutasok együtt tüntettek a kikötőmunkásokkal és közel 30 ezren meneteltek a nemrégen még agyonbombázott utcákon, hogy felemeljék szavukat a béke mellett.

Franciaországban az Országos Békemozgalom elnöksége határozatot hozott, amellyel február 6-át a német fegyverkezés elleni emlékeztetés nemzeti napjává nyilvánította. Ezen a napon a francia munkásság — köztük negyedmillió francia vasutas — egy emberként hallatta hangját, mutatta elszántságát azok ellen a veszélyes üzelmek ellen, amelyeket Amerika parancsára a nyugateurópai államok kormánykörei végeznek a dolgozók megkérdezése nélkül és azok ellenére.

SZOVJETUNIÓ

Tömörítéssel rakott kocsiknál jelentkező megtakarítás a szovjet kocsiparkban

Sztálingrádból, a Volga-menti körzetből érkezett híradás szerint egyre nagyobb sikereket ér el a szovjet kereskedelmi szakszolgálat dolgozóinak kezdeményezése, a tömörítéssel végzett kocsirakodás. Az elmúlt esztendőben csupán a sztálingrádi körlet kereskedelmi főnökségei 8710 kocsival kevesebbet igényeltek hasonló árumennyiség elszállítására, mint az előző évben.

Ez a siker arra ihlette a vasút vezetőit, hogy háromhetes iskolán a tömörítéssel végzett rakodás élenjáró gyakorlati módszereit megismertessék az érdekelt dolgozókkal. A szemináriumokon külön-külön is foglalkoznak az egyes árufajták rakodásának módozataival. Nagyon érdekes volt például annak a módszernek az ismertetése, s gyakorlati bemutatása, melynek segítségével egy négytengelyes vasrakoncás pőrekocsira tíz tonnával több fát tudtak felrakni, mint amennyit a norma előír.

A Volga-menti vasutasok az értékes munkagyőzelmen lelkesedve, határozatilag kimondották, hogy az új tapasztalatokkal megerősödve, ebben az esztendőben 18 ezer kocsit szabadítanak fel egyéb áruk számára, ennyivel gazdagítják a szovjet kocsiparkot.

KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁG

Minden második vasutas sportol a Kínai Népköztársaságban

A Kínai Népköztársaság vasutasai örömmel és eredményesen vesznek részt az egyre terebélyesedő népi sportmozgalomban. Mi sem jellemzőbb a kínai vasutasok lelkes közreműködésére, mint az, hogy 1950. óta a kínai sportoló vasutasok száma százezerről 520 ezerre emelkedett. Ez a szám annyit jelent, hogy minden második kínai vasutas tevékenyen résztvesz valamilyen sportágban.

Pekingből érkezett jelentés szerint, február 2-án — a kínai vasutasnapon — a népköztársaság valamennyi tartományában és városában a vasutas dolgozók ezrei mérték össze erejüket és jelentkeztek vetélkedésre a sportegyesületeknél.

A hatalmas Kínai Népköztársaságban jelenleg 4412 nagyméretű sportstadion és sporttelep áll a legkorszerűbb felszereléssel a kínai vasutasok rendelkezésére.

VIETNAMI DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG

Új vasútvonalat épitettek a vietnami vasutasok

A TASZSZ jelenti Hanoiból: A háború során a vietnami vasutasok hősi önfeláldozással és sikeresen szállították a néphadsereg részére szükséges lőszert és egyéb utánpótlási anyagot. Sok vasutas hős neve került a dicsőséges harcát vívó vietnami nép legszebb dalaiba.

Alig ért véget a háború, nemcsak a rombolásokat állították helyre, de új vasútvonal építéséhez is hozzákezdtek. Február közepén fejezték be a Hanoi—Maknanygualj (Kína határán) vezetett vasútvonal építését. Ugyanezen a napon — ünnepélyes keretek között — elindult az első szerelvény is.

A SZOVJETUNIÓBÓL

Nemrégiben költöztek be új lakóházaikba a Szovjetunió délnyugati vasútvonala darnyici csomópontjának dolgozói. (Foto M. Ozerszkij)

A soproni vasutasok teljesítménye a felszabadulási verseny egyik ékköve

Érdekes kiszögelést képez a magyar határ Sopronnál. A Lővérek fehér hósipkától fedett feje messzire kilátszik a rőtszínű erdőkoszorúból. Egy 58-as osztrák ÖBB-mozdony most vontatja szuszogva a Franciaországból érkező importszerelvényt. A vonat hófúvás nyomaitól terhesen érkezik a napsütötte s mégis hideg, széljárta soproni tájra. És alig érkezik meg ez a szerelvény, máris engedélyt kér a másik. Tele van az állomás SNCF rakott, az ország belsejébe menő és onnan jövő kocsikkal.

Nehéz körülmények között, áldozatkész munkával bizonyítják a soproni vasutasok, hogy szívük dobbanása együtt ver a hazáéval, ott kint a határon is megmutatják: *számíthat rájuk népi államunk.* Múlt év decembere óta közel kétszerese a kocsiforgalom, és ez háromszorosan múlja felül az állomás kapacitását. A *soproni GYSEV*-állomáson megy keresztül a *sopron—szombathelyi* elegy, a közeli szomszédos határállomások is erre irányítják forgalmukat, és ez bizony nemcsak az állomás forgalmát, de a dolgozók felelősségét is megsokszorozza.

Emelkedik a vonatok átlagos terhelése

Hogy mennyire megnőtt a soproniak munkája, izelítőül elmondjuk, hogy amíg az egy vonatra eső átlagos terhelés értéke az előző években 500 tonna volt, a múlt év végén már 650-re emelkedett, és ma, a felszabadulási versenyben már 1044 tonna, a tervhez viszonyítva 160,6 százalék. A kocsimozgatást a versenyben átlagosan 114,3, a kocsitartózkodási terv üket pedig 143,6 százalékra teljesítik. *Szemerics István* elvtárs, normatiszt és *Lőrincz Béla* elvtárs kocsiszolgálatos tiszt nem győznek betelni az élenjárók méltatásával. Hangsúlyozzák, hogy a kocsirendezők és a forgalmi szolgálattevők jó szervezőmunkájának, az irányvonatok gyors összeállításának, a kollektív munkának köszönhetik sikereiket. Nem kell féltetni, akármennyi kocsit zúdítanak be Ausztria, Győr, Szombathely felől az állomásra: *Fülöp Sándor, Bencsics János* és *Németh Károly* siktolató brigádjai balesetmentesen, minőségi munkával, boszorkányos gyorsasággal, dicséretesen dolgoznak. Szükség is van a gyorsaságra, hiszen a régi létszámmal bonyolítják le a kétszeres forgalmat. Az osztrák vasutasokkal baráti módon együttműködnek. Vonatkísérőik Ebenfurtig átjárnak osztrák területre, nincs közöttük nézeteltérés, minden úgy megy, mint a karikacsapás.

Példás együttműködés

A felszabadulási versenyt segíti a jó együttműködés a fűtőházzal, de le nem becsülhető szolgálatot tesz *Lovas Gyula* oktatótiszt elvtárs is, akinek *„Durrantyúja"*, a soproniak „Útközője" jól forgatott fegyvere a dolgozók nevelésének. *Lovas* elvtárs 147 vasutast oktat. A dolgozók 94 százaléka állandóan résztvesz az oktatásokon, a félévi vizsgán nem tudott „rosszabb" jegyet adni a négyesnél. Érthető, hogy ilyen dolgozók, akik ismerik az utasításokat, s akiket olyan lelkes vezető oktat, mint *Lovas* elvtárs, olyan teljesítményekkel, eredményekkel büszkélkedhetnek, mint a soproniak.

Lelkesség és lendület — a soproniak sikerének titka.

A Gazdasági Vasutak személyforgalmának fejlődése

Kormányzatunk a Gazdasági Vasutak elé többek között azt a feladatot tűzte ki, hogy erősítse a dolgozó parasztság és az ipari munkásság szövetségét, elsősorban a falusi lakosság részére utazási lehetőségek biztosításával. Ennek a nagyhorderejű feladatnak megfelelően összegyűjtöttük a személyszállításra irányuló igényeket és tervbevettük, hogy a vonalakon, ahol ilyen igény felmerül, sürgősségi sorrendet tartva a személyforgalmat bevezetjük.

Törekvésünk elsősorban arra irányult, hogy személyvonalaink — ahol erre lehetőség van — a MÁV-vonatokhoz csatlakozzanak. Emellett nem feledkeztünk meg a falusi dolgozók másirányú igényeinek kielégítéséről sem. Lehetőséget nyújtottunk arra, hogy a tanyákról a parasztok a piacra, a gyermekek iskolába, a mezőgazdasági munkavállalók munkahelyeikre utazhassanak.

A fejlődés méreteit mutatja a vonatok és az utasok számának növekedése. 1948-ban vonalainkon személyszállítás egyáltalán nem volt. 1954-ben már 22 vonalon rendszeres, mindennapos személyszállítást bonyolítottunk le. Az utasok száma 1954-ben 1949-hez viszonyítva 1570 százalékkal emelkedett. Naponta átlag 7500 utast szállítottunk.

A fejlődés az idén tovább folytatódik. Január hó 14-én újabb vonalon, Iregszemcse—Nagykónyi viszonylatban indult meg a személyforgalom. A 17 kilométeres vonalon a forgalom napról napra növekedik. A menetrendszerű vonatokkal a személyszállítás mellett a darabárukat és kocsirakományú árukat is szállítanak. Tárgyalásokat kezdtünk a postaküldemények szállítása érdekében is. Ennek a tervnek megvalósulása esetén a postának nem kell lényegesen magasabb költségű lovasfuvart igénybevenni.

Itt kell megemlékezni azokról az intézkedésekről is, amelyek az utasok kényelmét és a jegyvizsgálók munkájának könnyítését jelentik. Korábban a menetjegyek kiszolgáltatását a közlekedő vonatokon a vonatkísérő jegyvizsgáló végezte. Az utasforgalom emelkedése jegyvizsgálóinkat egyre túlzottabban igénybevette. A menetjegyek kiadása mellett az ő kötelességük volt az utasokkal egyidőben fuvarozott darabáruk — főként piaci áruk — elszámolása. Ezek a feladatok annyira lekötötték jegyvizsgálóinkat, hogy a rövid távon utazó utasoknak nem mindig tudtak menetjegyet kiszolgáltatni. Az utasoknak is kényelmetlen volt a zsúfolt kocsiban a jegyváltás elintézése. Ezeknek megszüntetése érdekében — ahol erre lehetőségünk nyílott — külön személypénztári szolgálatot rendszeresítettünk, ahol az utasokkal együtt a fuvarozott áruk elszámolását is torlódás nélkül elvégzik.

Elsősorban olyan MÁV—GV csatlakozó állomások jöttek tekintetbe, ahol az utasforgalom mindkét viszonylatban számottevő. Például: Dombóvár, Gyula és Fegyvernek. A jegypénztárakat egyelőre elővételi pénztáraknak tekintjük, s a vonat indulása előtti menetjegyváltás elmulasztása büntető bírságot nem von maga után. Az utasok örömmel fogadták kezdeményezésünket. Az eddigi gyakorlat azt bizonyítja, hogy ma már alig akad olyan utas ezeken az állomásokon, aki menetjegyét ne az állomási pénztárnál váltaná meg.

Tábori István

A miskolciak bele akarnak szólni a felszabadulási serlegért folyó versenybe

(Tudósítónktól.) A múltban sok sikert elért miskolci dolgozók a felszabadulási versenyben eddig nem bizonyultak méltóknak jó hírnevükhöz. A verseny jelenlegi szakaszában azonban teljesítményük emelkedő irányzatot mutat. Különösen *Miskolc személypályaudvar* dolgozói igyekeznek, hogy eredményeik megjavításával beleszólhassanak a felszabadulási serlegért folyó versenybe. *Nagy* Károly forgalmi szolgálattevő és brigádja február 19-én 59,6 százalékról 86,2 százalékra emelte menetrendszerinti vonatindítási teljesítményét.

Példamutatóan végzi munkáját *Török* József kocsimester, valamint *Soltész* László tolatásvezető és brigádja is. Kocsitartózkodási tervüket az előírt 8,56 óra helyett 7,58 órára teljesítették.

VÁCON AZ ÉLÜZEMSZINT ELÉRÉSÉÉRT HARCOLNAK

„Ma már minden dolgozónk eltökélt szándéka, hogy hazánk felszabadulásának tiszteletére elérjük az élüzemszintet" — írta nemrég a *„Szocialista Vasútért"*-ban váci levelezőnk.

— Hogyan halad a megvalósulás felé az élüzemszint elérésére vonatkozó célkitűzés? — érdeklődünk *Kapitány* elvtárstól, *Vác állomásfőnökétől*, most, hogy a levél megjelenése óta eltelt néhány hét.

— Sajnos, nem valami jól — hangzik a válasz és nyomában a magyarázat: — bárhogyan igyekszünk, nehezen tudunk zöldágra vergődni, mert a tolatós tehervonatok késve érkeznek állomásunkra, rendszerint beleesnek a személycsoportokba és torlódást okoznak. A szobi, de főleg a rákosrendezői vonatokról van szó. Rákosrendezőre ezenkívül még az a panaszunk, hogy *rendezetlenül küldi az elegyet.* A váci kocsik keverednek a balassagyarmatiakkal. Ha van a vonatban 15 kocsink, biztos 15 helyen találjuk s nekünk gyűlik meg vele a bajunk.

— Ha pedig rendezett az elegy s jól megy a tolatás, rendszerint a géppel van baj — szól bele a beszélgetésbe *Szalai Sándor* elvtárs, forgalmi szolgálattevő. — Az éjszaka is a szobinál 10 perc alatt elkészültünk a tolatással, de a gép kétszer is kezelt, összesen 65 percet.

— Rákosrendezőről két vonat hozza az elegyet — veszi át ismét a szót Kapitány elvtárs — a 298-as, amely 22 óra 34 perckor érkezne. de éjfél előtt ritkán jön meg és a 262-es 3 óra 30 perckor. Alig fejezzük be a 298-as rendezését, kezdhetjük a 262-esét. *Sokat segítene rajtunk, ha egy vonattal, a 262-vel jönne az elegy,* itt feloszlana és vinné vissza a gyarmati meg a váci helyi elegyet. Akkor legalább egy tehervonat tolatna, nem kettő.

A menetirányítóktól is több támogatást várnak a váciak. Kérik, hogy többet törődjenek a váci elegyek sorsával.

Régi problémája az állomásnak *a veresegyházi vonal vágányhelyzete is,* ez azonban rövidesen megoldást nyer, nemhiába szorgalmazták állandóan. A dolgozók már nagyon várják azt az időt, amikor a veresegyházi vonatok nem zavarják a fővonali forgalmat.

— Akkor aztán passzió lesz itt a munka és úgy megy majd a verseny, hogy szinte repül — mondja *Bukovics István* kocsirendező, aki mint új felvételes éppen most vizsgázott sikerrel a forgalmi utasításból és nagy kedvvel végzi munkáját a többi fiatal dolgozóval együtt.

Mondja is *Gyurik* elvtárs ÜB-elnök, hogy *sosem vették még ilyen komolyan a versenyt a váci dolgozók, mint most.* Szép példája is akad ennek. Itt van például *Arányi István* tolatásvezető esete. Az egyik esti váltásnál derült ki, hogy *Almási Gyula* tolatásvezető nem jöhet szolgálatba. Arányi elvtárs — ugyanaz, aki annakidején a Kilián György öntőipari szakiskola égését felfedezte és elsőnek sietett a tüzet oltani — éppen akkor tette le a nappali szolgálatot, de vállalkozott rá, hogy bent marad Almási helyett éjszakára. Huszonnégy órai szolgálat után másnap a 12 órai pihenője leteltével saját turjával ismét ott volt éjszakai szolgálaton, mert mint mondotta: *a brigádját nem hagyja.* Felolvasáskor, a hangosanbeszélőn és a termelési értekezleten meg is kapta a megérdemelt dícséretet, ezenkívül 100 forint főnöki jutalmat.

Akadt persze olyan is, mint például *Horváth László* kalauz, aki sokszor elmaradt a szolgálatból indokolatlanul. Több ismétlődő eset után büntetésből el is helyezték. Az ilyenek azonban mind ritkábbak ma már Vácott. A fegyelem észrevehetően szilárdul, a versenyszellem egészségesen fejlődik. A januári 102 százalékos terveljesítés után február első dekádjának teljesítései közül már nem egy közel jár az élüzemszinthez. Még egy kis erőfeszítés és az eredmény nem marad el: Vác állomás dolgozói elérhetik az április 4. tiszteletére felajánlott élüzem szintet.

Egyre élénkebb a verseny a felszabadulási serlegért

A felszabadulási verseny utolsó szakaszához érkeztünk. A hátralévő hónap alatt dől el, melyik vasúti szolgálati hely pályázhat esélyesen a verseny szép győzelmi jelvényéért, a felszabadulási serlegért. Éppen ezért fokozódik a verseny az egymással vetélkedő szolgálati ágak és helyek között. Különösen a fűtőházak és a járműjavítók *„kapcsoltak rá"*, hogy a többi szolgálati ágat megelőzve, közülük kerüljön ki a győztes.

A fűtőházak között a verseny eddigi szakaszában a *szegedi fűtőház* és a *Keleti-fűtőház* tört az élre. A szegedi fűtőház dolgozói januárban valamennyi élüzem feltételt teljesítettek. Különösen jó eredményt értek el a százelegytonna-kilométer-terv 145,5, a mozdonykilométer-terv 122,5 és a haszonkilométer-terv 132 százalékos teljesítésével. A Keleti-fűtőház is teljesítette az élüzemfeltételeket. A százelegytonnakilométer-tervnél 130,7, a mozdonykilométer-tervnél 126 százalék teljesítést értek el. A januári teljesítmények alapján a legjobbak között van még a *tapolcai*, a *miskolci*, a *debreceni* és a *dombóvári* fűtőház.

A járműjavítók közül a januári teljesítmények alapján a *Szombathelyi Járműjavító ÜV* került az első helyre. Második a *Szolnoki Járműjavító*, harmadik a *Debreceni Járműjavító*. Negyedik *Miskolc*, ötödik az *Északi*, hatodik a *Landler Jenő Járműjavító ÜV.*

A járműjavítók gőzmozdonyjavítási tervüket darabszámban 100,8 teherkocsijavítási tervüket pedig 110,7 százalékra teljesítették.

Akik kulturális színvonalon tartják személyvonatainkat

Reggel 7 óra van, amikor *Bukta Lajos* és felesége a Keleti pályaudvaron felszáll a 412-es számú vonat 55 567-es számú kocsijába. A kocsi ragyog a tisztaságtól, kellemesen előfűtött, az ablakok tiszták. *Bukta* elvtárs a mezőszemerényi gépállomás traktorosa meg is jegyzi:

— Mennyivel más, mint mikor utoljára jöttünk.

A kiváló traktoros ritkán utazik, mégis észreveszi, hogy gondos kezek tartják rendben a kocsit.

Minden percben tudják mi a tennivaló

A személy- és munkásvonatok szerelvényeinek rendbetartása a Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozóinak feladata. Ha betartják a vonatelőkészítés technikai utasításait, ha átérzik felelősségüket dolgozótársaik iránt — akik ki tudja felsorolni hányféle céllal szállnak vonatra —, akkor becsületes munkával igyekeznek az utazást minél kényelmesebbé tenni.

A kocsiszolgálati főnökség műhelyei előtt ott látjuk az üzem virágcsokrát. A verseny nyilvánossága élő és cselekvésre késztető, hiszen nemsokkal előbb cserélték a csokor „virágait": *Nagy Imréné* kocsitisztító, *Haraszti István* asztalos minőségi munkája, 154 százalékos teljesítménye, vagy *Kiss Flórián* bádogos 149 százalékos teljesítménye valóban beleillik ebbe a bokrétába. Amint kiderül, a kocsiszolgálat dolgozói ismerik a 24 óra minden percének tennivalóját, hiszen technológiai leírás segíti őket. Ha a szerelvényfordulót nem tudják betartani a forgalmisták, segít leleményességük, az ügyszeretetük. Az érkező szerelvényt kocsivizsgálók nézik meg, belső berendezéseit pedig leltári jegyzék alapján veszik át. A kocsik tisztítása, a felülvizsgálásnál észrevett hiányosságok vagy hibák belső és külső javítása elsősorban a tárolóvágányokon történik. Pótolják a hiányzó sasszegeket, csavarokat, féktuskót cserélnek, beállítják a fékszerkezetet, légfékvizsgálatot tartanak.

A szerelvényt már a tárolóvágányokon előfűtik, itt történik meg az akkumulátorok cseréje, a gáztöltés, az étkező- és hálókocsik vízzel való feltöltése is. Az indulási vágányon a szerelvényeket központi telepről fűtik tovább, mígnem a mozdony gőzszolgáltatása fel nem váltja az előfűtés ilyen módját. Feltöltik a légfék tartányokat, megtörténik az előzetes fékpróba. Szinte egyidőben történik a hídlások, a nyitott és zárt átjárók összekapcsolása, a világítás megindítása, az esetleges rossz égők és akkumulátorok cseréje. A különféle munkáért felelős dolgozók és csapatok, tisztasági utóvizsgálatot is tartanak.

Kocsijavítás szovjet módszerrel

A kocsiszolgálati főnökség kiváló munkával élenjár a felszabadulási versenyben. Januárban 110,6 százalékra, élüzem szintet meghaladóan teljesítette tervét. A *Kovács*-brigád például az egy hónapra előírt 600 kocsikiszabás helyett 800 kocsi munkáját vállalta és derekasan tartja a szintet. Nagy segítségükre van a szovjet *Scseblikin*-módszer, a kisorozásnélküli kocsijavítás. Kifogásolják, hogy a forgalom az utóbbi időben több esetben eltávolította a sérülési bárcát a személykocsikról, miáltal az élet- és a vagyonbiztonságot veszélyezteti és nem kis mértékben hárítja át a felelősséget a kocsiszolgálati főnökség vállaira.

Meggyőződtünk róla: a Keleti Kocsiszolgálati Főnökség dolgozói, a reszortvezetők és művezetők jó irányításával, körültekintő gondossággal, a mai körülmények között elérhető legjobb színvonalon tartják személyszállító vonataink állapotát.

És ezt nemcsak a vasutasok, de elsősorban a munkába sietők és családjukhoz visszatérő dolgozók is észre veszik.

A GONDOS KEZELÉS

Szatmári Gyula Százhalombatta állomás váltóőre, az állomás egyik legjobb dolgozója. A szeszélyes téli időjárásban igen nagy gondot visel nemcsak a váltók és keresztezések, de a váltólámpák gondozására is.

(Forkis Emil felv.)

NYÍLT LEVÉL JÓZSEFVÁROS ÁLLOMÁS KERESKEDELMI DOLGOZÓIHOZ

Mi, Budapest-Nyugati autós ponk dolgozói minden erőnkkel arra törekszünk, hogy a darabárukat az első vonattal továbbítsuk. Azért tesszük ezt, mert jól tudjuk, hogy a küldemény sürgős és türelmetlenül várják rendeltetési helyén. Arról nem is beszélünk, hogy a feladó megfizeti a teherárutól eltérő magasabb fuvardíjat. Úgylátszik Józsefvárosban nem egészen így látják a darabáru fontosságát.

1955. január 14-én 23 óra 10 perckor állomásunkra érkezett hét láda 18 304 számú gyorsáru fuvarlevéllel feladott 520 kilogramm filmküldemény. Ennek az árunak Józsefvárosból abban a kocsiban kellett volna elmennie, amely közvetlenül viszi Lökösházára. A fuvarlevél tanusága szerint az árut 19 órakor adták fel Józsefvárosban. Ott azonban már nem tudták megfelelő kocsiba berakni. Idáig értjük a helyzetet. De ebben az esetben miért hozták a Nyugati pályaudvarra? Miért nem vitték rögtön a Keletibe, hogy személyvonattal, vagy nemzetközi gyorsvonattal azonnal továbbíthassák? Nem tudjuk, de megtettük helyettük. /

Még kevésbé érthető a február hó 4-én történt eset. Nováki kezelő elvtárs állomásunkra hozta a Nagyatádról Rákos állomásra feladott 696/4 számú fuvarlevéllel elszámolt gyorsárut, amely Budapest Józsefváros állomásra február hó 3-án a 162 968 számú kocsiban érkezett. Mi úgy tudjuk, hogy Rákos állomásra nem a Nyugatin keresztül vezet a gyorsáru útja. Józsefvárosban ezt nem tudják? Ha megkérdezzük a kezelő elvtársakat: mi értelme van ezeknek a hiábavaló munkáknak, azt felelik: *„Ahogyan a raktárnok irányítja, mi úgy visszük az árut"*. Furcsa vélemény. Úgylátszik a kezelőknek mindegy, mit raknak fel kocsijukra, s úgy vélik, nekik nem kell tudni, melyik árunak merre vezet a legrövidebb útja.

Szeretnénk, ha a józsefvárosi elvtársak megkeresnék a hibák forrását, mert az ilyen nemtörődöm munka akadályozza a mi felajánlásaink teljesítését is.

A dolgozók nevében:
Hajovics Mihály,
az üzemi bizottság
termelési felelőse.

A szakszervezet elnöksége régi szakszervezeti harcosok tiszteletére emlékestet rendezett

Február 19-én, felszabadulásunk 10. évfordulója alkalmából a régi szakszervezeti harcosok tiszteletére műsorral egybekötött emlék-estet rendezett a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöksége az Északi Járműjavító ÜV kultúrotthonában.

Az ünnepségen résztvettek a a vasút politikai főosztály, a SZOT képviselői. A feldíszített kultúrterem padsoraiban ott láttuk az ifjabb vasutas nemzedék mellett, ünneplő ruhában, ezüstfehér hajjal, vidáman, hosszú évtizedek szakszervezeti harcainak hőseit, példaképeinket.

Az ünnepséget *Feleki Pál* elvtárs, a vasutas szakszervezet titkára nyitotta meg. Meleg szavakkal üdvözölte a megjelenteket, majd arról beszélt, hogy a felszabadulás után a szakszervezetbe tömörült öntudatos vasutas dolgozók az elsők között indultak harcba az új élet megteremtéséért. Emelt fővel, kiegyenesedett derékkal haladtak mindenütt az első sorokban, bár nem volt könnyű a megtett út. Abban, hogy sikereket könyvelhettünk el — mondotta —, nagy része volt annak, hogy szakszervezetünk mindenkor felhasználta a régi szakszervezeti harcosok gazdag tapasztalatait és az új harcosok lendületét.

Ezután *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke mondott ünnepi beszédet. Bevezető szavaiban hálával emlékezett meg a dicsőséges Vörös Hadsereg történelmi fegyvertényéről: hazánk felszabadításáról. — Az ország felszabadítása egyben a vasutasok felszabadítását, fejlődésünk igazi alapjainak megteremtését is jelentette. 1945 tette lehetővé számunkra — vasutasok számára is — azt, hogy 25 évi kényszerszünet után újra létrejöhetett a magyar vasutas dolgozók egységes tömegszervezete: a Vasutasok Szakszervezete. A Bethlen—Peyer-paktum megpecsételte, nehezítette a vasúton dolgozók sorsát. Igyekeztek gerincét törni a vasutasságnak. Ma már mindez a múlté, de a múltat nem szabad elfelejteni. A 25 évi elnyomatást az öntudatos dolgozók nem nézték karbatett kézzel, — cselekedtek erejükhöz mérten. Voltak, vasutasok, akik — mivel nem volt vasutas szakszervezet — a szakmai szakszervezetbe jártak és szervezkedtek, így a vasasokhoz, fásokhoz.

Az 1943-as években az Északi Főműhely, az Istvántelki Főműhely, a Dunakeszi Főműhely, a MÁVAUT és a Központi Pályafenntartási Telep dolgozói szervezkedtek erőteljesebben. 1945 zúzta szét a Bethlen—Peyer-paktumot és adta vissza a vasutasok szervezkedési jogát. Vasutas dolgozóink éltek, de élnek is ezzel a joggal. Amikor hazánk felszabadult, népünk az új szabad élet útján már megtette az első történelmi lépéseket. A mindaddig üldözött, az illegalitás ezer veszélye között dolgozó Magyar Kommunista Párt nyíltan kibontotta zászlaját — hozzákezdett a társadalom

Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke, a szakszervezeti mozgalom egyik régi harcosának átadja az emléklapot.

(Kovács Géza felv.)

egészséges erőinek összefogásához, az új élet megkezdéséhez.

Ezután rövid visszapillantásban vázolta azt a hősi munkát, amely a felszabadulás óta annyi eredményt hozott, s amelyből aktívan vette ki részét a szakszervezet is, a párt vezetésével. Ismertette a szakszervezet segítségével létrejött termelési-, szociális-, sporteredményeket, megemlékezett a szakszervezet jó munkájáról a proletárnemzetköziség elmélyítésében és hangsúlyozta, hogy ma már elmondhatjuk, hogy vasutasaink nem a régi gerincetört, hanem többségükben újtípusú, gerinces, szocialista vasutasok. Elmondotta, hogy azoknak az eredményeknek, melyeket a vasút a párt irányításával elért — szakszervezetünk is részese. A szakszervezeti munka fontos segítője szocialista építésünknek, de ezen a téren van még javítanivaló.

Szakszervezetünk csak akkor tud eleget tenni feladatainak, — folytatta — ha következetesen megvalósítjuk pártunk, a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusi határozatát, a szakszervezeti munkára vonatkozó útmutatását. Ebben a munkában egyaránt számítunk a régi és új funkcionáriusokra. A régi funkcionáriusokat, aktivákat kötelezi eddig végzett jó munkájuk. Tapasztalataikat adják át a fiatal funkcionáriusoknak, hogy még nagyobb eredményeket érjünk el szocialista hazánk felépítésében.

Pártunk és kormányunk szilárdan bízik a sok csatában megedzett vasutas dolgozókban, számít vasutas dolgozóink erőfeszítéseire, amelyekkel, mint már annyiszor a múltban pártunk vezetésével a jövőben is kivívjuk a sikert.

Beszéde végén a béke harcos megvédésére szólította a vasutas dolgozókat, arra kérve őket, hogy necsak a békeív aláírásával tegyenek hitet a béke mellett, hanem munkájukkal, a felszabadulási versenyben tett felajánlásuk teljesítésével is.

Az ünnepi beszéd elhangzása után *Feleki* elvtárs bejelentette, hogy a szakszervezeti mozgalomban kifejtett munkásságuk elismeréséül a szakszervezet elnöksége a régi szakszervezeti harcosokat, s azokat az új szakszervezeti tagokat, akik a felszabadulás óta szakszervezeti munkát végeznek, emléklappal jutalmazzák. A dolgozók tetszésnyilvánítása közben került sor a díszes emléklapok kiosztására.

Az emléklapok kiosztása után *Kazi Ferenc* elvtárs, a szegedi területi bizottság nyugdíjas szervezője köszönte meg a kitüntetést, aki maga is félévszázada vesz részt a szakszervezeti mozgalomban. Utána a fiatal szakszervezeti harcosok nevében *Kristó József* elvtárs, Budapest—Nyugati pályaudvar TBKE ÜV elnöke szólt hozzá, majd az úttörővasutasok üdvözölték az ünnepelteket.

A felemelő ünnepség után kitűnő kultúrműsor szórakoztatta az egybegyűlteket. A műsorban a szakszervezeti központ énekkara, az úttörővasutasok zene- és énekkara, a Landler Járműjavító ÜV színjátszócsoportja, a szolnoki fűtőház tánccsoportja és népi zenekara és több szavaló- és énekművész lépett fel.

Szegedi vasutasok és dolgozó parasztok üzenete a IV. magyar békekongresszusnak

Itt Szegeden, a tanyák messzeségbe nyújtozó világában mindig szoros kapcsolatban élt egymással a dolgozó parasztság és vasutasság. Közösek voltak mindennapi gondjaik, hasonlóak örömeik, mégis talán még sohasem kerültek annyira közel egymáshoz, mint ezen a hideg, csillogóan fehér februári estén, az alsóvárosi vasutas kultúrotthon barátságos termében. Itt érezték meg igazán, ezen az ünnepi béketalálkozón, milyen erővel képes összefogni a béke akarása, a béke szeretete nemcsak a más foglalkozású, hanem a többnyelvű, más arcszínű emberek százmillióit is.

A szegedi béketalálkozón *Nánási László*, az Országos Béketanács elnökhelyettese beszélt a magyar dolgozók egységes, nagy békemegmozdulásáról, a IV. magyar békekongresszusról. A kongresszuson a magyar dolgozók millióinak küldöttei adnak hangot annak a minden becsületes embert átható gondolatnak, hogy alkotó, teremtő békét akarunk, tiltakozunk az imperialisták háborús készülődései, a tömegpusztító fegyverek használata ellen.

— A magyar népet — mondotta — már kétszer hurcolta vérpadra, rántotta a megsemmisülés szélére a német militarizmus, amelyet most ismét fel akarnak támasztani a háború megszállottai. Tetteinkkel, akaratunk teljes harcbavetésével kell küzdeni békénk megőrzéséért.

Lőcsei János Kossuth-díjas főmozdonyvezető fejezte ki ezután a magyar vasutas dolgozók békeakaratát, utalt arra, hogy a békekongresszus tiszteletére a békevonatok százait indították el a vasutasok. A vasutasok — mondotta — a fasiszta dúlás után romokat és roncsokat vettek át örökségképpen, de a Szovjetunió segítségével, önfeláldozó, hősies munkával megteremtették a szocialista vasút alapjait, megoldották a legnagyobb szállítási feladatokat is. Ezzel a helytállással, ezzel az akarattal dolgozunk továbbra is a békéért, s büszkén valljuk magunkat a Szovjetunió vezette, hatalmas béketábor harcosainak.

Vasutasok, dolgozó parasztok, asszonyok tettek hitet a béke mellett. *Sebők Ferencné* hétgyermekes anya valamenynyi magyar anya gondolatát fejezte ki akkor, amikor gyermekei boldog jelenéről beszélt. *Koszó Lajos* egyénileg dolgozó paraszt, a kerület kongresszusi békeküldötte arról beszélt, milyen erős támasza békeharcunknak a munkás-paraszt összefogás. Utalt arra a segítségre, amelyet a vasutas dolgozók nyújtottak és nyújtanak a dolgozó parasztságnak, mezőgazdaságunknak. A kerület parasztságának nevében ígéretet tett, hogy becsületes beadással, a termelés növelésével teszik még szilárdabbá a munkás-paraszt szövetséget.

A béketalálkozó részvevői *Hantos Ferenc* vasutas dolgozó javaslatára távirati üzenetet intéztek a IV. magyar békekongresszushoz és az Országos Béketanácshoz. Üzenetükben a többi között ezt írták: *„A szegedi vasutasok, együtt a dolgozó parasztsággal, a békeharc élvonalában akarnak küzdeni. Közös erővel akarják gyermekeik boldog jövőjét építeni. Békét akarunk, de nem minden áron. Ha kell, fegyverrel is megvédjük hazánk szabadságát, függetlenségét.“*

Szilágyi Sándor
Szeged.

A legkisebbek farsangja

Persze, hogy nem maradhattak ki az idei, talán minden eddiginél jobban sikerült farsang színes örömeiből a legfiatalabbak sem. Ahogy múlt vasárnap este benéztünk a Hámán Kató napközotthon szerpentinekkel díszített szobáiba, bizony jóizűt mosolyogtunk a szemünk elé táruló látványon. Kis tökmagnyi leánykák és fiúcskák — némelyikről még azt sem feltételezné az ember, hogy több összefüggő lépést tud tenni felsőbb segítség nélkül — tarka jelmezekben próbálgatták a tánclépéseket, s a komoly álarcok mögül csak szemük fényes lámpácskája világított. S milyen kényes helyzetek születtek abból, hogy még egymást sem ismerték fel az álarcok mögött.

A kicsiny óvodai székeken kuporgó mamák, papák, nagynénik, nagybácsik körében óriási sikere volt a jelmezbemutatónak, harsogó tetszés fogadta Kovács Miki bemutatkozását, aki jelmezét eleve megcáfoló, félénken remegő hangon rebegte: „Én bátor katona vagyok“, de Sági Marika szavaira is taps és nevetés felelt: „Én egy gyönyörű magyar kislány vagyok.“ Úgy tervezték, hogy a legsikerültebb jelmezeket megjutalmazzák — de lehetett-e különbséget tenni Jókai Anti hófehér szakácsruhája, vagy Hajdú Gyöngyi falatnyi parasztmenyecske jelmeze között? A komoly „zsűri“ sem tudott, így mindenki megkapta a zacskó cukorkát.

A legkisebb farsangolók nem vallottak szégyent műsorukkal sem, bár itt nem hagyhatjuk ki a dícséretből az igazán odaadó, szeretetteljes munkát végzett óvónéniket sem, de a vendégként közreműködő Mészáros Ágikát sem (nem tévesztendő össze Kossuth-díjas színművésznőnkkel), aki a Kék Duna keringőt táncolta.

Túlzás nélkül állíthatjuk, hogy erre a téli farsangi délutánra még nyáron is emlékezni fognak a napköziotthon kis lakói. Sőt akkor a legjobban, mert a délután bevételét — beleértve a „csúcsforgalmat“ lebonyolított büfét is — a gyermekek nyári üdültetési alapjának növelésére fordítják.

Két mozdonybrigád kiemelkedő teljesítménye

A felszabadulási versenyben *Budapest—Ferencváros csomópont* forgalmi szolgálata fokozott mértékben törekszik a jó együttműködésre, hogy a csomópont esélyével pályázhasson a felszabadulási serlegre. Ennek az együttműködésnek eredménye az a két túlsúlyos vonat, amelyet a mozdony és a vonatkísérő személyzet ajánlott fel. *Jakab Gyula* mozdonyvezető ifi-brigádja (fűtők *Borbás László* és *Amler János*) február 13-án 424-143-as gépükkel a 4752/51-es vonattal a Budapest—Debrecen—Budapest közötti 424 kilométeres úton 16,44 tonna szén megtakarításával. Odaútban 593 tonna túlsúlyt vittek, 42 százalékos többterheléssel, vissza pedig 450 tonna túlsúlyt, ami 35 százalékos többterhelésnek felel meg.

Február 12-én *Barka* István mozdonyvezető, *Ondó* István és *K. Farkas* Mihály fűtő 424-175-ös gépükkel ugyanezt a vonatot 8566 százelegytonna-kilométer teljesítésével 12,40 tonna szénmegtakarítással vitték.

Az ilyen kiemelkedő esetek azonban megmutatják a ferencvárosi dolgozók munkájának árnyoldalát is, nevezetesen azt, hogy a fűtőház egy mozdonyra eső átlagos napi teljesítménye csupán 130 kilométer és nagyon sok mozdonyvezető havi 350 órai munkájának eredménye annyi százelegytonna teljesítmény, amennyit egy felajánlásos vonat 18 óra alatt ért el. A vontatási dolgozóknak arra kell törekedniök, hogy fokozzák napi átlagkilométer teljesítményüket.

A RÖNTGENORVOS

Ha kórházban járok, elfog valami ünnepélyesség. És az ünnepélyesség mellé párosul más is: egy kis félelem, megfoghatatlan bizonytalanság, lehangoltság. Ezeket éreztem akkor is, amikor nem mint beteg, hanem mint újságíró mentem a MÁV-kórházba, Hrabovszky tanárhoz.

Fordult a kocka: eddig én voltam a páciens, most a főorvos, a neves tanár lett a „páciens“ — a riportalany. Ez még elfogódottabbá tett. Még sosem írtam olyan orvosról, akinek hírét, nevét, munkásságát idehaza és külföldön egyre többen ismerik meg.

A második emeleten a folyosó végén egy kis táblán ez áll: „Dr. Hrabovszky Zoltán, osztályos főorvos, MÁV orvosfőtanácsos, egyetemi m. tanár“.

Fél egy: ez a „csúcsforgalmi“ idő. A folyosó tele van járóbeteggel. A tanár maga is csak egy félóra múlva jön be szobájába. Magas, egyenes tartású ember. A megfontolt pillantás mögött mindig bújkál egy kis derű, ami talán otthon nevetésbe csap át. Itt azonban, a fehér köpenyben megtestesíti az orvostudóst.

A legelső dolog, amit észrevettem, az volt, hogy rendkívül férfiasan fog kezet az emberrel. Egyszer kezetfogtam a pusztamérgesi kováccsal, s az ő szorítása se fájt sokkal jobban. A tenyere kétszer akkora, mint az enyém, az ereje pedig sokszorosa.

★

Így kezdődött ismeretségem Hrabovszky tanárral. Az első beszélgetésnél még mindketten kissé „idegenek“ voltunk, a másodiknál már feloldódott a feszélyérzet, s amikor harmadik látogatásom után elváltunk, úgy éreztem, hogy régi ismerősök vagyunk.

Először járkáltam a kórházban felszabadult érzéssel, s először léptem be a rendelőbe félelem nélkül. Hogy mivel érte el ezt Hrabovszky elvtárs? Hirtelen nem tudnék választ adni. Néhány jellemző anekdotájával, történetével, a röntgenkészülékekről tartott hosszas és lelkes magyarázatával? Valószínű.

Hrabovszky elvtárs Debrecenben kezdte pályáját. Ismerte Elicher Gyulát, az intézet nagyhírű professzorát, akinek tanársegédje volt. Innen került 1927-ben, az akkor létesült MÁV-kórházba, mint röntgen főorvos.

Hogy milyen kezdet volt, erre egy példát: ezen a napon 30 beteget kellett röntgenezni. A legtöbb gyomorröntgen volt, s a kását kis edényben a felé sége kavarta. Innen indult el Hrabovszky tanár és alig néhány év múlva már külföldi orvosok is felfigyeltek munkájára. Idejének jelentős részét a röntgensugárzás tanulmányozásával tölti.

A röntgensugár rendkívüli gyógyító hatású. Kezdődő rákos daganatokat röntgenbesugárzással szinte teljesen meg lehet gyógyítani. Hrabovszky elvtárs sok orvosnak bebizonyította, hogy a röntgenbesugárzás alkalmazásától nem kell félni. Igaz, a röntgensugár ártalmas a szervezetre, ha azt nagy mennyiségben éri. Az orvos szervezetét is veszélyezteti, különösen akkor, ha naponta sok beteget vizsgál meg. Nálunk általában 100 beteget vizsgál meg naponta egy röntgenorvos, amíg sok külföldi klinikán csak tizedét.

Amikor Hrabovszky elvtárs kezdett a röntgenbesugárzás elleni védekezéssel foglalkozni, összekerült egy német professzorral, Brednowval, aki a röntgenklinikát vezette, Brednow ezt mondta:

— Mi is foglalkozunk a gondolattal, mert nálunk is nagymennyiségű fölösleges röntgensugár éri az orvost.

— Hány beteget vizsgálnak meg átlagban naponta?

Brednow úgy felelt, mintha rendkívüli dolgot mondana:

— Sokat. Van olyan nap, hogy öt gyomorröntgen is előfordul.

Hrabovszky tanár röviddel ezután megszerkesztette az első sugárvédő trochoscopot, amit 1932-ben már alkalmaztak is a MÁV-kórházban. (Ez a beteg fekvőhelyzetben történő vizsgálatára szolgál.)

Hat évvel később, a háború előtt elkészítette a Hraboscop néven ismert sugárvédővel ellátott, dönthető röntgenvizsgáló készüléket. A készülék a háború folyamán elpusztult, de újra konstruálták, és szabadalomnak minősítették.

Jól induló kutatómunkáját megszakította a háború. 1939-ben, Berlinben járta alkalmával ismerkedett meg a híres Chaoul professzorral, aki ma Alexandriában dolgozik, s akkor az épülő berlini röntgenklinika igazgatója volt. Úgy tervezték, hogy 1940 május elsején adják át rendeltetésének a klinikát.

Akkor még azt mondta Chaoul professzor:

— Kizárt dolog, hogy háború legyen! Bizom benne, hogy nem lesz.

Búcsúzóul meghívta Hrabovszky elvtársat a megnyitóra. És a megnyitó napjára már földig lebombázták Európa egyik legkorszerűbben felszerelt röntgenklinikáját. Chaoulnak el kellett hagyni a hitleri Németországot, mert sziriai volt és nem tetszett Hitleréknek.

A háború visszavetette Hrabovszky elvtársat is munkájában. A nehezen elkészített gépek elpusztultak. A háború után, a felszabadulás első napjaiban munkatársaival összeszedte a gépromcsokat és egy kis technikai kollektívával rövidesen helyreállította a röntgengépeket. Azóta kibővítették az osztályt, s ma már 13 orvos dolgozik az osztályon, amelynek 23 ágyas kórházi osztálya is van a daganatos betegek részére. Hol van már a régi kétszobás osztály?

A kórház kartotékjai arról tanúskodnak, hogy a kis kollektíva jól dolgozott. A kartotékok mellett filmkockák mutatják a beteget kezelés előtt és után. Különösen sok ajakrákot gyógyítottak röntgensugárral.

Nem lehet leírni azt, hogy milyen szívvel beszélt mindezekről Hrabovszky elvtárs. Amikor harmadik nap elköszöntem tőle, egy rövid mondatot mondott. Valahogy így hangzott:

— Ugye van egy kis különbség a mi munkánk és az atomgyártók munkája között? Mi gyógyítunk a sugárral, azok meg ölni akarnak.

Már az előző napokon is beszélt a rádióaktív sugárzás roncsoló hatásáról. Tulajdonképpen az orvos is „roncsol“: szétroncsolja a beteg testszövetet, a rákos daganatot. Az atomgyárosok azonban azt akarják, hogy ez a mérhetetlen erő, a rádióaktivitás megölje az emberi szervezetet.

Akkor felelni se tudtam hirtelen, annyira megrenditett a kérdés. A sugarak tudósa, Hrabovszky tanár szavai nagyon egyszerűen hangzottak, de égett bennük a harag.

Csak most tudok felelni. A különbség: ég és föld, víz és tűz, élet és halál. Tudom, hogy ön melyik mellett áll. Mégis arra kérem sokunk nevében: tegyen meg mindent az atomháború ellen! Hallassa szavát Európában a békéért, hiszen mindenütt ismerik.

Ne haragudjon meg ezért, nem akarom oktatni, hisz ehhez nincs jogom. Nem azért, mert fiatal vagyok, hanem azért, mert nem ismerem az orvostudományt. Ezt én úgy kérem, mint fiatal. Hisz ön olyan lelkesen beszélt az ifjúságról. Hogy is mondta? Igen. A fiatalságot az emberiség krémjének nevezte.

Nem vagyok orvos, nem vagyok tudós, de mégis közös útra találtunk. Az útnak két vége van: egyik végén az élet, másikon a halál. Ahogy erre az útra léptünk, háromnapi ismeretség után tudtam, hogy ön míg él, az élet felé vezető úton halad, s küzdi le az út, az előrehaladás nehézségeit.

Sok erőt kíván további munkájához, őszinte tisztelője

Mészáros Ferenc

HOZZÁSZÓLÁS AZ IGAZGATÓSÁGOK VERSENYÉHEZ

A SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁG dolgozói az igazgatóságok közötti versenyt helyesnek tartják. Az eddigi eredmények azt bizonyítják, hogy igazgatóságunk e versenyből eredményesen vette ki a részét, a teljesítmények fokozásával harcolt a verseny sikeréért. Ez a versenyforma felöleli az igazgatóságokra vonatkozó tervteljesítési tényezőket, elősegíti a vasúton a munkaverseny fejlődését. Eredményesen mozgósít a termelékenység emelésére, az önköltség csökkentésére, részletesen elemzi az egyes szakszolgálatok munkáját.

Hónapról hónapra egyre élesebb vetélkedés folyik a hat igazgatóság között a büszke első hely elnyeréséért. Ennek a versenyformának azonban még vannak bizonyos hiányosságai. A havi értékelés a tárgyhónapot követő 20—23 között történik meg. Később jutnak tudomásunkra az elmúlt hónap eredményei, így a következő hónap hibáit sem tudjuk a hibák elemzésének hányában kiküszöbölni.

Az igazgatóságok versenyének komoly jelentősége van, de az összvasutasság között nincs kellő mértékben tudatosítva. A versenyben a dolgozók nincsenek érdekeltté téve. Míg az élüzemszint teljesítése esetén a dolgozók meghatározott jutalmat kapnak, addig az igazgatóságok versenyében elért első helyezésért jutalmat nem adnak. A Szocialista Vasútért szerkesztősége is igen mostohán kezeli ezt a versenyformát. A vasutas-sajtó havonta közli az igazgatóságok helyezését, de a száraz sorok nak nincs mozgósító hatása.

NAGY SEGITSÉGET JELENTENE ezen versenyforma továbbfejlesztésére, ha a sajtó bővebben és részletesebben elemezné a teljesítményeket. Az eredmények ismertetése mellett a lemaradó igazgatóság részére is irányt szabna az elkövetkezendő idők feladatainak megoldására.

Az igazgatóságok egymásközti versenye az egyes szakszolgálati vezetők körében egyre komolyabb érdeklődést vált ki. Éppen ezért a szakszolgálat-vezetőket is érdekeltebbé kellene tenni a versenyben. Az igazgatói alap jutalmazási keretét nem a létszámhoz, hanem az elért teljesítményekhez kellene viszonyítani. Hasonlóképpen a rendkívüli előléptetéseknél, a kitüntetéseknél is az elért eredményből kellene kiindulni.

Az igazgatóságok egymásközti versenyének célja növelni a termelékenységet, csökkenteni az önköltséget a vasút egész területén, tehát az, hogy az egész vasút munkája megjavuljon. Véleményem szerint helyes lenne foglalkozni azzal, hogy a negyedévi értékelés alapján első helyezést elért igazgatóságot tüntessék ki „élüigazgatóság" címmel. Vagyis az értékeléseket olyan alapra kellene helyezni, mint ahogyan az élüzemek értékelése történik. Ez fokozná valamennyi igazgatóságnál a versenylendületet, vezetőknél és beosztottaknál egyaránt.

NEM LEBECSÜLENDŐ DOLOG az, ha valamelyik igazgatóság területén számos élüzem van. Ezen a téren azonban vannak komoly hiányosságok. Az igazgatóság alá rendelt szolgálati helyek könnyen elérhetik az élüzemszintet, abban az esetben, ha az igazgatóság az illető szolgálati hely tervszámait lazán szabja meg. A minisztérium ugyanis a tervszámokat nem szolgálati helyek szerint, hanem az egyes igazgatóságokra állapítja meg. Az igazgatóság úgy bontja fel szolgálati helyekre a terveket, ahogy jónak látja, így fordul elő az az eset, hogy az igazgatóságok részére megszabott terv — a negyedévi értékelés alapján nincs teljesítve, mégis az igazgatóság területén 10—15 szolgálati hely éri el az élüzemszintet.

A tapasztalat azt mutatja, hogy a meglévő versenyformák túlzottan centralizálva vannak. A szakszervezet nem mindig veszi figyelembe az egyes igazgatóságok részéről történő kezdeményezéseket, helyi adottságokat. Például: igazgatóságunk területén már korábban bevezettük a csomóponti versenyt. Akkor a szakszervezeti központ és a 4/C osztály nemtetszésének adott kifejezést, a csomóponti versenyt a későbbiek során országos viszonylatban mégis bevezették.

Ennek a versenynek véleményem szerint hibája, hogy értékelése havonta, utólag történik, menetközben nincs meg a mozgósító hatása. Jónak tartom a csomóponti versenyt igazgatóságon belül, de csak úgy lehetne meg a kellő sikere, ha az eredmények tíznaponként és havonként kerülnének értékelésre. Ez abból a szempontból is jó lenne, mert a nagyobb csomópont szolgálati főnökei többet törődnének a kisebb állomások munkájával, a csomópontokhoz tartozó szolgálati helyekkel, aminek komoly jelentősége van a szakmai és helyi sovinizmus felszámolásában, a kollektív szellem kialakításában, továbbfejlesztésében.

A JÓL BEVÁLT, DE LEÁLLITOTT igazgatóságon belüli csomóponti versenyt a felszabadulási versenyben újra életre hívtuk. Az országos célkitüzések figyelembe vételével ez a versenyforma igazgatóságunk területén igen népszerű volt és újra azzá tesszük. Ez segítette az egész igazgatóság területén a versenylendület fokozását, mert tíznaponként többlet-adminisztráció nélkül ismerjük a csomópontok eredményeit. A havi értékelésbe bevonjuk a csomópont dolgozóit is.

Az igazgatóságok egymásközti versenyének új alapokra való helyezésére történt intézkedés. A tervezetet, illetve a versenypontokat ismertették, azt általában elfogadhatónak tartjuk, de véleményem szerint a versenypontok közé fel kellene venni — egy igen fontos versenytényezőt, *a kocsikiegyenlitést.* A kocsikiegyenlítés hiánya komoly mértékben hátráltatja azoknak az igazgatóságoknak a munkáját, amelyek nem önellátottak ilyen szempontból, a leadásból nem tudják fedezni a feladási kocsiszükségletet.

A munkaverseny első és legdöntőbb feladata a tervek teljesítése, illetve túlteljesítése, az önköltség csökkentése. Ezen a téren vannak hiányosságok, különösen a minisztérium egyes helytelen intézkedései folytán. A terveket többször is változtatják, ami az utóbbi időben igen gyakori. Így előfordul, hogy a dolgozók egyéni vállalásai alatta maradnak a megszabott terveknek.

Az igazgatóságok egymás közötti versenyének továbbfejlesztésével véleményem szerint sokkal többet kell foglalkozni a sajtónak, a szakvonali vezetőknek és a mozgalmi szerveknek.

Ha az igazgatóságok közötti versenyforma megfelelően tudatosítva lesz a dolgozók között, nagymértékben hozzájárul az egész vasutat felölelő problémák megoldásához, a gazdaságos szállítás, takarékosság, a jobb utazási feltételek megteremtéséhez, az új szakasz politikájának megvalósításához.

Pánti Béla,
a szombathelyi igazgatóság vezetője

A dombóvári vasutasok is méltóképpen akarnak bekapcsolódni a magyar—szovjet barátsági hónap eseményeibe

Hosszú és fáradságos munka volt megtudni Dombóvár állomáson, hogy tulajdonképpen ki is az MSZT-szervezet titkára. Hely hiányában nem akarjuk részletezni, hány dolgozótól érdeklődtünk a forgalmi irodától az őrhelyekig, amíg végre *Bordás János* elvtárs, vonatvezető bizonytalanul odanyilatkozott, hogy valószínűleg *Simon István* jegyvizsgáló. Sajnos a kutatás közben azt is meg kellett állapítanunk, hogy az MSZT-szervezet munkáját nem ismerik, sőt sokan még azt sem tudják, hogy mikor kezdődik a magyar—szovjet barátság hónapja.

Két MSZT-szervezet — két külön világ

Simon elvtárssal csak jóval később tudtunk beszélni, amikor visszatért gyékényesi útjáról. S a közbeeső idő alatt csak annyit tudtunk feljegyezni: *Dombóvár állomáson nagyon gyengén dolgozik az MSZT-szervezet.* De közben meggyőződtünk arról, hogy *közvetlen közelben, a fűtőháznál igen jó eredménnyel működik.* Itt nemcsak ismerik a szervezet titkárát, hanem mindenkinek van valami mondanivalója is a szervezet, az aktívák munkájáról. Mi a titka ennek a kiáltó ellentétnek? Az semmi esetre sem, hogy az állomási szervezet elnöke és titkára — *Keszthelyi* és *Simon* elvtárs — igen sok időt töltenek úton. A fűtőházi szervezet titkára, *Horváth III. Lajos* elvtárs szintén sokat utazik, segédkezelő lévén és emellett a helyi Lokomotiv Sportkör ügyintézője is. Mielőtt tovább nyomoznánk a „titkok" után, hallgassuk meg őt, mint mond a szervezet munkájáról:

— Tavaly nyáron, amikor átvettem az MSZT-szervezet titkárságát, még arról sem találtam nyilvántartást, hogy hány tagunk van. Éreztem, hogy egyedül nem tudok megbirkózni a munkával. Elsősorban *jó segítőtársakra volt szükség.* Hasznos segítséget kaptam a pártszervezettől és az üzemi bizottságtól, ma is fő támaszaim a népnevelők és a szakszervezeti bizalmiak. Most, a barátsági hónap előkészítésénél első dolgunk volt az MSZT-aktívák és vezetőségi tagok számbavétele. Akiknek a munkájára nem számíthattunk, azok helyett újakat kerestünk. Igy a vezetőség új tagjaivá jelöltük *Horváth István* művezetőt, *Süköd Sándor* lakatost, *Ambrusovics József* és *Tóth István* átképzős lakatosokat, akik nem utaznak, tehát állandó kapcsolatban lehetnek a tagsággal. Szépen fejlődött a tagszervezés is, felajánlottuk, hogy a barátsági hónap alatt további ötven százalékkal emeljük szervezetünk taglétszámát. Igen fontos, hogy a külső, *a városi, járási, megyei MSZT-szervezetekkel is állandó kapcsolatban legyünk.* Ennek köszönhetjük, hogy rendszeresen tarthatunk színvonalas ismeretterjesztő- és műsoros előadásokat. Legutóbb 22-én volt MSZT-nap, amelyen a gimnázium egyik tanára tartott érdekes, színvonalas előadást, majd ismertettük a magyar—szovjet barátsági hónap jelentőségét. Meg kell említenem, hogy ezen az *előadáson igen sokan résztvettek a forgalmi és pályafenntartási dolgozók közül is, ami azt bizonyítja, hogy él bennük az érdeklődés.*

A jó munka útja

— Éppen ezért — folytatja — úgy gondolom, hogy jobban egybe kellene fogni a három szolgálati ág dolgozóit. MSZT- és kultúraktíváit, együtt kellene készülnünk a barátsági hónap ünnepélyes megnyitására és egyéb rendezvényeire. A barátsági hónap alkalmat adna arra is, hogy szép új kultúrtermünk falai közé végre élet költözzön.

Horváth elvtárs szavaiban és terveiben benne van a válasz arra is, hogyan lehet megszüntetni a két MSZT-szervezet közti kiáltó különbséget. Az együttműködés tervével az állomási MSZT-szervezet vezetői is egyetértenek s a jó szándék sem hiányzik náluk, hogy minél eredményesebbé, sikeresebbé tegyék az idei barátsági hónapot. Az *„MSZT-brigád"* — amelynek *Keszthelyi, Simon* és *Esküdt József* elvtársak a tagjai — felajánlotta, hogy a barátsági hónap tiszteletére további két százalékkal emeli teljesítményét, amely jelenleg is két százalékkal magasabb a sztahanovista szintnél. Összefogottabb, egymást segítő munkával akarják elérni a dombóvári vasúti MSZT-szervezetek vezetői és aktívái, hogy az ottani vasutasok is méltóképpen kapcsolódjanak bele a barátsági hónap ünnepi eseményeibe.

Szegediek a gyorsabb, biztonságosabb szállításért

Az élüzemavatás napján ott jártam Szeged állomáson. Serényen készültek az esti ünnepségre. Ünneprontó az újságíró, amikor az ilyen lázas órákban kinyitja jegyzetfüzetét, előveszi ceruzáját és a kérdések tömegét intézi az elfoglalt emberekhez. Hogyan érték el eredményeiket? A lenedőnagyságú kimutatások, a különböző értékmutatók teljesítései nem mindenkor adnak megnyugtató feleletet a kérdésekre. Láttunk már lelkes, jól összehangolt munkát, mely az értékmutatók tükrében elhalványult és hivalkodó számok tükröztek már olyan látszateredményeket is, amelyek mögött hiába kereste az ember a fegyelmezettség, a közös akarás, a lüktető munkakedv letagadhatatlan jelét.

A számok most is elmondták a magukét. De e számoknál többet mondott az, ahogyan Szeged állomáson a vasút központi problémáival foglalkoznak. Alig néhány hete hangzott el a vasúti főosztály kollégiumán: el kell érni a menetrendszerinti közlekedés, a kultúrált utazás érdekében, hogy a személyvonatokra jól képzett, tapasztalt, udvarias, vasúti földrajzot ismerő, a vasúti egyenruhát makulátlanul viselő egyvizsgálók kerüljenek. És egy nappal a szegedi élüzemavatás előtt hangzott el a szó ugyancsak a vasúti főosztály kollégiumán, hogy a darabárufuvarozás gyökeres megjavítása érdekében úgy kell intézni a vonatkísérőszemélyzet vezénylését, hogy meg felelő hosszú szolgálattal rendelkező, fegyelmezett, példamutató dolgozók kísérjék a darabárut továbbító vonatokat.

És az élüzemmé lett Szeged állomáson már mindkét intelem megvalósult. Mintabrigádokat szerveztek, amelyek a személyvonatokat kísérik és a legjobb dolgozók kaptak állandó beosztást a „D"-vonatokhoz. A legjobb négy vonatkísérő-brigád állandóan a pesti gyorsvonattal és a távolsági személyvonatokkal jár, hat brigád utazik a „D"-vonatokkal. Oly gondossággal válogatták össze a vonatkísérőket hogy nyugodtan állíthatjuk: a személyvonatokkal utazó vonatkísérők előzékeny bánásmódban részesítik az utazóközönséget, segítik az öregeket, gyermekes anyákat, ismerik a vasúti földrajzot, tájékoztatni tudják az utasokat a csatlakozásokról. A darabárut továbbító vonatokkal utazó brigádok pedig mesterei az árukezelésnek, a gondjaikra bízott darabáru időben, sértetlenül rendeltetési helyére jut.

Akik ilyen gyorsan reagálnak az újra, akik ennyire szívükön viselik a vasút központi problémáinak megoldását, azok megérdemlik a nagy megtiszteltetést jelentő csillagot állomásuk homlokzatán.

(z. d.)

SZAKSZERVEZETI BIZALMIAK MUNKÁJÁRÓL

A szakszervezet legkisebb egysége a szakszervezeti csoport. Élén a szakszervezeti munka pillérét képező bizalmi áll. Neve is mutatja: dolgozótársai bizalmából látja el feladatát.

Ma már egyre több olyan bizalmival találkozunk, aki minden szempontból megfelel hivatásának, helyes munkamódszereket alakított ki, csoportja tagjai szeretik és megbecsülik. Ilyen például Pécs állomáson *Légrádi János* bizalmi. Szakvonali munkájában mint tolatásvezető is a legjobbat nyújtja. Szakmai tudását átadja munkatársainak, elvtársai segítségnyujtásáért szeretik és megbecsülik. Csoportjában nincs egyetlen tag sem, kinek problémáit *Légrádi* elvtárs ne ismerné és ne segítené. Például: harcol beosztottjai ruhaellátásáért. Fiatal kocsirendezőknek az illetmény-csizma megérkezéséig leltári csizmát utaltatott ki. Ha szükségesnek tartja, javaslatot tesz egyesek segélyezésére.

Munkájának legkisebb része: a tagdíjbeszedés. Akkor is inkább a csoport tagjai keresik fel, mert valamennyien öntudatos dolgozók, rendszeresen fizetik tagsági díjukat.

Légrádi elvtárs nemrégen másik műszakba került. Uj helyén is szívén viseli munkatársai ügyes-bajos dolgait. Ezért hamar megszerették és bizalmukba fogadták. Olyan dolgokat szervezett be, kik előd jénél nem léptek a szervezettség útjára, nem ismerték fel szükségességét.

Jó módszerrel dolgozik *Kovács Imre* bizalmi is, a dombóvári fűtőház esztergályosa. A termelésben jó példával jár elől: 120 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. Csoportja szakmai színvonalának emelését azzal is segíti, hogy a felszabadulási versenyben két 100 százalékon alul teljesítő, fiatal dolgozó patronálását vállalta.

Az ilyen módszerekkel dolgozó bizalmiaknak van tekintélyük, munkatársaik szeretik és becsülik őket.

Meg kell azonban mondani azt is, hogy nagyon sok bizalmi nem tölti be feladatát, legfőbb hivatásuknak a tagdíjbeszedést tekintik, nem foglalkoznak a dolgozók problémáival és így nem is élvezik csoportjuk bizalmát és megbecsülését.

Ilyen helytelen módszerrel dolgozik Dombóvár állomáson *Béri Mihályné* bizalmi, kinek csoportjához 12 dolgozó tartozik. Nem foglalkozik a csoport tagjainak egyéni problémáival, napi dolgaival és csodálkozik azon, hogy a csoport tagjai a bizalmit *„szükséges rossznak"* tartják és tagsági díjukat sem nagyon fizetik. Az a véleménye, hogy nem akar, „rossz bizalmi" lenni, azért nem követeli meg a rendszeres tagdíjfizetést — inkább lemond. Persze ez bírálat az üzemi bizottságra is.

A bizalmiaknak az a feladatuk, hogy állandóan és rendszeresen foglalkozzanak dolgozótársaik élet- és munkakörülményeinek javításával. Az üzemi bizottságoknak sokkal többet kell törődni a bizalmiak munkájával, ügyes-bajos problémáik orvoslásával. Segíteni kell a helyes munkamódszerek kialakítását, a rossz módszerek felszámolását, mert a bizalmiak csak így válhatnak a szakszervezeti munka pilléreivé.

A bizalmiak azokon a helyeken dolgoznak jól, ahol az üzemi bizottság rendszeresen megtartja a bizalmi értekezleteket és feladatot szab számukra. Beszámoltatja őket a végzett munkáról, így növeli felelősségérzetüket. Az üzemi bizottságok ne intézkedjenek a bizalmiak helyett és tudtuk nélkül; adjanak számukra önállóságot csoportjuk ügyeinek intézésében. Ez a biztosíték arra, hogy a bizalmiak fejlődjenek, hogy saját maguk alakítsák ki munkamódszereiket és kiérdemeljék a dolgozók megbecsülését.

VASUTAS DOLGOZÓK!

Előre a felszabadulási serlegért!

TÍZ ÁLLAMKÖLCSÖN-SORSOLÁS LESZ 1955-BEN

Az Országos Takarékpénztár az idén tíz államkölcsön-sorsolást tart. 1955-ben több mint 550 millió forintot fizet vissza államunk a kölcsönjegyzőknek. Márciusban tartják az Ötéves tervkölcsön utolsó húzását, ezzel az állam visszafizeti az első államkölcsönt. A ki nem húzott kötvényt névértékben fizetik ki.

Az idei sorsolás a következő sorrendben történik: március 6-án a *Negyedik Békekölcsön* második sorsolása *Zalaegerszegen.* Március 20-án az *Ötéves Tervkölcsön* utolsó húzása *Budapesten.* Április 26—29. között a *Második Békekölcsön* hatodik sorsolása *Szolnokon.* Május 27—30. között az *Első Békekölcsön* nyolcadik húzása *Nyiregyházán.* Június 29-én a *Harmadik Békekölcsön* negyedik sorsolása *Siófokon.* Szeptember 18-án a *Negyedik Békekölcsön* harmadik húzása *Egerben.* Október 20—23. között a *Második Békekölcsön* hetedik sorsolása *Veszprémben.* November 13-án az *Ötödik Békekölcsön* első húzása *Budapesten.* November 26—29. között az *Első Békekölcsön* kilencedik húzása *Miskolcon.* Az év utolsó sorsolását, a *Harmadik Békekölcsön* ötödik húzását december 30-án *Székesfehérvárott* tartják.

ELLENŐRZŐ KÖRÚTON

Az állomásvezetők egyik fontos feladata, hogy gondosan, becsületesen ellenőrizzék állomásbejárás alkalmával az állomási berendezések forgalombiztos, jó állapotát. Csernák Pál Pilisvörösvár állomás főnöke lelkiismeretesen végzi ezt a munkát.

(Ferkis Emil felv.)

Emlékezés egy tíz év előtti utazásra

1945. februárjában történt. A háború Budapesten már befejeződött, de a Dunántúlon még dörögtek az ágyúk. A felszabadított területeken százezrek fogtak hozzá a romeltakarításhoz. A lelkesedés nem hiányzott az emberekből, de igen sok családnál hiányzott az élelmiszer. Így voltunk mi is. Sokan gyalog indultak „batyúzni", én azonban idős anyámmal ilyen kockázatos útra nem vállalkozhattam, egyedül pedig nagyon kevés élelmet hozhattam volna.

Véletlenül tudtam meg, a Szabadság újság szerkesztőségében, hogy két nap múlva indul az első vonat Pestről Szolnokra. Informátorom még azt is közölte, hogy a vonat Kőbánya-felsőről indul és tanácsos lesz már kora hajnalban odamenni. Felpakoltuk minden összeszedhető ruhaneműnket, és a meghatározott napon, négyórás gyaloglás után ott topogtunk dideregve a kőbányai állomás előtt, többszáz más hasonló ügyben várakozóval együtt. Mert az első vonat indulásának híre sokak fülébe eljutott. Ugy vártuk ott a februári hidegben a vonatot, mint életünk megmentőjét.

Nem akarom részletezni a kétségbeesés és a remény óráit, amely eltöltött bennünket a várakozás két órája alatt. A vonat azonban egyszer befutott. Civil ruhában volt a mozdonyvezető, a fűtő, akiket a tömeg lelkesen megéljenzett. Sok vasutas „egyenruhája" csupán egy karszalag volt MÁV felirással. Pillanatok alatt megrohamoztuk a teherkocsikból álló „személyvonatot". Jutott az emberekből a tetőre, a kocsik lépcsőjére, a szeneskocsira, de fontos, hogy mindnyájan fent voltunk. A kocsikban nem volt ülőhely. Ordító hideg uralkodott a háború nyomát magukon viselő vagonokban, de a tömeg lassan bemelegítette. Akinek volt ennivalója, megkínálta a szomszédját, jutott egy-egy falat, egy korty meleg ital a derék vasutasoknak is.

Az egyik vasutas elmondotta, hogy régi kommunista vasutasok felhívására állították össze ezt a szerelvényt. Fizetést, ruhát, élelmet még senki sem kapott közülük, egyelőre ilyent nem is vártak. A hazaszeretet, a szabadság boldog érzése hozta őket munkahelyükre. Büszkén újságolta, hogy már dolgozik az Északi Főműhely, javítják a vagonokat, egymásután alakulnak a kommunista pártszervezetek. Elsőrendű feladatunk — mondotta — hogy élelmet szállítsunk a főváros éhező népének és szenet az újjáépülő gyáraknak. Boldogan hallgattuk bizakodó szavait, melynek végén kijelentette: ezen a vonaton viteldíj nincs, mindenki ingyen utazik. Ilyen sem fordult elő még a MÁV-nál — állapítottuk meg egyöntetűen.

És a vonat elindult. Nem voltak zászlók, nem volt ünnepélyes búcsúztatás, mégis mindenki ünnepi hangulatot érzett. Milyen volt az utazás? Szolnokig talán százszor is megálltunk, nem szemaforjelzésre, hanem zászlóintésre. Az is előfordult, hogy mozdonyunkat is elvitték más fontosabb szállításra. Álltunk nyílt pályán német légitámadás miatt, felvettünk a vasút mellett gyalog baktató embereket.

A vasutas hősiesség és emberiesség vonata volt ez a szerelvény, amely annyi viszontagság után mégis csak befutott Szolnokra. A menetidő 35 óra volt. Szolnokon a feldúlt pályaudvar romjai között mindenki kezet szeretett volna szorítani a mozdonyvezetővel, a fűtővel, derék munkájukért.

Ez az utazás jutott eszembe a szolnoki pályaudvaron, a jól fűtött, kényelmes vasúti kocsikban. Most tíz esztendő után szeretném megköszönni ismételten valamennyi vasutas dolgozónak azt a felejthetetlen utazást, az önfeláldozó, hősies munkát.

Vándor Pál

Jegyzetek

Bementem a Déli-pályaudvaron az Utasellátóba ebédelni. Jó félórája várok, amikor arra jön egy pincér. — Kérek egy étlapot! — szólítom meg.

— Kérem, ez nem az én asztalom!

Ha esetleg átülnék az ő asztalához, akkor biztos nem jön oda, hanem a másik pincért küldi, akinek viszont nem lesz asztala az én asztalom. Mikor ekképp filozofálok, megszólít egy felszolgálónő:

— Menüt tetszik?

— Azt — feleltem csodálkozva, mert kitalálta a gondolatomat.

Alig kezdek a kanalazáshoz fut ám egy felháborodott pincér s egyenesen az én felszolgálómra támad:

— Mondja, miért szolgálja ki az én vendégeimet? Ez az én asztalom! — Felémfordult, s megkérdezte, italt hozzon-e?

Kértem egy pohár bort, s ittam erre a pincérre, mert ez volt az első, aki azt mondta, hogy:

— Ez az én asztalom!

★

A Balaton környéki vonalakat balatoni vonalnak nevezik. A balatoni vonal ugyanolyan, mint a többi, csak az a különbség, hogy szebbek az állomásai.

Ha megy az ember Székesfehérvárról a tapolcai vonalon, akkor Balatonakarattyánál kezdődik a balatoni vonal.

Az előzőekből mindenki gondolhatja, hogy Balatonakarattyától szépek az állomások, viszont Fehérvár felé csúnyák. Akarattyától gyöngykaviccsal terítik az állomás előtti térséget, visszafelé murvával. Ha esik az eső, a gyöngykavics csillog, a murva meg sárrá változik.

Ha már a balatoni vonalat széppé akarjuk tenni, akkor néhány állomással ne tartsuk el az illúziót. Vagypedig írjuk ki az ablakra: „Székesfehérvártól Balatonakarattyáig kinézni veszélyes és tilos!" — m —

HIREK

— *NAGYSZABÁSÚ MŰVÉSZESTRE* készül a vasúti főosztály MSZT-szervezete. Az estre meghívják a vasút élenjáró dolgozóit. A magyar—szovjet barátsági hónap keretében megrendezésre kerülő műsoros est az építők Rózsa Ferenc Kultúrotthonában lesz március 23-án.

— **Több mint 20 000 betegnek** adta vissza egészségét a múlt év novembere óta működő pécsi MÁV rendelőintézet. A rendelőintézet a jövőben kiterjeszti az anyavédelmi, terhességgondozási és csecsemőgondozási szolgálatot, valamint itt bonyolítják majd le az időszakos tüdő-, rák- és nemibetegség szűrővizsgálatokat.

— *TIZENHÁROMSZOR JÁTSZOTTA* eddig a Gyöngyösi Kitérőgyár kultúrgárdája Schubert—Hervé Három a kislány című operettjét. A gyöngyösi előadásokon kívül Egercsehiben, Atkáron, Csányon, Vámosgyörkön és a mátraházi szanatóriumban rendeztek nagysikerű előadást. Az operett főszerepeit Jankovits Jenő, Antal Lajos, Üveges Éva, Jakkel Mihály és Tóth Mária játszák.

— **Műsoros farsangi bált** rendezett a Keleti-pályaudvar MNDSZ szervezete február 26-án. Az est bevételéből március 8-án, a nemzetközi nőnapon megvendégelik a dolgozók gyermekeit.

— *A NŐK A TERVÉRT*-mozgalomban az Északi Járműjavító dolgozó női kiváló eredményt értek el. Börcsök Andrásné tömítő 176, Szekeres Margit esztergályos 137, Darázs Ilona csiszoló 174 százalékot teljesített.

— **Nagy sikerrel mutatta** be a kiskőrösi vasútas kultúrcsoport a *Csárdáskirálynő* című operettet Fülöpszálláson és Szabadszálláson. Február 27-én Kiskőrösön közkívánatra negyedszer is előadják a színművet.

— *SÚLYOS BALESETET HÁRITOTT EL* a Csorna melletti bágyogszováti kiadóőr, Kiss elvtárs. Észrevette, hogy az őrház előtt elhaladó 107-es számú gyorsmotorvonatnak leszakadt a hordrúdja és beleakadva a talpfába feltépi a pályatestet. A súlyosnak ígérkező balesetet Kiss elvtárs leleményessége megakadályozta. A rohanó motoros vezetőjének figyelmét idejében felhívta a rendellenességre.

— **Az angol vasutas szakszervezet** végrehajtó bizottsága elfogadta a Kínai Népköztársaság meghívását és háromtagú küldöttséggel képviselteti magát Kínában a májusi ünnepségeken.

— *KONTOR GYURKA HŐSTETTE* címmel múltheti számunkban beszámoltunk arról, hogy egy fiatal fiú hogyan hárított el bátorságával egy súlyos balesetet. Csanádi György elvtárs, a MÁV vezérigazgatója Kontor Gyurkát ezer forint jutalomban részesítette.

— **Feltörte** a tisztított baromfival rakott kocsikat a kecskeméti pályaudvaron Szabó Jánosné alkalmi munkás és két leánya. A vasúti rendőrség társadalmi tulajdon fosztogatása miatt őrizetbe vette őket.

— *A REMÉNYPUSZTAI TSZ* parasztjai baráti találkozóra hívták patronálójukat, a pécsi fűtőház mozdonybrigádjait és javító lakatosait. A találkozón a vasutasok megfogadták, hogy a jövőben még gyorsabban készítik el a szükséges szerszámok javítását és késedelem nélkül továbbítják a tsz által feladott árukat.

— **Az MNDSZ megalakulásának** 10. évfordulója alkalmából február 17-én ünnepi gyűléseket tartottak a szombathelyi igazgatóság területén. A gyűléseken emlékéremmel tüntették ki a legrégibb MNDSZ-tagokat.

— A „LILIOMFI" című színdarabbal vesznek részt a győri fűtőház fiataljai a felszabadulási kultúrversenyen.

Leveleink nyomában

Egy kultúrotthon panasza

Kultúrotthonunkban az 1954. évi ellátmányból 20 000 forint értékben belső felújítási munkálatokat végeztünk. Hét helyiségben újrafestettük a falakat, rendbehoztuk az ajtókat, ablakokat, székeket, átépítettük a villanyberendezést és új szekrényeket kapott a mintegy 5000 kötetes könyvtárunk is.

A mi kultúrotthonunk most belül szép, de kívül nagyon szegényes és csúnya maradt. A kultúrotthon külsejének rendbehozására már nincs karbantartási hitelünk, pedig az épület kívülről is a vasút tulajdona. Egy évvel ezelőtt a külső karbantartásra igértek 70 000 forintot, sőt Tóth János igazgatóhelyettes elvtárs, a politikai osztály, a szakszervezet területi bizottságának és a váci pályafenntartási főnökségnek vezetői a helyszínen megbeszélést tartottak a 70 000 forint felhasználásáról, az épület rendbehozásáról. A pénzből azonban semmi sem lett.

A meglévő hibákat társadalmi munkával már nem lehet helyrehozni. A tetőn rossz a cserepezés, eső idején a padláson vödörrel fogjuk fel a vizet. A csatornákból a víz a falra ömlik és az új falfestést, valamint a belülről szép épületet a beázás és a tönkremenés fenyegeti. Ha így marad sokáig, akkor hiábavaló volt mindaz, amit az épület belsejének rendbehozására költöttünk.

Nagy István
kultúrotthon előadó,
Balassagyarmat.

Búcsú a vasúttól

Somogyszob állomás dolgozói a közeli napokban ünnepségre gyűltek össze. 30 esztendős becsületes, kemény szolgálat után nyugállományba helyezték *Balogh Lajos* MÁV ellenőrt, aki az utóbbi két évtizedben, mint vonatvezető teljesített szolgálatot közöttünk.

Felszabadulásunk óta állomásunkon ez volt az első nyugállományba helyezés. Éppen ezért dolgozóink elhatározták, hogy ünnepi estet rendeznek *Balogh* elvtárs tiszteletére a vasutas kultúrotthonban. A gyönyörűen feldíszített asztalok mellett mintegy 140 főnyi vasutas és vasutas-családtag gyűlt össze, hogy búcsúztassa a mi szeretett és megbecsült Balogh elvtársunkat.

Balogh elvtárs az ünnepségen meghatódva mondott köszönetet nyugdíjáért pártunknak és kormányunknak, amely lehetővé tette, hogy hosszú szolgálata után nyugodt, emberhez méltó életet éljen tisztességes nyugdíjából.

Mi is boldogok voltunk, mert láttuk, hogyha megőregszünk felelősségteljes munkánk közben, akkor sem feledkezik meg rólunk népi államunk és biztosítja számunkra a szép és nyugodt öreg kort.

Némethy N.
Somogyszob állomás.

Ésszerű javaslatok

Nemrégiben átszervezték üzemünket. Ez idáig rendben van. Az azonban nincsen rendben, hogy az átszervezést megelőzően a vasúti főosztályról közénk „repítettek" egy csomó rémhírt: *„megszűnünk", „racionalizálnak bennünket"*, stb. A hírek valótlanoknak bizonyultak, de ez sajnos csak az átszervezés után derült ki, addig azonban közöttünk a bizonytalanság, a kedvtelenség uralkodott és ezt a munka is megérezte. Ha rémhírek helyett a főosztály munkatársai az új vállalat pontos felépítését és rendeltetését közlik velünk, akkor mindezt elkerülhettük volna.

És még valami, ami az átszervezéssel kapcsolatban — véleményem szerint — említésremélto. Azelőtt *„MÁV Épületszerelő Vállalat"* voltunk, most *„MÁV Budapesti Előgyártó Építési Főnökség"*-re kereszteltek. Ezt a nevet nem értjük. Nem volna érthetőbb, magyarosabb és szebb is, ha nevünk mondjuk ez lenne: a *„MÁV asztalos, lakatos és vasbetonszerelő üzeme."*

Szécsi Dezső
a MÁV Budapesti Előgyártó Építési Főnökség dolgozója.

„Közel százezer forint a sárban"

Lapunk január 24-i számában megjelent fenti című cikk alapján a vasúti főosztály 6. szakosztálya és a MÁV Anyagellátási Igazgatóság vizsgálatot tartott a szegedi MÁV Építményi Vasanyagjavító ÜV-nél. Megállapították, hogy a hiányosságok valóban fennálltak. A cikk nyomán a hiányosságok nagyrészét már a vizsgálat megkezdéséig megszüntették. A kijavított hajtókákat, bálatargoncákat és hajtányokat a szakszertár elküldte rendeltetési helyére. A javításra érkező hajtókák részére a műhely tárolóhelyet biztosított. A pályakocsik őrzését a szertárőr mozgási körzetének kiterjesztésével, illetve a pályaudvari rendőrség bevonásával biztosítják.

★

A miskolci igazgatóság VI. osztálya közölte szerkesztőségünkkel, hogy a január 10-i Ütközőben említett 5700 kilogramm féksarú nem tünt el, azt a Lenin Kohászati Művek telepén a „Martin nyugati" anyagtéren kirakták és felhasználták. Az érték behajtására a könyvelőség a cikk megjelenése előtt megtette az intézkedést.

★

Lapunk január 3-i számában *Meglopták a dolgozó népet* című cikkünkben téves értesülés folytán Örsi János neve szerepelt Örsi Antal helyett. Örsi János elvtársnak, Kiskunlacháza gépállomás dolgozójának semmi kapcsolata nem volt a cikkben szereplő személyekkel.

Levelezőink írják

AZ UTASELLÁTÓBAN

Friss, jobbnál-jobb áru kínálja magát az Utasellátó Nyugati pályaudvari árudájában.
(Magyar Fotó — Vadas Ernő felv.)

SPORT

A sportköri választásokról

Az elmúlt héten foglalkoztunk összevont sportegyesületünk Országos Szervező Irodájának néhány belső kérdésével. Cikkünkben rámutattunk arra, hogy a három sportegyesület vezetőiből álló Országos Szervező Iroda munkája helyenként nehéz, de leküzdhető akadályba ütközik. A feladat nagysága azonban megsokszorozta a tapasztalt vezetők erejét, s kisebb zökkenőktől eltekintve helyesen irányították sportolóink munkáját.

Hogy mennyire csak a kevésbé fontos kérdéseknél merülnek fel viták, azt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy az egyik legnehezebb kérdésnél, a szervezés kérdésénél máris nagyszerű eredményeket értek el.

A szervezés egyik legfontosabb feladata jelenleg a vezetőségválasztás. Az OSZI a választási munka előkészületeit munkaterv alapján kezdte el

A sportkört küldöttjelölő taggyűlés összesen 255 sportkört érint. A sportkörök ennek a feladatnak eddig már majdnem mindenütt eleget tettek. Az OSZI által kiküldött munkatársak összesített jelentéseiből kitünik, hogy mindenütt nagy érdeklődés mellett zajlott le a küldöttválasztó taggyűlés. A gyűléseken a sportköri tagoknak körülbelül 70 százaléka vett részt. Igen helyesnek bizonyult, hogy a taggyűlések előkészítésébe az eddiginél fokozottabb mértékben kapcsolódtak be a szakszervezeti szervek. Miskolcon a területi bizottság munkatársai alaposan tanulmányozták a sportkörök eddigi munkáját, sok hasznos tanáccsal szolgáltak a jövőt illetően. Szombathelyen a sportkör taggyűlésén a területi bizottság elnöke, és a VTSB képviselője is jelen volt. A Pécsi Lokomotiv Sportkör taggyűlésén a területi bizottság elnöke jó hozzászólásával segítette a taggyűlés munkálát. A Rákospalotai Lokomotivnál, az Autótaxi Sportkörnél, a vállalatvezetőkön kívül számos műszaki vezető is résztvett a taggyűlésen.

Általános hiányosság volt, hogy a költségvetési keretösszegeket még nem ismerték és így az egyes helyeken sok felesleges vitát okozott. Kevés volt a hozzászólás, elsősorban a sportkörök és a DISZ-szervezetek hiányos kapcsolatáról.

A sportköri taggyűlések mellett négy helyen már a területi választásokon is túl van a tagság. Szombathely, Debrecen, Pécs és Miskolc már kijelölte választottját a márciusban Budapesten sorrakerülő országos vezetőségválasztásra.

A területi választások előtt minden területi és városi szervező iroda az illetékes területi instruktor részvételével költségvetési értekezletet tartott. Ez igen helyes volt. Ezeken az értekezleteken ugyanis a sportköri elnökök igen sok olyan kérdésre kaptak választ, melyeknek felvetése a választási küldöttközgyűlések alkalmával a valódi feladatokról vonta volna el az időt és figyelmet. A felkészülés terén különösen Szombathely és Debrecen járt elöl jó példával. A közgyűlésen értékes beszámoló és számos hozzászólás hangzott el. Sok szó esett az egyes szakosztályok — elsősorban a labdarúgók — hibáiról, viselkedéséről. E téren értékes volt Tölgyesi József, a Szombathelyi Lokomotiv taglának hozzászólása. Beismerte a labdarúgók egyes túlkapásait és hangsúlyozta, hogy ennek elkerülésére igen jónak látja az OTSB nagyaktíva-értekezletét, s a maga részéről ígéretet tett arra, hogy a nevelés munkálából, a fiatalokkal való foglalkozásból fokozottan kívánja kivenni részét.

A területi választásokon kevés szó esett az MHK-ról. Ez a kérdés már hosszabb idő óta fáló pont sportolóink körében és most már ideje lenne, hogy a felsőbb vezetők megtalálják azt a helyes utat, melyen az MHK testnevelési rendszer céljához érkezhet.

Jelenleg még folyik a területi és városi küldött-választás Szegeden és Miskolc területén. Pénteken Budapest területének 35 sportköre képviselőivel tartották meg a budapesti küldöttközgyűlést. A területi és városi választások után március 19-én kerül sor a nagy érdeklődéssel várt országos vezetőségválasztásra.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztéri... I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Szt... 83 ss. — Telefon: 228—995 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 8. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM. 10. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. MÁRCIUS 7.

A magyar—szovjet barátság hónapja folyamán a magyar vasutasok fokozottan kifejezésre juttatják hálájukat és szeretetüket a Szovjetunió hős vasutasai iránt, akik testvéri segítséget nyújtanak számukra. Képünkön Osznova állomás egyik ifi-brigádját látjuk. Fél év alatt 123 túlsúlyos szerelvényt továbbítottak, 800 tonna tüzelőanyagot takarítottak meg.

(Foto Agenpress)

A MAGYAR—SZOVJET BARÁTSÁG HÓNAPJA

Nézz körül gyönyörű hazánkban — eltűntek a tíz év előtti romok s helyükön új házak, gyárak, új létesítmények épültek. Nézd az embereket — már nem látják reménytelennek a jövőt. Szemekben derű, bizakodás, s kezük szorgosan dolgozik, mert tudják: *a szocialista holnapot építik.* Megváltozott, újjászületett az ország s újjászülettek az emberek. S ennek az újjászületésnek minden mozzanata a Szovjetunió segítségére emlékeztet.

Az új gyárakban számos szovjet gépet találsz, a földeken traktorainkkal egysorban sztálinyecek dübörögnek, s a kenyér, mely ma a szabad magyar földből sarjad, tíz év előtt először szovjet vetőmagból szökkent szárba.

A gépet, traktort, vetőmagot szovjet vasutasok hozták a határig s a magyar vasutasok szállították és szállítják rendeltetési helyére. Most a felszabadulás 10. évfordulóján, amikor a hagyományos magyar—szovjet barátság hónapját ünnepeljük, emlékezz arra is, hogy *az első mozdony elindulásánál szovjet katonák segítettek s az első pályákat, hidakat szovjet műszaki segítséggel építettük újjá.* S a szovjet segítség az eltelt 10 év alatt soha nem szünetelt, sőt egyre több lett, egyre gazdagabb.

Szovjet mérnökök segítettek *Sztálinváros* tervezésénél és építésénél, szovjet kolhozparaszt-küldöttség adott tanácsokat a terméshozam növelésére, szovjet vasutasok segítettek a szocialista vasút alapjainak lerakásához. *Iván Fjodorovics Panyin*, a „*Szocialista Munka Hőse*" tanította meg mozdonyvezetőinket többek között arra, hogy *ha szabad a pálya, jó az út, és a gép, akkor vezessék a mozdonyt a műszakilag megengedett legnagyobb sebességgel.* E tanítás következménye, hogy útjára indult hazánkban is a felemelt sebességű mozgalom. *V. G. Blazsenov* nyújtott segítséget a mosástól-mosásig mozgalom elindításához, amely amióta elterjedt gyakorlatilag, *megszüntetett egy nagy veszedelmet, a kazánkőképződést.* A kazánkőképződés megszüntetése többek között a szénfogyasztás csökkentését eredményezte. Szovjet vasutasoktól tanultuk meg az „500 kilométeres" és a „2000 tonnás" mozgalom alkalmazását. A „*2000 tonnás*" mozgalom egyik fő módszere a széntakarékosságnak. *Ennek köszönhetjük, hogy tehervonataink 18—20 százalékkal több terhet visznek, mint a felszabadulás előtt.* S éppen most, a magyar—szovjet barátsági hónap idején indul új sikerekre az egybekapcsolt „2000 tonnás" és „500 kilométeres" mozgalom, mely így együtt az eddiginél még több segítséget nyújt a magyar vasútnak.

A magyar vasutasok hősi harcot folytatnak a széntakarékosságért. A széntakarékossághoz legtöbb tapasztalatot a szovjet vasutasok nyújtották. *A két mosás közötti mozgalom 30, a „2000 tonnás" mozgalom 20, az „500 kilométeres" mozgalom 10, s a jobb szovjet tüzeléstechnika alkalmazásával párosult hazai kezdeményezés 20 százalékos széntakarítást eredményez, az elért széntakarékossági terv teljesítésénél.*

A szovjet emberek segítsége mindenre kiterjedő, rendkívül széles. A vasutasok egészségvédelmét szolgáló budakeszi tüdőszanatórium tervezéséhez *Nevrajer* szovjet professzor adott tanácsokat. De lehetne még hosszan sorolni a szovjet emberek segítségét, a vasútnak, az országnak, amely párosulva a magyar nép szorgalmával és hősi erőfeszítésével, a romok helyén virágzó országot teremtett s hazánkat elmaradottságából a jólét és emberi haladás földjévé varázsolta a párt vezetésével.

Magyarország ma azok között halad, akik a béke megvédésének szent jelszavát tűzték zászlajukra. A szocializmust építő népek nagy családjához tartozunk, ahhoz a családhoz, melynek élén a Szovjetunió halad, s ahol mindig önzetlen, testvéri támogatásra találunk. Népünket történetében először köti barátsági, együttműködési és kölcsönös segélynyújtási szerződés olyan nagyhatalomhoz, amely a barátságot és segítést két szuverén ország egyenjogú szerződésének tekinti.

A magyar—szovjet barátsági hónap alkalmából, amely most különös jelentőséget nyert azzal, hogy egybeesik felszabadulásunk 10. évfordulójával, köszöntjük szovjet elvtársainkat, a megvalósult szocializmus országát, ahol napjainkban győzelmesen folyik a kommunizmus építése. A barátsági hónap alatt mi magyar vasutasok is számot adunk elért eredményeinkről, munkagyőzelmekkel tanusítjuk, hogy jól használtuk fel azt a mérhetetlen segítséget, melyet a Szovjetunió nyújtott és nyújt nekünk.

A SIEMENS-TÁVÍRÓGÉPNÉL

Pogarasi Katalin Budapest-Nyugati pályaudvar távirdájában kiváló munkát végez a Siemens-távirógépnél.

(Kovács Géza felv.)

A lengyel, csehszlovák, magyar és német vasutasok nemzetközi békegyűlésén részvevők felhívása Franciaország és Nyugat-Németország vasutasaihoz

A béke nevében és népeink boldog jövője iránti mély gondtól áthatva, mi, a *Lengyel Népköztársaság*, a *Csehszlovák Köztársaság*, a *Magyar Népköztársaság* és a *Német Demokratikus Köztársaság* vasutasai hozzátok fordulunk, francia és nyugatnémet kartársaink.

Ma döntenek Bonnban a német militarizmus újrafelfegyverzését célzó, a békére a legnagyobb veszélyt jelentő párizsi szerződésről.

Mi, azért gyűltünk össze *Berlinben*, hogy kinyilvánítsuk közös akaratunkat és eltökélt szándékunkat aziránt, hogy meghiúsítunk minden olyan kísérletet, amely ezen háborús paktum valóraváltására irányul, mindent megteszünk a béke fenntartásáért.

Az agresszív hatalmak egy kis csoportja az USA imperializmus vezetésével a mi békés építő munkánkat, azt az új és szép életünket fenyegeti, amelyet mi a legnagyobb erőfeszítéssel alkottunk. Fenyegeti férfiaink és asszonyaink, öregeink és gyermekeink életét. Az imperialista kalandorok csoportja, amely egy újabb világégést készít elő, titeket is fenyeget. Halált hozó atomágyúikat, amelyek Nyugat-Németországban állomásoznak, nemcsak kelet felé irányítják, hanem Burgundia virágzó szőlőire, Franciaország községeire, helységeire, városaira és fővárosára, Párizsra is. Terveik szerint Európának füstbe és romokba kell temetkeznie.

Ennek sohasem szabad megtörténnie!

Mi még nem felejtettük el a múlt háború borzalmait, még jól emlékszünk a porosz csizmára, amely Európa arcát oly borzalmasan beszennyezte. Lengyel, csehszlovák és francia dolgozók, magyar és német hazafiak akkor a fasiszta Németország elleni harcba vetették erejüket és életüket, a mostani komoly helyzetben mi sem fogjuk magunkat kímélni, a béke ügyét saját kezünkbe vesszük és a békét a legvégsőkig megvédjük.

Mi a népi Lengyelország, a Csehszlovák Köztársaság, a Magyar Népköztársaság és a Német Demokratikus Köztársaság vasutasai teljes határozottsággal jelentjük ki: *amennyiben a párizsi egyezményeket a népek akarata ellenére jóváhagyják, akkor mi olyan intézkedéseket hozunk és támogatunk, amelyek országainkban a békés építés védelmét megszilárdítják és biztosítják.*

Hiszünk ügyünk győzelmében; a békés emberiség igazságos ügye győzni fog! Mi jelentős erővé váltunk, és erőteljesen felemeljük szavunkat az újabb háborúra uszítók veszélyes és aggodalomra okot adó politikája ellen. Szilárdan és határozottan áll a szervezett béketábor és mint egy intelem hangzik egész Európán keresztül:

Álljatok be a béke arcvonalába! Álljunk szorosan egymás mellé! A legdrágábbról van szó, a békéről, népeink boldog jövőjéről!

Amikor mi mindent megteszünk ami tőlünk telhető a béke megvédése érdekében, felhívunk benneteket: *ne engedjétek meg, hogy a háborús uszítók a ti vasútaitokon halált és pusztulást szállítsanak. Országaink mozdonyainak és kocsijainak az életet kell szállítaniok.*

Francia Kartársak!

Kövessétek a háborús szerződések és az újjáéledő német militarizmus ellen harcoló francia hazafiak kiváló példáját!

Nyugatnémet Vasutasok!

Egyesüljetek valamennyi békeharcossal, nyujtsatok nekik aktív támogatást harcukban. Ne engedjétek, hogy Németország ismét egy új népgyilkolás kiindulópontja legyen!

A párizsi szerződések és a német militarizmus ellen fejtsünk ki egy mindent felölelő ellenállást. A moszkvai és prágai konferenciák, valamint a Szovjetunió javaslatai alapján biztosítsuk a békét!

Felhívunk benneteket, hogy a *Béke Világtanács* bécsi határozatának és a *Szakszervezeti Világszövetség* részéről Európa dolgozóihoz intézett felhívásnak megfelelően 1955. március 10-ét a párizsi szerződések és a német militarizmus újjáélesztése elleni nemzetközi harci napot, velünk együtt, mint az össznémet és egész Európa dolgozóinak szolidaritása napját ünepeljétek.

Eltökélt és rendíthetetlen akaratunkat gyűléseken, összejöveteleken, petíciókkal, tömegmegmozdulásokkal, békeértekezletekkel és az atomháború előkészítése elleni aláírásgyűjtéssel, valamint egyéb akciókkal fogjuk kifejezésre juttatni és a háborús gyujtogatók terveit megsemmisíteni.

Biztosítunk benneteket, hogy minden erőfeszítést megteszünk és minden erőnket bevetjük, hogy közös ügyünket, népeink boldogulását, a béke fenntartását győzelemre vigyük!

Éljen népeink közös harca, a párizsi háborús szerződések és a német militarizmus ellen!

Éljen a béke!

Berlin, 1955. február 24.

Jozef Holar,
a csehszlovák küldöttség nevében,
Robert Menzel,
a Német Demokratikus Köztársaság vasútasai nevében,
Bogyó Géza,
a magyar küldöttség nevében,
Tulowiecky,
a lengyel küldöttség nevében.

Csehszlovák és magyar vasutasok együtt dolgoznak a felszabadulási verseny sikeréért

Bánréve állomásnak igen jó a kapcsolata a csehszlovák határállomással, *Lenardovceval.* A csehszlovák elvtársak nem egyszer enyhítették Bánréve zsúfoltságát, mentették meg az állomást a bedugulástól, azzal, hogy soronkívül gépet küldtek a beérkezett kocsikért. Telefonon beszéltünk *Onderkó* elvtárssal, *Lenardovce* állomás főnökével, megkérdeztük, mi a véleménye az együttműködésről.

Mit mond a lenardovcei állomásfőnök

— Kölcsönösen segítünk egymásnak, amikor csak tudunk, — mondotta tört magyarsággal a csehszlovák határállomás főnöke. — Amig nem voltunk komplexbrigád-együttműködésben, sok volt az engedélyrevárás mindkét részről. Ez most már szinte teljesen megszünt, s ehhez igen jó segítséget adott a felszabadulási verseny. Azelőtt jobbára csak az állomásvezetők kerestek kapcsolatot egymással, most már szinte kivétel nélkül ismeri minden dolgozó a másik problémáit, és különösen a forgalmi szolgálattevők igyekeznek minél jobb kapcsolatot találni egymással. Észrevehetően sokat javult a vonatforduló és bizonyos, hogy a verseny további szakaszában még jobb eredményeket érünk el.

A fűtőház ismét élüzem akar lenni

Eredményes az együttműködés a fűtőházzal is. Itt különösen élénk a versenyhangulat — ismét el akarják érni az élüzem szintet, amelyet tavaly a III. negyedévben veszítettek el. Mégpedig azért nem lehettek harmadszor is élüzem, mert az akkor munkába állott, fiatal műhelyi dolgozóknak sem a szakértelme, sem fegyelmi készsége nem állt valami magas fokon. Felszökött a visszatérő javítások száma.

Ma már lényegesen javult a helyzet. A műhely és a fűtőház régi dolgozói, mint *Németh* és *Lőrincz* elvtárs lakatosok, valamint a legjobb mozdonyvezetők: *Guzi, Fehérpataki, Szaploncai, Ambrus* elvtársak szakértelmük, nevelőkészségük legjavával álltak a fiatalok mellé. A felszabadulási versenyben még jobban összefogtak a dolgozók, a pártszervezet, a kommunisták a verseny motorjává váltak, csak éppen az üzemi bizottság elnökét, *Mag Lászlót* nem érdekelte a verseny, csupán a saját anyagi haszna. A dolgozók azonban nem nézték tétlenül sem azt, hogy elhanyagolja a versenyt, sem szénüzemeit, — leváltották az üzemi bizottsági elnökségről. Most a népnevelők, a szakszervezeti bizalmiak tevékenységének fokozódásával lényegesen javult a műhelyi munka minősége, a százelegytonnakilométer terv teljesítése és az önköltség is csökkent. A fűtőház jó úton halad a harmadszori élüzem cím felé.

Ahol sántít az együttműködés

Erősen sántít az együttműködés Ózddal. Valószínű, hogy az ózdiaknak is van panaszuk a kocsikiszolgálásra, de az állomásnak is jogosak a panaszai: Ózd sokszor kér üres kocsit, de az ottlévőket nem rakja ki, takarítatlanul, nyitott ajtókkal küldi vissza az idegen kocsikat (ez a panasz egyébként vonatkozik a diósgyőri Lenin Kohászati Művekre is), teljesen rendezetlen vonatokat küld s mindezzel tetemes túlmunkát okoz Bánrévének. Még komolyabb zavarokat is okozna ez az állomásnak, ha nem lenne olyan jó tolatásvezetője, mint *Juhász József*, aki bevezette a szovjet lökéssorozatos tolatást és ezzel rendszeresen 131 százalékot ér el a kocsimozgatásnál. Ennek ellenére régi vágya az állomás egész személyzetének a csurgatódomb, amelyet könnyen meg is lehetne valósítani, az úgynevezett rozsnyói csonkavágány meghosszabbításával és felemelésével.

A bánrévei vasutasok legfőbb törekvése, hogy a versenyben kijavítsák a menetrendszerinti indításnál mutatkozó gyengébb eredményüket és még szilárdabbá tegyék a munkafegyelmet. Ezt azonban aligha tudják elérni, ha az üzemi bizottság nem javítja meg a versenyszellemet, a versenynyilvánosságát. Mert — különösen az utóbbi — igen gyenge lábon áll. Pedig a jó versenymunka minden adottsága megvan: a párosverseny a csehszlovák határállomással, a dolgozók lelkes munkaszeretete, a kommunista vasutasok példamutatása és a jó együttműködés a társszolgálati ágakkal.

Felszabadulási műszak március 15 — április 4 között

Közeledik a felszabadulási verseny utolsó szakasza. Ebben az időben a dolgozók fokozott erővel indulnak rohamra a negyedévi terv és vállalásaik teljesítéséért, túlteljesítéséért. Az utolsó roham sikere érdekében március 15-én „*felszabadulási műszak*" kezdődik, amely április 4-ig tart.

A „*felszabadulási műszak*" jó alkalom arra, hogy a dolgozók méltóképpen fejezhessék be a nagy versenyt és fokozzák teljesítményeiket a felszabadulási serleg megszerzése érdekében. A szolgálati vezetők a következő napokat használják fel a műszak jó előkészítésére. A március 10-ig megtartandó termelési értekezleteken minden lehetőség megvan a dolgozók mozgósítására. A szolgálati vezetők és az üzemi szervek a szolgálati hely sajátosságainak megfelelő feladatokat részletesen beszéljék meg a dolgozókkal, hogy a felszabadulási műszak eredményei méltóak legyenek ahhoz a nagy eseményhez, amelynek tiszteletére tartjuk: *hazánk felszabadulásának 10. évfordulójához.*

A vasutas pártszervezetek munkájának tapasztalataiból

A vasút politikai főosztály munkatársai az ország különböző szolg. helyein megvizsgáltak 61 vasúti pártszervezetet, hogy megállapítsák: hogyan valósították meg pártunk III. kongresszusa és a K. V. határozatait — a kollektív vezetésre vonatkozóan? Hogyan segítették elő, hogy a párttagság minél szélesebb tömegei vegyenek részt a vezetésben? A tapasztalatokat vasút politikai főosztály megvitatta a politikai osztályok helyettes vezetőivel, hogy a pártszervezetek még hatékonyabb segítséget kapjanak a vezetés munkájának megjavításához.

A párt határozatainak végrehajtása eredményeként a vasúti pártszervezetekben jelentősen megjavult a pártélet. A vezetés kollektívebb lett. A párttagok bátrabban beleszólnak a párt vezetésének kérdéseibe, kezdeményeznek, javaslatokat tesznek a vezetőségek felé és bátrabban bírálnak. Pl. Miskolc-Gömöri pu. alapszervezetének novemberi taggyűlésén — ahol a K. V. 1954. októberi határozatából adódó feladatokat tárgyalta meg az alapszervezet tagsága — 15 elvtárs szólt hozzá a vezetőség beszámolójához és helyes bírálataikkal, javaslataikkal elősegítették, hogy az alapszervezet taggyűlése megfelelő határozatot hozzon. A pártszervezetek egyre több javaslattal, bírálattal fordulnak a pártbizottságok, politikai osztályok felé. Az egyre javuló vezetés következtében hatékonyabb a termelés pártellenőrzése. Mindez természetesen kedvezően érezteti hatását a párt- és a tömegek közötti kapcsolatban is.

Hogyan érték el pártszervezeteink ezeket az eredményeket, milyen hibák gátolják a további gyors fejlődést?

Vezetőségi ülések

A munka — főleg a nagyobb pártszervezetekben — munkaterv alapján folyik és a soronlévő feladatokat, valamint a végzett munka tapasztalatait rendszeres vezetőségi üléseken vitatják meg. A vezetőségi ülések egyre jobban betöltik szerepüket. Ez annak az eredménye, hogy a vezetőség tagjai időben ismerik a napirendet, s így idejük van a vitára jól felkészülni, javaslatokat kidolgozni. Miskolc-Gömöri és Kecskemét állomás pártszervezeteiben például már a vezetőségi ülés végén meghatározzák a következő vezetőségi ülés témáját s a napirendi pontok előadóit. Egyes szakkérdések vitájába bevonják az illetékes szolgálati vezetőket is. Ez segít abban is, hogy általánosságok helyett a helyi problémákat beszélik meg a vezetőségi ülésen.

Azonban — főleg a kisebb pártszervezeteknél — a legtöbb napirendi pont előadója a titkár. Ez fékezi a vezetőségi tagok aktivitását és gátolja, hogy valamennyi napirendi pontot elmélyült beszámoló ismertessen. Különösen akkor van ez így — mint például Szombathely III. alapszervezeténél — ha a beszámolókat egyedül a titkár állítja össze az utolsó percekben és így a napirendet az érdekeltek is csak a rendezvényen ismerik meg. Ilyen helyen szó sem lehet arról, hogy a titkári értekezleten kapott anyag, vagy egy párthatározat a helyi viszonyokra feldolgozva kerüljön a vezetőségi értkezlet elé, hogy ennek megfelelő feladatok legyenek megszabva.

A titkári értekezleten hallott beszámoló mechanikus ismételgetése, vagy esetleg feltüzdelése helyi statisztikai adatokkal — egyrészt azt eredményezi, hogy a helyi munkáról hozott határozatok nagyrésze szervezeti jellegű és csak kevés törekvés van a politikai munka megjavítására —, másrészt kihatással van a vezetőségi tagok egyenjogúságára és a feladatok elvégzésére.

Taggyűlések

A vezetőség jó, vagy rossz munkája kihat az egész pártéletre és ez tükröződik a taggyűlésen is. A taggyűlések ott aktívak, ahol a párttagokat leginkább foglalkoztató kérdéseket vitatnak meg és a beszámolót a helyi körülményeket figyelembe véve állítják össze. Sokat segít a taggyűlés eredményesebbé tételében, ha a beszámoló főbb kérdéseit előre megvitatják a pártcsoportok és így felkészülten vesznek részt az alapszerv legfelsőbb fórumának gyűlésén.

A taggyűlés aktivitását, eredményes munkáját gátló körülmény a szabvány-beszámoló, amit többek között a Miskolc Járműjavító II. és Tapolca forgalom II. alapszervezeténél találtunk. Ezeknek formája: egy kis nemzetközi helyzet — kimásolva a Szabad Népből — kiegészítve hasonló forrásból vett belpolitikai eseményekkel, melyet általános helyi konkrétum egészít ki. Egyes helyeken a vezetőség nem ismerteti, hogyan hajtotta végre az alapszervezet az elmult taggyülés határozatait? Ilyen hibákból adódik, hogy a taggyűlések nem eléggé látogatottak és nagyon gyakran nem is határozatképesek.

Pártcsoportok

A pártcsoportok munkájában is van javulás. A legjobb eredményeket ott érték el, ahol a pártcsoportok élére a legjobb pártmunkások kerültek. Ezeken a helyeken rendszeres pártcsoportélet folyik, mint például Felsőzsolca vegyes pártszervezetében, ahol *Brinczák* elvtárs pártbizalmi rendszeresen összehívja a pártcsoportértekezletet és az egyes nemzetközi kérdések mellett a helyi termelési kérdéseket is megvitatják. Vagy például a Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnál, ahol *Katona* István elvtárs pártcsoportbizalmi a termelésben elmaradó tagok segítésével bízza meg a csoport élenjáró tagjait.

Az eredmények összefüggnek azzal, hogy milyen segítséget nyujt az alapszervezet vezetősége a pártcsoportnak. Azokban a pártszervezetekben, ahol a vezetőség rendszeresen megtartja a pártcsoport-bizalmi értekezletet és a pártcsoport-bizalmiakat tájékoztatja az alapszervezet előtt álló feladatról, segíti és ellenőrzi a pártcsoportértekezletek megtartását ott a pártcsoportértekezletek rendszeressé váltak. Például: Pécs állomáson *Novák* elvtárs — az alapszervezet titkára — nem elégszik meg azzal, hogy a pártcsoport-bizalmiakkal csak a feladatot ismerteti, hanem segíti a pártcsoport-bizalmi felkészülését, résztvesz a pártcsoport-értekezleteken, közvetlenül segíti a pártcsoportok munkáját. Ahol nem így történik, ott nem fejlődnek a pártcsoportok, a bizalmiakat magukra hagyják, nem vonják be az oktatásba, egyszerűen bélyegeladásra használják.

A meglévő hibák egyik oka az, hogy számos pártbizalmi nem ismeri a Központi Vezetőség 1953. május 29-i határozatát.

★

A hiányosságok nem utolsó sorban az alapszervezetek vezetésében fennálló fogyatékosságból adódnak. Az alapszervezetek egyrészében — és elmondhatjuk, hogy a felsőbb vezetésben is — nem fejlődött olyan mértékben a vezetés, mint ahogy a feladatok végrehajtása megkívánja. A pártvezetőségek a kongresszus határozatai után sem támaszkodnak eléggé a pártmunkásokra, az aktivákra, a párttagokra ahogyan ezt a feladatok maradéktalan végrehajtása, a kollektív vezetés elve megköveteli.

Az értekezleten elhangzott beszámolóval a politikai osztályok helyettes vezetői egyetértettek és annak megállapításait számos példával megerősítették. Az elmondott hiányosságok kiküszöbölése — a párt határozatok maradéktalan végrehajtása csak úgy válik lehetővé, ha a politikai osztályok vezetői, munkatársai az alapszervezetek vezetői a gyakorlati munka végrehajtását a mindennapi élet kérdéseinek helyszínen történő mélyalapos vizsgálatával, ellenőrzésével segítik, tovább erősítve a kapcsolatot a párttagokkal és a pártonkívüli tömegekkel

Vasutas építészek találkozója

A felszabadulás óta másodszor gyültek össze találkozóra a vasutas építészek. Az elmúlt találkozót 1950-ben tartották, amikor elítélték a vasúti építészetbe behatolt burzsoá kozmopolita, és formalista építési stílust és megvetették az újtípusú szocialista vasúti építészet hazai alapjait.

A mostani találkozón megbeszélték, hogy milyen elveket kel követni az állomásépítéseknél az utazóközönség érdekében, hogyan építsenek olyan felvételi épületeket, melyek a legmesszebbmenőkig biztosítják az utasok kényelmét. Megtárgyalták a vasutas-dolgozók számára építendő lakások, kórházak és iskolák főbb építészeti szempontjait.

— Építészeink szeme a nagy tervek felé fordul — mondotta *Rédei István* a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. vasúti főosztály magasépítési osztályának vezetője. Az elmúlt öt évben rátértünk a nagyüzemi építkezésre, egyre több előregyártott elemet használunk fel és magasfokra emeljük a nehéz munkafolyamatok gépesítését.

A fejlődő építészeti stílus, az újfajta burkoló- és padlózóanyagok felhasználása, az építészet gépesítése új irányt szab a tervező számára. Ezekről a kérdésekről tartott előadást a vasutas építészek találkozóján *Rados Jenő* a Budapesti Építőipari Műszaki Egyetem professzora *„A szovjet metropólisok építészeti tanulságai"* címen.

Az építészek találkozóján résztvett *Csanádi György*, a MÁV vezérigazgatója, műszaki egyetemi tanár, *Preisitch Gábor*, a budapesti Városi Tanács főépítésze és dr. *Kiss Tibor* műszaki egyetemi tanár.

Készülődés a nemzetközi nőnapra

Március 8-án ünnepeljük a *nemzetközi nőnapot*, a világ asszonyainak és lányainak harcos seregszemléjét. Mi, Pécs állomás MNDSZ-asszonyai, naponta érezzük és látjuk saját példánkon, hogy mit jelent számunkra a felszabadulás, mely lehetővé tette, hogy a férfiakkal egyenlő jogokat nyertünk a társadalmi életben és a munkában. A március 8-i nőnap megünneplésére is a felszabadítónk iránti hála szellemében készülődünk.

A felszabadulási versenyen belül a nőnap megünneplésére hivatalainkban és jegypénztárainkban szolgálatot teljesítő nődolgozóink *udvariassági versenyt indítottak*, amelynek célja a dolgozók gyors és udvarias kiszolgálása. A munkaverseny során már eddig is szép eredményt értünk el.

Az élenjáró nők köszöntésére kultúrfelelősünk, *Kiss Józsefné* MNDSZ-asszony *megszervezte a csasztuska-brigádot* és a szakszervezet pedig anyagi támogatást ajánlott fel a legjobb nődolgozók vendégülátására. A MÁV napköziotthon apró lakói is készülődnek, hogy a nemzetközi nőnap alkalmából felköszöntsék azokat az asszonyokat, akik élenjárnak a termelésben. A kicsinyeket *Garamvölgyiné* óvónő tanítja meg a rövid köszöntők elmondására.

A nők közelgő ünnepét arra is felhasználjuk, hogy tovább erősítsük sorainkat, az MNDSZ-szervezetet. Felvilágosító munkánk eredményeként *már az első napon nyolc százalékkal emelkedett taglétszámunk.*

A nemzetközi nőnapon hálával emlékezünk meg felszabadítóinkról, és a város MNDSZ-szervezeteivel közösen, mi is elhelyezzük koszorúnkat a szovjet hősök emlékművén.

Pécs állomás MNDSZ-szervezetének vezetősége

A vasutak kialakulásának története*

8. A Szovjetunió vasutai (I.)

Az első orosz vasútvonalat *Szentpétervár—Carszkoje Szelo* között 1837-ben építették. Ezt követőleg a nagyobb arányú vasútépítés részint a kormány támogatásával, részint magánvasúttársaságok útján indult meg. A kezdeti vasútépítések között legjelentősebb volt a *Moszkva-Szentpétervár* között épített 644 km hosszú vonal, amelyet teljes egészében 1851-ben adtak át a forgalomnak. Az itt használt 1524 mm-es nyomtáv az Orosz birodalom általánosan elfogadott nyomtávolsága lett.

A híres *Transz-Szibéria* vonalat 1894-től 1904-ig építették ki egy vágánnyal; második vágányát már a szovjethatalom idejében, 1928-ban kezdték építeni. A *leningrádi—vlagyivosztoki* vonal teljes hosszúsága 9610 km.

A vasútvonalak hosszúsága 1900-ban 51 000, 1913-ban 58 500, 1936-ban 85 100, 1946-ban 100 000, 1952-ben pedig kereken 120 000 km volt. 1947-ben a vasútvonalaknak kb. 30 százaléka két vágánnyal volt kiépítve.

Az orosz vasútak az első világháború és az intervenciós háború alatt súlyos károkat szenvedtek. A *szovjethatalom* erősen megrongált, elhanyagolt vasúti rendszert örökölt tehát a cári Oroszországtól, amelyet azonban az ötéves tervek során fokozatosan helyreállítottak, sőt nagy mértékben továbbfejlesztettek. Az újonnan épített fővonalak között a két világháború közötti időben a legjelentősebb volt a *Turkesztán—Szibéria (Turkszib)* vonal, amely Közép-Ázsiát köti össze Nyugat-Szibériával.

A *második világháború* alatt ismét súlyos károkat szenvedtek a Szovjetunió vasútvonalai, amelyeket hatalmas munkával, gyors ütemben állítottak helyre. A *háború utáni első ötéves tervben* (1946—1950) a Szovjetunió az újjáépítés mellett már továbbfejlesztette vasúthálózatát. A nagyszabású vasútépítési tervek között a legjelentősebbek voltak a *délszibériai* vasút és a második *Transz-Szibéria* vasút, amelyet a Transz-Szibéria vasúttól északabbra vezetnek, a Csendes-óceán partján fekvő *Szovjetszkaja Garanig*.

A szovjethatalom éveiben kezdődött meg és azóta folyton fokozódó ütemben folyik a vasútak rendszeres műszaki fejlesztése. A *sztálini ötéves tervek* alatt a második világháborút megelőző időkben 13 412 km új vonalat, 9100 km második vágányt építettek, 3900 km hosszú pályát átépítettek, 32 800 km hosszban pedig a könnyebb felépítményt nehezebbre cserélték ki. A vonalak teljesítőképességének növelése érdekében átépítettek és kifejlesztettek több vonalat és állomást, a forgalmasabbakon pedig felépítettek és mechanizáltak 35 gurítódombot. Villamosítottak 1870 km hosszú vonalat, és 8402 km hosszú vonalat önműködő vonatjelentő blokkszerkezettel szereltek fel. 11 852 mozdonyt, 284 134 teherkocsit és 11 120 személykocsit építettek. 474 500 kocsit folytatólagos légfékkel, 148 000 teherkocsit automatikus kapcsolóberendezéssel láttak el.

(Folytatjuk.)

* Csanádi György: „Vasúti üzem" című könyvéből.

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

Küzdelem a téllel

Az elmúlt évek alatt a szovjet vasutasok a zord tél elleni harcban új tapasztalatokkal gazdagodtak. Tökéletesítették, gyorsították az állomások, a berendezések, a pályák tisztításának módszereit. Egész sor ötletet valósítottak meg, melyek mindegyike azt a célt szolgálta, hogy elejét vegyék a hóakadályok keletkezésének. Ezt a küzdelmet segítik a különféle védőberendezések, melyek közül egyre szélesebben alkalmazzák a vasutak mentén az élősövény-rendszert.

Az orenburgi körzet — ahol 3000 kilométer a vasútvonal hossza — egyik legmostohábbvidéke a Szovjetuniónak. A rendkívül széles és egyenletlenül tagolt vidéken gyakoriak a hófúvások, de a vasútvonalat követő erdősáv megvédi a vonalat a befúvástól.

Számok és tények

A hótorlaszok meggátlására és eltüntetésére a szovjet vasutakon az újítási javaslatok, ésszerűsítések és különféle módszerek alkalmazásával ma már nincs annyi technikai „segítőtársra" szükség, mint korábban. Amíg 1945/46 telén a hótisztítógépek 1623 esetben tettek meg különféle hosszú utakat, ez a szám az elmúlt télen 1252-re csökkent. A hatalmas „Leszli" forgórendszerű hótisztító gépeket, amelyeket a különlegesen nehéz hóakadályok elhárítására használnak, s amelyek egy évben átlagosan 149 útat tettek, most csak 39 esetben vetették harcba.

Határidő előtt teljesitik évi tervüket

Példaképeink, a szovjet vasutasok, dicséretes erőfeszítésekkel, kiváló eredményekkel segítik a szovjet népgazdaság erősödését. *A szverdlovszki rendező-pályaudvar* dolgozói vállalták, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 38. évfordulójára, november 7-re befejezik évi tervüket.

A szverdlovszkiak felajánlását segítik azok az eredmények is, amelyeket az állomási munka átszervezésével értek el. A tolatómozdonyok számának csökkentésével jelentősen csökkentik a pályaudvar önköltségét.

Az állomás gurítódombjának teljesítményét 1945-höz viszonyítva 45 százalékkal emelték. A vonatfogadások és továbbítások mértéke 35 százalékkal emelkedett.

Villamosítják a szibériai vasútvonalat

Tavaly egy 325 kilométeres szakaszon, *Csulinszkaja* és *Tatarszkaja* állomások között rendszeres villamosvonat közlekedés indult meg. Az idén tovább folytatják a szibériai vasútvonal villamosítását. Jelenleg a Tatarszkaja vasútállomás és az Omszk közötti szakaszon folynak a munkálatok. Az oszlopokat már elhelyezték, most a vezetéket és a vontatóállomásokat szerelik. Az új szakaszt a második negyedévben üzembe kell helyezni, s az év végéig megkezdik az Omszk—Iszil—Kul közti szakasz villamosítását is.

KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁG

1100 kilométeres új vasútvonal

A Kínai Népköztársaság vasúti hálózata gyors ütemben bővül. Nemrégiben megkezdték az 1100 kilométeres lancsaupaotoi vasútvonal építését, amely Északnyugat-Kínát és Belső Mongólia autonom területet köti össze.

NORVÉGIA

A vasútigazgatóság tervei

Oslo és *Bergen* között óriási kerülővel közlekednek a vonatok. A vasútigazgatóság régóta tervezi a vonal megrövidítését, az óriási költségeket azonban nem tudja viselni. Most az érdekelt iparvállalatoktól, a tervezett vasútvonal mellett fekvő községektől próbál e célra „adót" beszedetni. A terv szerint a két város közötti utat hat órával tudnák megrövidíteni. A munka elvégzése — a rendkívüli nehéz terep miatt — hat évig tartana.

EGY MOSZKVAI VASÚTI TECHNIKUMBAN

A technikum jelzési és távközlési laboratóriumában. A. Kazakov tanár a jelzőberendezések és a szigetelt sínek közötti összefüggéseket magyarázza.

(Fotó Agenpress felv.)

Előre az 500 kilométeres és a többterheléses összekapcsolt mozgalom sikeréért

Az állandóan növekvő teherforgalom eredményes lebonyolításának fontos feltétele, hogy a mozdonyok a napi kilométerteljesítmény emelése mellett megfelelően terhelt vonatokat továbbítsanak. A mozdonyok ilyen módon való gazdaságos kihasználását a kilométerteljesítmény és a terhelés együttesen mutatja, ami az elegytonna-kilométerteljesítmény emelésében jut kifejezésre.

A feladat tehát az „500 kilométeres" és a többterheléses mozgalom összekapcsolása,

az, hogy a mozdonyok a napi kilométer mennyiség növelése mellett minél több túlsúlyos vonatot továbbítsanak.

Egy hónapos próba 11 szakaszon

A két mozgalom összekapcsolására már történt kezdeményezés, hibája volt azonban, hogy kifejezetten vontatási feladatnak tekintették, holott túlsúlyos vonatok közlekedtetése, a mozdonyok napi kilométerteljesítményének emelése a vontatási és forgalmi szolgálat együttműködése nélkül el sem képzelhető. Ennek a tapasztalatnak alapján

március 1-én 11 szakaszon kísérletképpen megtörtént az összekapcsolt mozgalom hivatalos bevezetése.

A 11 kísérleti szakasz a következő:

Budapest — Pusztaszabolcs, Pusztaszabolcs — Dombóvár, Dombóvár—Pécs, Budapest—Cegléd—Szolnok, Szolnok—Békéscsaba, Szolnok—Debrecen, Budapest—Hatvan, Hatvan—Miskolc, Hatvan—Salgótarján, Szombathely — Celldömölk, Celldömölk—Győr— Komárom.

Amennyiben a 11 kísérleti szakaszon március folyamán megfelelő eredmények születnek, *az összekapcsolt mozgalmat április 1-től országosan kiterjesztik.*

A mozdonyok felhasználása

Az összekapcsolt mozgalom alapja, hogy *a fordulókban közlekedő meghatározott számú géppel, az úgynevezett fordulógéppel, a forgalmi szolgálat, illetve a vonali menetirányító gazdálkodik.* A fordulógépek vezénylése tehát a menetirányító kötelessége és mellette a mozdonyirányító mint tanácsadó szerepel. A mozdonyforduló képezi alapját a rendelkező szakasz mozdonyszükségletének. A vonatközlekedési terv szerint meg kell állapítani a szükséges mozdonymennyiséget. A rendelkező szakasz vonali menetirányítóinak kötelessége a vontatás által rendelkezésre bocsátott mozdonyokat úgy irányítani és mozgatni, hogy azok a fordulókba tervezett vonatok továbbítását maradéktalanul el tudják látni. A rendelkező szakasz menetirányítóinak a vontatási szolgálat pályaszám szerint adja át a teherforgalom lebonyolításához szükséges mozdonyokat.

A dolgozókon a sor...

Ezeknek a fő irányelveknek alapján részletesen kidolgozták az összekapcsolt mozgalom végrehajtási utasítását. A végrehajtási utasítást minden érdekelt szolgálati hely megkapta.

Most a dolgozókon a sor, hogy az összekapcsolt mozgalmat sikerre vigyék és alkalmassá tegyék az országos bevezetésre.

A siker elsősorban a menetirányítóktól függ, az ő éber figyelmükön, áttekintő képességükön, találékonyságukon és nem utolsó sorban erélyükön múlik, hogy a mozgalomba bevont gépek a lehető legjobban terhelt vonatokkal, gyorsan közlekedjenek. Sok függ a forgalmi szolgálattevőktől, áruirányítóktól, de a forgalom többi dolgozójától is. Rájuk vár, hogy a menetirányítókkal állandó szoros együttműködésben pontosan indítsák a vonatokat, biztosítsák számukra a „zöld utat". *A vontatási dolgozók feladata sem kisebb.* Nagyon fontos, hogy a mozdonyvezetők tartsák az állandó szoros összeköttetést a menetirányítókkal, teljesítsék utasításaikat, s ha baj van, kérjék segítségüket.

Semmi kétségünk, hogy mindkét szolgálati ág dolgozói mindent elkövetnek a mozgalom sikere érdekében. Hiszen a vasúti szállítás meggyorsításáról, sok gép és vonat megtakarításáról, tehát

az egész vasúti munka minőségének megjavításáról van szó.

Minden dolgozó egyéni érdeke is az összekapcsolt mozgalom sikere, hiszen a vezérigazgatóság *külön jutalmat tűzött ki* azoknak, akik sikerre viszik a kezdeményezést a próbaidő alatt. *Áprilisban pedig, a mozgalom kiterjesztése után az összekapcsolt mozgalom feltételeinek teljesítése egyenértékű lesz a sztahanovista feltételek teljesítésével.* Azok a vonali menetirányítók, mozdonybrigádok, mozdonyfelvigyázó brigádok, forgalmi-brigádok és áruirányítók, akik az előírt feltételeket teljesítik, *sztahanovista, „kiváló dolgozó", „a szakma kiváló dolgozója"* kitüntetésben és az ezzel járó jutalmakban részesülnek. Ezenkívül a vonali menetirányítók, mozdony-, mozdonyfelvigyázó és forgalmi brigádok, áruirányítók, valamint azon középállomások dolgozói, akik az előírt feltételeket egy negyedév eredményei alapján teljesítik, külön pénzjutalomban is részesülnek. A rendelkező állomások és fűtőházak a feltételek teljesítése esetén egy negyedév eredményei alapján elnyerik az élüzem kitüntetést és az ezzel járó pénzjutalmat. Ezek a szolgálati helyek jönnek elsősorban figyelembe a miniszter és a szakszervezet vörös vándorzászlajának adományozásánál is.

85 túlsúlyos vonattal segítette a teherszállítást a Keleti-fűtőház

A *Keleti-fűtőházban* a felszabadulási verseny első kéthavi eredményeinek értékelésénél kiderült, hogy a vontatás dolgozói *százelegytonnakilométer tervük teljesítésében már március 25-énél tartanak,* mert január—februárban 710 ezer százelegytonnakilométerrel teljesítettek többet a tervezettnél. *A haszonkilométer terv teljesítése március 20-nál tart.* Időszakos javítási tervüket 108,7 százalékra teljesítették. A vontatási műhely 135 százalékos teljesítményt mutat fel az év első két hónapjában.

A Keleti-fűtőház, személyvonati fűtőház létére, ezideig *85 túlsúlyos vonattal segítette a teherszállítást,* ami 15 180 tonna továbbítását jelenti. A felszabadulás 10. évfordulója tiszteletére vállalt napi 600 tonna túlsúllyal szemben 957 tonna a napi átlaguk.

A darabáruszállítás megjavítása becsületbeli ügyünk

A vasút darabáruforgalma az elmúlt öt év alatt hatalmas mértékben megnövekedett. Ha 1950 darabáruforgalmát 100-nak vesszük, a növekedés a gyorsdarabárunál 26, a teherdarabárunál 80 százalékos.

Ilyen nagyarányú növekedés mellett a vasút nem tudja ellátni a darabáru szállítást úgy, amint kellene. Pedig gazdaságpolitikánk, a dolgozók életszínvonalának emelése megköveteli, hogy a darabáruk gyorsan és pontosan jussanak rendeltetési helyükre. Tehát: *mindent el kell követnünk, hogy a vasút a darabáru szállítást a meglévő adottságok mellett a lehető legjobban teljesítse.* Ehhez ismerni kell, hogy *mik a darabáruforgalom hibátlan lebonyolítását gátló körülmények.*

Legnagyobb hiba

hogy egyes szolgálati helyeken az utasításokat és rendelkezéseket nem tartják be. Gátolja a jobb munkát az is, hogy a személyzet létszáma és bérezése, elosztása egyes munkaterületeken helytelen. Végül, de nem utolsó sorban: *nincs elegendő rakterület és árukezelési berendezés.*

Az utasítások és egyéb rendelkezések be nem tartását elsősorban az idézi elő, hogy *az oktatás és ellenőrzés igen hiányos.* Az árukezelést végző és a továbbítást irányító dolgozók tekintélyes része nem rendelkezik a szolgálat ellátásához feltétlenül szükséges elméleti és gyakorlati tudással, tapasztalattal. Súlyosbítja a helyzetet, hogy sokszor még a törekvés is hiányzik az ismeretek megszerzésére.

Számos hiba ered abból, hogy *a rakodáshoz szükséges üres kocsikat nem biztosítják idejében.* A raktári dolgozók a raktárak kis befogadóképessége miatt kénytelenek az árufelvétellel egyidőben folyamatosan végezni a kocsik megrakását különben nem tudják felvenni az árut. Mivel a darabárufelvétel a rakodás ideje alatt sem szünetel, kocsihiány esetén olyan nagymennyiségű áru halmozódik fel, amelynek tárolása már csak a szabadban történhet. Árufelhalmozódás esetén a berakás rendszerint szabálytalanul történik, ez aztán általában feleslegesen sok átrakókocsi indítását eredményezi és a szállítás idejét megnöveli.

A darabárus kocsikat

nem az előírt vonattal továbbítják. Szabálytalan továbbítás esetén a kocsik sok esetben rendezőpályaudvarokra kerülnek, tartózkodási idejük megnő, továbbításuk, raktárhoz állításuk körülményessé, hosszadalmassá válik. Ezen a téren van ugyan némi javulás, de még mindig akad javítanivaló.

Vonalaink zömén nem közlekednek gyorsdarabárus, vagy gyorstehervonatok, így a gyorsdarabárukat szükségképpen személyvonatokkal kellene továbbítani, ha a teherdarabáruknál jobb továbbítási lehetőséget akarunk biztosítani. De a helytelen gyakorlat, sőt rendelet is, ezt lehetetlenné teszi. Az általános nézet az, hogy személyvonatba csak akkor szabad árut berakni, ha a kezelés nem okoz vonatkésést. Emiatt aztán. no meg erre való hivatkozással *kényelmességből,* a gyorsdarabárukat sok állomáson a teherdarabárukkal egyberakva továbbítják. Itt is van már javulás, de ez korántsem elég.

A darabárukat kezelő vonatokat igen gyakran *áthaladtatják* egyes állomásokon, holott az áru kezelése céljából *meg kellene állniok.* Emiatt az áru többnapos késést szenved.

Sok állomáson még mindig nem hajtják végre azt a határozatot, hogy *a darabárus kocsikat a vonat elejébe kell sorozni és vonatgéppel kell raktárhoz állítani.* Nem szabadna, hogy előforduljon olyan hiba, amilyet például Székesfehérvár állomás követett el, amikor az 1892. számú vonattal helytelenül előreküldött Várpalotára egy vonalon kezelendő darabárus kocsit és azt a vonatgép nem állította raktárhoz azzal, hogy az állomáson tartalék van. A munkát a tartalékmozdony csak 24 óra elteltével végezte el.

A vontatási szolgálatnak

általában az eddiginél jobban kell segíteni a forgalmi és kereskedelmi szolgálatot a darabárus kocsik beállításában. Különösen a tolatómozdonyok kiállítására vonatkozik ez.

Ami a személyzeti létszám hiányosságait illeti, elég példaként felhozni: Kőbánya-teherpályaudvaron január 27-én 4400 darab, 1109 mázsa árut vettek fel és raktak be három raktárnok irányításával, öt raktári munkással. Egy munkásra 880 darab, 222 mázsa áruteljesítmény jutott, ami 300 százalékon felüli terhelésnek felel meg. A dolgozók még ilyen túlteljesítés mellett sem tudják hátralék nélkül elvégezni munkájukat. A nagy igénybevétel miatt sok a beteg, a kapkodó munka miatt pedig minőségről szó sem lehet.

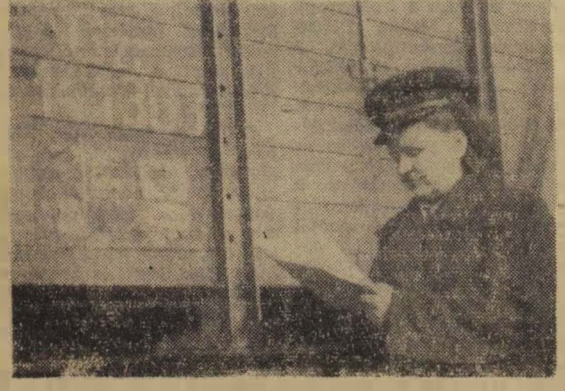
Ezeknek és a helyszűke miatt itt nem részletezhető egyéb hiányosságoknak megszüntetése érdekében a legsürgősebb tennivalók: a darabárufuvarozás irányításával, ellenőrzésével és ellátásával foglalkozó dolgozókat fokozott oktatásban kell részesíteni és külön le kell vizsgáztatni. Raktárnoki és vonatkezelői beosztásba csak képzett, hosszú gyakorlattal rendelkező, becsületes, rátermett dolgozókat szabad állítani. Darabáruk részére, elsősorban üres kocsikat, a kocsirakományú küldeményt megelőzően, idejében kell kiállítani. Darabárus kocsit minden esetben csak az előírt vonattal szabad továbbítani, biztosítani kell a gyorsáruknak személyvonattal való szállítását.

Ahol tartalékmozdony nincs,

vagy igénybevétele késedelmet jelentene, a darabárus kocsik beállítását a vonatgépnek kell elvégezni. Felül kell vizsgálni a darabáruval foglalkozó állomási dolgozók bérezését és a minőségi munka akadályát képező aránytalanságokat meg kell szüntetni. Felül kell vizsgálni a raktári dolgozók létszámát és a megállapított normáknak megfelelően rendezni kell a létszámkeretet. Felmondás útján vissza kell szerezni mindazokat a bérbeadott raktárakat, amelyek az állomás darabáruforgalmához szükségesek stb.

A felsorolt tennivalókkal a vasút legfelső vezetése is állandóan foglalkozik és már megtette a szükséges intézkedéseket a hibák, hiányosságok megszüntetésére.

PÉLDAMUTATÓ KOCSIFELÍRÓ



Fenyvesi Pálné, Tokod állomás legjobb kocsifelírója, pontos és gyors munkával segíti a felszabadulási verseny sikerét. (Ferkis Emil felv.)

ÜDVÖZÖLJÜK A DOLGOZÓ NŐKET

Március 8-án, a Nemzetközi Nőnap alkalmából az egész világon megemlékeznek a nőkről, elismeréssel hajtja meg zászlait, magatartásuk, erényeik, harcaik előtt a népek nagy családja. Hazánkban a felszabadult nőket, asszonyokat, anyákat ünnepeljük, akik méltó társaink a munka frontján, a családi tűzhelynél, a felemelkedésért vívott küzdelemben, a gazdasági és politikai életben, a béke megőrzéséért vívott harcban. A magyar nők jelentős része kapcsolódott be a mindennapi munkába, így a vasút munkájába is.

A vasúton dolgozó nők nagyrésze a meleg családi körből került a katonás fegyelmet, felelősségtudatot és nem egyszer hősi helytállást követelő vasúti szolgálatba. Teljesen új számukra az egyenruha viselése, a szolgálatban megkövetelt fegyelmezett magatartás. A vasúti szolgálat sajátossága nagyobb felelősséget, odaadóbb munkát, fokozottabb helytállást követel tőlük, mint a népgazdaság egyéb területén dolgozó nőktől —, de egyben több segítséget, nagyobb megértést is követel részükre ez a szolgálat dolgozótársaiktól.

A dolgozó nőket nevelni, segíteni, tapasztalatainkat átadni elvtársi, munkatársi kötelességünk. Amikor becsületesen segítséget nyújtunk munkájukhoz, jusson eszünkbe, nekünk férfiaknak, hogy esetleg a mi feleségünk, tapasztalatlan leányaink, unokáink érzik meg és fájlalják a mostoha bánásmódot, a lekicsinylést, a semleges álláspontot, vagy gúnyolódást. Ne felejtsük el: a nép jólétének emelésére hozott párt és kormányhatározatok végrehajtását a dolgozó nők is segítik helytállásukkal, kezdeményezéseikkel, javaslataikkal, öntevékenységükkel.

A múlt rendszerben szó sem lehetett a nők nagyarányú foglalkoztatásáról, hiszen a férfiak tízezrei követelték munkát és kenyeret. A felszabadulás itt is gyökeres változást hozott. A szocializmus építése egyenesen megköveteli a nők széles rétegeinek bevonását, építő és a népjólétet emelő munkánkba. A múltban kevés nőt alkalmazott a vasút, a férfiakénál jóval kevesebb fizetéssel, személypénztárosi, takarítónői, gépírónői beosztásban. Ma már a népgazdaság minden területén, így a vasúton is egyre nagyobb számban találkozunk dolgozó nőkkel, akik tudásuk, munkájuk legjavával résztvesznek hazánk termelési, kulturális és politikai felemelésének munkájában.

A vasúton dolgozó nők többsége becsülettel látja el szolgálatát. Számosan közülük vezető funkciót töltenek be, szakosztályvezetőhelyettest, főkönyvelőt, művezetőket, forgalmi szolgálattevőket találunk soraikban.

A vasúti szolgálat — jellegénél fogva — teljes erőkifejtést követel és a nők számára nem tud lényeges kedvezést nyújtani. Ha váltókezelői, vonatfékezői, jegyvizsgálói vagy forgalmi szolgálattevői beosztásban dolgoznak, bizony itt semmi kedvezményre nem számíthatnak: szolgálat az szolgálat! Ugyanúgy kell helytállniok a téli zord időjárás viszontagságai közepette, tűző napsütésben, esőben, hóviharban, zúgó szélben, mint a férfiaknak. Óriási felelősség nehezedik vállaikra. Hiszen egyetlen téves váltóállítás, vagy helytelen intézkedés, emberéleteket olthat ki, milliós károkat okozhat.

Ott találjuk őket, ahol határozottságot, keménységet és áldozatvállalást követel a munka dandárja. Ott találjuk őket a felszabadulási verseny élenjárói között is. Keresi Lajosné fúrós, Donál Józsefné hegesztő, napok óta tartja a sztahanovista szintet a Landler Járműjavítóban, Péli Józsefné marós pedig 140 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. De se vége, se hossza nem volna a felsorolásnak, ha mind meg akarnánk nevezni azokat, akik a férfiakkal egyvonalban szebbnél-szebb eredményekkel vesznek részt a szocialista munkaversenyben, a vasút szállítási feladatainak teljesítésében. Éppúgy megtaláljuk őket az őszi és téli forgalom egész embert követelő munkahelyein, mint a műhelyek élenjáró brigádjaiban, orvosaink és mérnökeink között. Anyát helyettesítenek a bölcsődékben, napközitthonokban, gyermekvárótermekben, megállják helyüket a kulturcsoportokban, a kulturotthonok munkájában is.

Pártunk és kormányunk megbecsüli a vasutas dolgozó nők erőfeszítéseit: 24-en kaptak magas kormánykitüntetést, 16-an „kiváló vasutas" jelvényt, 54-en „érdemes vasutas" kitüntetést, 150-en nyerték el a sztahanovista oklevelet és 11-en a sztahanovista jelvényt.

Ahhoz, hogy gondtalanul, körültekintő figyelemmel végezhessék szolgálatukat, több melegséggel és megértéssel kell kezelni napi problémáikat, apró-cseprőnek tűnő és számukra mégis annyira fontos ügyeiket. Különös gondot okoz például gyermekeik elhelyezése. Itt nemcsak arról van szó, hogy kevés a napközitthon és a bölcsőde, hanem arról is, hogy a vasút különleges profiljánál fogva dolgozóit jórészt forda- és utazó szolgálatban foglalkoztatja. Olyan napközitthonaink és bölcsődeink nincsenek, ahol a vasutas anya nyugodtan otthagyhatná éjjelre a gyermekét. A vasúton meglévő napközi- és bölcsődehálózat dicséretes fejlődése ellenére sem elégíti ki az igényeket.

A felszabadulás óta sok új laktanya, váróhelyiség, öltöző és mosdó épült. Sok helyen külön helyiséget biztosítottak a nők részére. Ennek ellenére még sok hiányosság van, hiszen a múlt bűneit nem lehet egyik napról a másikra megszüntetni. A szakvonali és mozgalmi szerveknek azonban ez nem ad felmentést: továbbra is erővel és megértéssel kell kezelniök a nők szociális helyzetének javítására irányuló minden erőfeszítést.

Nem feledkezett meg kormányunk a nők szociális problémáiról sem: az 1953. február 8-i minisztertanácsi határozat, amely az anya- és csecsemővédelemről szól, alapja annak a rendeletnek, amely meghatározza, hogy hol nem dolgozhatnak a nők, mint például a mozdonyszemélyzetnél, a kocsik ki- és berakásnál stb. A vasutas MNDSZ-szervezetek egyre több és értékesebb segítséget nyújtanak a vasutas nőknek a nevelés, szociális, egészségügyi és kulturális vonatkozásban. Harcolnak a nők indokolatlan áthelyezése ellen, munkakörülményeik javításáért.

Amikor 1951-ben tömegesen vették fel a nőket a vasútra, bizony sok helyen gúnyosan fogadták, nem egyszer akadályozták őket a férfidolgozók, sőt a vezetők egyrésze is abban, hogy munkájukat és képességeiket kifejthessék. Azóta bebizonyították, hogy méltó társaik a férfiaknak. A dicséret mellett azonban — éppen erősítésük végett — néhány fogyatékosságukról is beszélnünk kell. Sok fiatal lányra és asszonyra volt rossz hatással egynémely magáról megfeledkezett nő jóerkölcsöt sértő viselkedése, munkafegyelmet lazító magatartása. Hiba az is, hogy gyakran kerülnek nem megfelelő környezetbe. — Bár büszkén hordják egyenruhájukat — egyrészük semmibe sem veszi a viselésével kötelező előírásokat, a katonás fegyelmet. Sokan elhanyagolják a feljebbvalók iránti kötelező tiszteletadást.

A vasúton dolgozó nők a Nemzetközi Nőnap felemelő ünnepén tegyenek összehasonlítást a múltbeli életük és a jelenlegi helyzetük között, hassa át őket a hála érzése pártunk és kormányunk iránt és még az eddiginél is jobb munkával bizonyítsák, hogy érdemesek dolgozó népünk megbecsülésére. Bizonyítsák, hogy mint anyák és leendő asszonyok a munka frontján is helytállnak a békéért vívott harcban.

Szelecsényi István

Fontos feladatok a kultúrvezetők előtt

— A szakszervezet országos kultúrnevelési értekezlete —

A *Vasutas Dolgozók Szakszervezete* országos kultúrnevelési értekezletet rendezett, amelyen a kultúrotthonok igazgatói és helyetteseik, valamint a kultúrfelelősök beszámoltak az elmúlt időszakban végzett munkáról és megbeszélték a legközelebbi feladatokat.

Kaszás István elvtárs, a kultúrnevelési osztály vezetője nyitotta meg az értekezletet, majd *Feleki Pál* elvtárs, a szakszervezet titkára tartotta meg beszámolóját. Rámutatott, hogy a kultúrnevelési munka több területén szép eredmények születtek, sok helyen színesebbé, elevenebbé vált a kultúrélet. Foglalkozott a meglévő hibákkal, hiányosságként jelölte meg, hogy *a kultúrotthonok többségének nincs kapcsolata az üzem, illetve a szolgálati hely életével, elhanyagolják a termelési és műszaki propagandát, a fiatalokat, a DISZ tagjait nem vonják be eléggé a kultúrmunkába, az üzemi bizottságok és a pártszervezetek ellenőrző és segítő tevékenysége nem érvényesül megfelelően, a kultúrnevelési bizottságok munkája igen gyenge.* Megállapította, hogy a szakszervezet kultúrnevelési munkájának megjavítását az üzemi bizottságoknál, illetve az üzemi kultúrnevelési bizottságoknál kell kezdeni.

A továbbiakban a beszámoló ismertette a soronlevő feladatokat, külön kiemelve, hogy *a felszabadulási verseny, a magyar—szovjet barátság hónapja, a szakszervezet 10 éves fennállása, a DISZ országos kulturális seregszemléje kapcsán minden vonalon sokkal eredményesebb munkát kell végezniök a kultúraktíváknak.* A legfőbb feladatok: a szakszervezeti kultúrnevelési munkának az egész szakszervezeti munka tengelyébe állítása, a kultúrotthonok kidolgozott *munkaterv szerinti* működtetése, a kultúrnevelési bizottságok életrekeltése,

A fiatalok és az üzemi bizottságok passzivitása

A beszámolóhoz igen sokan szóltak hozzá, nem egy értékes és megszívlelendő észrevétellel járultak hozzá a vasúti kultúrmunka megjavításához. A felszólalók ismételten visszatértek a fiatalok szerepére, a kultúrotthonok helyettes igazgatóinak — akik egyben a DISZ szervezet titkárai — működésére. Megállapították, hogy *a kultúrotthon helyettes igazgatói megbízatás legtöbbször csak cím, nincs mögötte tevékenység.* Sokszor a kultúrotthon igazgatók is hibásak ebben, mert nem igénylik eléggé a fiatalok segítségét, — de mint *Vadas Lajos* elvtárs, a *„Pierre Semard"* kultúrház és *Gulyás János* elvtárs, a *Landler kultúrotthon* igazgatója is megállapította — *a közeledésnek kölcsönösnek kell lennie.* A fiatalok ne csak a táncestek, hanem egyéb kulturális események iránt is mutassanak érdeklődést. Ugyancsak szóvátették a felszólalók, hogy az üzemi bizottságok nagyon csekély támogatást adnak a kultúrmunkához, nem ismerik a kultúrnevelési feladatokat sem. Ugyanígy — mint *Francsics József* elvtárs, a pécsi területi bizottság kulturfelelőse is szóvátette — a kultúrotthon vezetőségek sem dolgoznak, úgynevezett „egykezes" vezetés van, márpedig egy ember — a kultúrotthon igazgató — nem képes a vezetőség 11 tagja helyett dolgozni. Sok szó esett a kultúrotthonok együttműködéséről, a csereműsorokról, melyek jól beváltak. *Krasznavölgyi Vilmos* elvtárs, a ferencvárosi *„November 7"* kultúrotthon igazgatója javasolta, hogy gondosabb program szerint dolgozzanak a kultúrotthonok s a programokat, műsorterveket küldjék meg egymásnak. Mint mondotta, a műsorcserékkel el lehetne kerülni azt, hogy egyes kultúrotthonok operettszínpadokká váljanak. Rámutattak a felszólalók arra, hogy az egészséges csereműsorokkal a kultúrotthonok igazgatóinak nem kell igénybevenni a műsorirodák drága, de színvonaltalan esztrádműsorait.

A szocialista kultúra szeretete vezesse a munkát

Szűcs elvtárs, a vasútpolitikai főosztály ifjúsági alosztályának vezetője arra hívta fel az értekezlet részvevőit, hogy tegyék közüggyé az ifjúság nevelését, ne tekintsék azt kizárólag a DISZ feladatának. Segítsék az ifjúság felszabadulási kulturális seregszemléjének sikerét, használják fel ezt a nagyarányú ifjúsági megmozdulást arra, hogy a fiatalok tömegét vonhassuk be a kultúrmunkába. *Zsiborás Pál* elvtárs (Kaposvár fűtőház) arra mutatott rá, hogy az üzemi kultúrnevelési bizottságok munkáját meg kell javítani, és erre van is lehetőség, mint az ő példájuk bizonyítja, ahol a bizottság egyaránt részt vesz a kultúrotthon és az üzem kultúrmunkájában s ezért elnyerte a pécsi területi bizottság vándorzászlaját is.

Nagy Sándor elvtárs (Debrecen állomás) kijelentette, hogy eleven kultúréletet el sem lehet képzelni a fiatalok nélkül, sőt *a gyerekeket is be kell vonni a kultúrmunkába,* náluk például gyermekzenekar alakult. *Koncz Dezső* elvtárs (Mezőhegyes állomás) rámutatott: a vidéki vasutas kultúrotthonoknak igen komoly a feladata, nem egyszer az egész falu, sőt a környék szórakozni, művelődni vágyó lakossága rájuk van utalva. Ezért nagyon fontos a mezőgazdaság patronálása kulturális téren is. *Nagy Károly* elvtárs (Debreceni Járműjavító) a tanácsok népművelési osztályainak segítségére irányította a figyelmet. *Kisvárdai János* elvtárs (Miskolc területi bizottság) kifogásolta, hogy a beszámoló nem foglalkozott a *kultúraktívák oktatásának kérdésével,* holott sok hiányosság származik az oktatás elhanyagolásából. Fordítson a szakszervezet nagyobb gondot az oktatásra. Az igazgatóságok politikai osztályai sem foglalkoznak kellően a kultúrnevelési munkával. Több támogatást kért az ország második legnagyobb városa, Miskolc vasutas kultúrotthona számára, hogy az valóban a gócpont 16 000 vasutasának második otthonává válhasson. *Galamb Zoltán* elvtárs (debreceni igazgatóság) a magyar—szovjet barátsági hónap küszöbén felhívta a figyelmet, hogy a kultúrotthonok mindenütt vegyék fel a kapcsolatot a helyi és az üzemi MSZT-szervezetekkel.

Feleki elvtárs válaszadása után *Kaszás* elvtárs összefoglalta a teendőket. A többi között felhívta a jelenlévők figyelmét arra a rendkívül helytelen szokásra, hogy a nyugdíjas vasutasokat nem szívesen látják, sőt néhol be sem engedik a kultúrotthonokba. Nyugdíjasainknak — mondotta — joguk van, hogy rendszeresen látogassák a kultúrotthonokat, sőt tanácsaikkal, észrevételeikkel igen sokat használhatnak a kultúrnevelési munkának. A kultúrotthonokból azokat a felelőtlen elemeket kell kirekeszteni, akik jampec-tempót, egyenetlenkedést akarnak becsempészni. Végül azt kérte az értekezlet részvevőitől, hogy minden ténykedésükben a kultúra szeretete a szocialista kultúra felvirágoztatása vezesse őket.

A FELSZABADULÁSI VERSENY HÍREI

Az Északi Járműjavítóban

Gurka József tíztagú kazánkovács-brigádja a felszabadulás ünnepe tiszteletére vállalta, hogy decemberi 125 százalékos teljesítményét 130 százalékra emeli. Vállalásukat januárban 134, februárban 146,5 százalékra teljesítették. A brigád 2500 darab támcsavar-lyukszelencét készít hulladékanyagból.

Bátaszék állomás dolgozói

párosversenyben állnak Kaposvár állomás dolgozóival. Jelenleg Bátaszék állomás vezet. Januárban a bátaszékiek globális teljesítménye az élüzemszintet is elérte.

Tizenöt darab kocsi

raksúly átalakítási munkálatait vállalták április 4-re *Szüdi József, Csatai II. József* kocsilakatosok, *Tar Imre* és *Szűcs Menyhért* hegesztők a szolnoki fűtőházban. Vállalásukat már február 24-én teljesítették.

A komlói szállítmányozási dolgozók

a felszabadulási verseny eddigi szakaszában 9876 mázsa árut szállítottak el úgy, hogy abban semmiféle kárt nem okoztak. Különösen kimagasló munkát végzett *Kummel Miklós*, a szállítmányozási iroda vezetője, aki hosszú hónapok szívós szervezőmunkájával lehetővé tette, hogy az érkező áruk mintegy 25 százalékát a vasúti kocsiból mindjárt a címzetthez viszik.

Kőbánya-felső-pályaudvar

mindhárom túrja jó eredményeket ért el február első két dekádjában. A *Benedek*-brigád minden versenytényezőnél 100 százalék fölötti eredményt ért el, a *Labanc*-brigád csupán az ipartelepi kocsik kihúzásánál, a *Szabaczki*-brigád pedig az ipartelepi kocsik beállításánál maradt el néhány százalékkal a 100 százaléktól.

Javítják eredményeiket

Szolnok állomás dolgozói. A legutóbbi értékeléskor egy kivételével teljesítették az élüzemfeltételeket. Különösen jó eredményt értek el a fajlagos kocsimozgatás 115, a kocsitartózkodás 108 és a menetrend szerinti vonatindítás 116 százalékos teljesítésével.

A pécsi fűtőház

dolgozói közül kitűnt *Daczó Ernő* mozdonyvezető és brigádja. A brigád február 25-én az 1967 számú vonatot Dombóvár és Pusztaszabolcs között 30 százalékos többterheléssel továbbította és 15 mázsa szenet takarított meg.

Budapest-Nyugati-pályaudvar került az első helyre

a Miskolc személypályaudvarral és miskolc—gömöri állomással folytatott párosversenyben. Második Miskolc-Gömöri állomás.

A villamos felsővezeték szerelők az önköltségcsökkentésért

A *villamos felsővezeték építésvezetőség* dolgozói februári tervüket 105,6 százalékra teljesítették. A részlegek közül a szerelőrészleg került ki győztesen 106,9 százalékkal. *Bábolnai János* csoportvezetőnek nagy része van a sikerben, mert a szervező és irányító munkán kívül *a termelő munkában is részt vett* és ezzel időben munkát végző csoportja *önköltséget is takarított meg.*

Az oszlopállító részleg a rákoscsabai munkáknál 325, a gödöllő—hatvani munkáknál 344 munkaórát takarított meg, ez pénzértékben 3458 forintot jelent.

Egy állomás követendő példája

(Tudósítónktól.) Aki Budapestről Pécsre utazik, a komlói elágazásnál egy furcsa nevű állomáson halad át. *Bakóca—Godisa* — olvashatja az állomás nevét, aki kitekint az ablakon.

Ez az állomás helyzeténél fogva jelentős forgalmat bonyolít le. A nagy forgalom lebonyolítása azonban az állomás vágányhálózata miatt rendkívül nehéz. A dolgozók éveken át mindent elkövettek, hogy a munka menetét meggyorsítsák, igyekezetük azonban kevés sikerrel járt. Az elmúlt év őszén, éppen a legnagyobb forgalom idején került az állomásra vezetőnek *Khin Gyula* elvtárs. Megfogadta: mindent elkövet, hogy a torlódások véglegesen megszűnjenek. Sikerült a munkát úgy megszerveznie, hogy ma már mind kevesebb kifogás merül fel Bakóca—Godisa állomás munkájára. Ezt elsősorban *a tolatások irányított, gyors megszervezésével* érték el. *Aradi János, Nagy Tibor* és *Zentai Antal* forgalmi szolgálattevők és brigádjaik egymással versenyezve elérték, hogy a felszabadulási verseny eddigi időszakában *az egy kocsira eső tolatási időt 4,5 percről 2,6 percre szorították le, ezzel 1600 kocsi tolatásánál 3040 percet takarítottak meg.*

A jó eredmény további lelkes munkára serkenti Bakóca—Godisa dolgozóit. Csak az a baj, hogy *a szakszervezet nem segíti őket munkájukban.* Az üzemi bizottsági elnök *Sásd* állomáson a pályafenntartásnál dolgozik és *még egyetlen termelési értekezleten sem látták.* Egyébként sem törődik a versennyel, munkája jóformán csak a tagdíjbeszedésben nyilvánul meg. *Sürgősen változtatni kell ezen, mert Bakóca—Godisa lelkes dolgozói megérdemlik, hogy a szakszervezet segítse őket a versenyben.*

Hősi munkával felszabadították az elzárt pályát

(Tudósítónktól.)

A jászapáti pályamesteri szakasz területén február 20-án éjszaka heves szél- és hóvihar vonult át. *Az erős szél Jászapáti és Jászdózsa között a vágányokra döntött 15 távíró oszlopot.* A vonal járhatatlanná vált. A Vámosgyörkről Jászapátiba indított mozdonyvonatot vissza kellett fordítani, hogy legalább a Jászdózsa és Jászárokszállás állomásokon levő munkásvonat-részlegeket továbbíthassa.

Szávai Gyula pályamester azonnal értesítette a helybeli pályafenntartási dolgozókat, akik éjszakai pihenőjüket megszakítva, siettek az elzárt pályarész felszabadítására. A helyszínen látták, hogy a távíróoszlopok eltávolításánál a posta műszaki dolgozóira is szükség van. Mivel a telefon nem működött, küldöttek a helybeli postahivatalba. A postán azonban senki sem volt hajlandó tárgyalni a küldönccel. Még Szávai pályamestert is gorombán *elutasították.* Szávai elvtárs ekkor *Lados* elvtárshoz, a helybeli tanács elnökhelyetteséhez fordult, aki személyesen értesítette a posta egyik műszaki dolgozóját. Az ő közreműködésével megindult a kemény munka a vágányok szabaddátételéért. Reggelre sikerült az összeszakadozott vezetékeket eltávolítani, a megrongált pályát helyreállítani.

MEGVALÓSULT ÁLMOK

— ÖT ÉV MOSZKVÁBAN —

Már pöttömnyi legényke koromban az őrház előtt „fogadtam a vonatokat", tiszteltegtem a tovavágtató tüzes mozdonyoknak. A vasút töltötte be az én gyermeki képzeletemet, mert távol a falutól az jelentett csak eseményt számomra, ha a kis mozdony vidám csattogással tovaszáguldott a Vámosgyörk—gyöngyösi vonalon. Ha a pályamunkások közelben dolgoztak, mindig közöttük voltam és igen nagy „szakértelemmel" hallgattam a krampácsok ütésének ritmikus zenéjét, amit ilyenkor még cifráztak is ráadásul. A pályamester, aki naponta végig utazott hajtókájával a vonalon és hozzánk is bejött, az én gyermeki képzeletemben igen nagy úrnak számított. Hát még a vonalmérnök, akit csak édesapám elbeszélése alapján képzeltem el magamban, mert hát soha sem láttam, pedig a kis őrházból — mikor sinautója végig robogott a vicinálisunkon — mindig kiszaladtam és tágranyiló szemmel néztem az útátjáró felkavart porfellegében gyorsan eltünő sinautó után. Ilyenkor gyermeki fantáziám élénken dolgozott és olyasmire gondoltam, amiről soha senkinek szólni sem mertem.

Ez az álom most valóra vált, és még szebb lett, mint azt gyermeki fantáziám kiszínezte. 1945 megvalósította az én vágyamat is.

★

1948. novemberében a Csap—moszkvai gyorsvonat egyre közelebb vitt, mintegy száz csillogószemű, tudásra szomjas fiatallal együtt a szovjet haza fővárosa, Moszkva, az egyetem padjai felé.

Moszkva álomszépnek tűnt az első novemberi estén, amikor csoportosan végigsétáltunk a történelmi Vörös téren és mély megilletődéssel nézegettük a Kreml évszázados bástyafalait.

A moszkvai Közlekedési Egyetem hallgatói, professzorai baráti szeretettel fogadtak. Igaz, kicsit körülményesek voltak az első napok, mert hát oroszul vajmi keveset tudtam, mégis ezek voltak életem legszebb napjai. A kezdeti nehézségeken szorgalmas munkával csakhamar túljutottam és vasakarattal, a szovjet elvtársak állandó baráti segítségével sikerült együtthaladni évfolyamtársaimmal. Annál is könnyebb volt ez, mert az egyetem padjaiban a szovjet elvtársak mellett ott voltak a lengyel, csehszlovák, koreai, kínai, bolgár és német fiatalok is. Szombatonként kultúrműsorainkon, az egyetem gyönyörű kultúrpalotájában, egymás után léptek fel a különböző népek fiataljai és nyolc-tíz nyelven, de egy lélekkel énekeltük az Internacionálét, közben valamennyien arra gondoltunk, hogy Moszkvában, itt közöttünk, már valóra vált ez a nemes eszme.

★

A Szovjetunió óriási kiterjedésű vasúthálózata, fejlett technikai berendezései tudományosan szervezett üzemeltetést kívánnak. A moszkvai Közlekedési Egyetemen, amelynek falai között öt éven keresztül én is tanultam, a többi tizenkét közlekedési egyetemmel együtt, ennek a hatalmas vasúthálózatnak a vezetőit, mérnökeit képezik ki.

Az egyetem jól felszerelt laboratóriumaiban, tanszékein komoly tudományos munka folyik. Professzorai között ott találjuk a szovjet vasút leghíresebb akadémikusait, tudósait, Hacsaturov, Csudov. Csernomorgyik, Kocsetov, Povorozsenkó, Umblia, Szkiba elvtársakat.

Az egyetemen a vasútüzem minden ágával behatóan foglalkoztunk, a nyári vasútüzemi gyakorlatainkon pedig két hónapig a különböző szakszolgálatok területén bővítettük a gyakorlatban ismereteinket. Mennyi gonddal válogatta összse az egyetem számunkra a nyári gyakorlatok színhelyét, hogy az valóban a legnagyobb eredménnyel járjon. Pályafenntartási gyakorlatomat a Moszkva—Kurszk-i vasútigazgatóság podolszki pályafenntartási főnökségén végeztem, ahol a legmesszebbmenően gépesítve van a pályaépítési és fenntartási munka. Forgalmi-kereskedelmi gyakorlaton a délnyugati vasútigazgatósági Darnyica állomáson, a szovjet vasút egyik legmodernebb gépesített rendezőpályaudvarán, a kievi nagyforgalmú, az árumozdítási munkák gépesítése terén igen jól álló teherpályaudvaron és a kievi személypályaudvaron voltam. Vontatási gyakorlatom alatt a jaroszlavi vasútigazgatóság Pávelecz-i fűtőházának mozdonyain jártam a vonalakat. A központi szolgálatot a délnyugati vasútigazgatóságon és a kievi aligazgatóságon ismertem meg.

Kilenc félév után, háromszori üzemi gyakorlattal tarsolyomban, fogtam hozzá „Egy vasútigazgatóság komplex üzemeltetési terve" című diplomatervem kidolgozásához. Ezt az állami bizottság előtt „kitünő" eredménnyel védtem meg. 1953. június 17-én teljesült régi álmom, kitüntetéssel szereztem közlekedési mérnöki diplomát.

Az az öt év, amit a Szovjetunióban töltöttem, örök emlékként él bennem. Megismertem a szakma mellett a szovjet emberek kultúráját, kommunista erkölcsét, a szovjet vasutasok munkás hétköznapjait.

A kapcsolatok, a baráti szálak, amelyek most is, az egyetem elvégzése után. Moszkvához, a szovjet emberekhez fűznek, egyre erősödnek. Állandó szakmai támogatást kapok az egyetemről, a szovjet vasutak különböző területein dolgozó volt évfolyamtársaimtól éppenúgy, mint a népi demokratikus országok Moszkvában tanult fiataljaitól.

A tizéves találkozón, 1963-ban, ha majd összejövünk a világ négy tája felől, a magyar, kínai, bolgár, német és szovjet vasutakról a moszkvai egyetem számunkra oly kedves falai közé, akkor majd beszámolunk egymásnak és professzorainknak arról, hogyan valósult meg mindaz, amiért valamennyien dolgoztunk, beszámolunk munkánkról, vasútunkról, hazánkról, a szocializmus építésében elért sikereinkről.

Nagy József
mérnök.

NÉGY NÉP ZÁRTA SZÍVÉBE

Ivan Fjodorovics Panyint, a „Szocialista Munka Hőse" a szovjet népen kívül a magyar, lengyel és bolgár nép is szívébe zárta. A három népi demokratikus ország vasutasainak átadta tapasztalatait és azóta is élénk levelezést folytat külföldi barátaival. Képünkön Panyin elvtárs Lőcsei János Kossuth-díjas mozdonyvezető levelét olvassa.

(Foto Agentpress.)

HELYTÁLLÁSUNK FOKMÉRŐJE:

a vonatkésések csökkentése

A felszabadulási versenyben hétről hétre a versenyhangulat emelkedésének lehetünk tanúi. A legtöbb szolgálati helyen büszkén írják a versenytáblákra az emelkedő eredményeket és bizonyos, hogy a dolgozók lelkesedése, a felszabadulási versenyhez méltó buzgalma az utolsó hónapban még növekedni fog. Éppen ezt

az emelkedő lelkesedést kell felhasználni arra, hogy ott javítsunk, ahol a legnagyobb szükség van rá.

A menetrendszerinti közlekedésről van szó. Arról a versenytényezőről, amelynek említésére sajnos még ma is árnyék borul a vasutas arcokra. Kétségtelen, hogy az utóbbi két hétben csökkent a késések és a késett percek száma. de

ez a javulás még nem elegendő ahhoz, hogy megnyugvást keltsen.

Ha megnézzük a budapesti igazgatóság késési kimutatását, azt kell látnunk, hogy a személyszállító vonatok késése még ma is 30—40 százalék között mozog, s a munkásvonatoké 20—24 százalék körül van. Kevés olyan 24 órával találkozunk, amikor 20 százalékon aluli késést mutat a statisztika. A januári 50—55, illetve — munkásvonatoknál — 38—40 százalékos késéshez viszonyítva kétségtelenül beszélhetünk eredményről, sőt írjuk ide összehasonlításul a késési percek számát is: januárban átlag 2500—2800 percet késtek naponta az igazgatóság területén közlekedő munkásvonatok, a legutóbbi napok késési átlaga 700—900 perc. A javulás mögött, amely — ismét hangsúlyozzuk — még nem elegendő, ott látjuk a felszabadulási verseny emelkedő hangulata mellett az igazgatóság III. osztályának szívós küzdelmét, ellenőrző munkájának javulását. Az osztály minden 4 percen felüli késést megvizsgál, s ha forgalmi okból következett be, felelősségre vonja a hibát elkövetőket. Két hónap alatt 72 esetben alkalmaztak dorgálást, 31 dolgozót köteleztek részkártérítésre, 12 dolgozótól vontak meg a jutalmat, 2 dolgozót váltottak le a személyforgalmi szolgálatból, s legutóbb 14 fegyelmi ügyet tárgyalt az igazgatóság, köztük Kőbánya-felső állomásfőnökének ügyét, akit részkártérítésre köteleztek, *Ondok Lászlót*, a ceglédi vonal menetirányítóját írásbeli megrovásban részesítették. Ezek az esetek arra kell, hogy figyelmeztessék a dolgozókat:

még körültekintőbben lássák el feladatukat, a legnagyobb gondossággal járjanak el a vonatok menesztésénél.

A felszabadulási verseny hátralevő időszakában minden dolgozónak legyen szívügye a menetrendszerinti közlekedés. Nem elégedhetünk meg azzal, hogy a szállítási feladatokat az idei télen megoldottuk, mert valljuk be, ebben a főérdem az időjárásé.

A felszabadulási versenyben a vasutasok helytállásának valódi fokmérője a menetrendszerinti közlekedés további javítása.

Az utóbbi hetek kedvezőbbnek mutatkozó eredményei, a vasutas dolgozók helytállása, a javuló együttműködés, a lelkiismeretesebb munka, az ellenőrzés kiterjesztése és a munkafegyelem megszilárdulása reményt nyújt arra, hogy a vasutasok felszabadulási versenyében a menetrendszerinti közlekedés sem lesz szégyentkeltő, sötét, fájó pont.

Mindnyájunk közös ügye: 100.000 tonna szén megtakarítása

Írta: Tölgyes Lajos, a 7. szakosztály vezetője

A vasút, az ország legnagyobb üzeme, óriási anyagmennyiséggel dolgozik. Ebből fakad az, hogy 1—2 százalékos önköltségnövekedésnek vagy csökkentésnek milliós, sőt tízmilliós kihatása van.

A vasút globális önköltségének alakulása sok összetevőtől függ: lehet takarékoskodni munkaerővel, villanyárammal, szénnel, acéllal és egyebekkel.

Az önköltség összetevői közt legfontosabb tétel a szén. Nemcsak azért, mert naponta többezer tonnát fogyasztunk belőle és a fogyasztás csökkentésével a vasút kiadásai forintértékben is csökkennek, hanem legelsősorban azért, mert ez a megtakarított anyag: *A SZÉN*. A szén, amiből kevés van hazánkban. Bár a széntermelés volumene a felszabadulás előttinek többszöröse, mégis kevés, mert fogyasztása még nagyobb arányban nőtt, mint a termelés.

Ma a vasút is sokkal több szenet fogyaszt, mint a felszabadulás előtt, aminek magyarázata, hogy utasforgalma öt és félszeresére, teheráruforgalma pedig háromszorosára növekedett. A széntakarékosság jelentősége ezért emelkedik minden más természetű takarékosság fölé, anélkül természetesen, hogy elhanyagolnánk az acél, a színesfém és egyéb anyagokkal való legszigorúbb takarékosságot.

A vasút szénfogyasztása

az utóbbi időkben rendkívül kedvezően alakult. 1954-ben is mélyen alatta voltunk a bűvös 10-es számnak, azaz a 100 elegytonnakilométerenkénti 10 kilogrammos szénfogyasztásnak. Amióta a vasúton a szénfogyasztási statisztikát vezetik, a 10 kilogramm alá csak a felszabadulás után sikerült kerülni. Először 1953-ban 9,40 kilogramm és 1954-ben 9,72 kilogrammos fogyasztással.

Ahhoz, hogy szenet tudjunk megtakarítani, ismerni kell a szénfogyasztás legfontosabb összetevőit. A kedvező szénfogyasztás függ: *a) a mozdonyok általános műszaki állapotától, b) a mozdonyok kihasználtsági fokától (túlsúly, haszonkilométer), c) az időjárástól, d) a szénkeverék állandóságától.* S mindezeken kívül a legfőbb erőtől — *az embertől*. Mert hiszen az embertől függ a mozdony állapota, kihasználtsági foka, a szén minősége, ha nem is a vasútastól, de a bányászától. Az igaz, hogy az időjárás az emberek akaratától függetlenül jelentkezik, de vele szemben az ember fel tudja venni a harcot és csökkenteni tudja káros hatását, ha megteszi az időjárással szemben az összes védekezési intézkedéseket.

1954-ben 1953. évhez emelkedett a vasút szénfogyasztása, aminek elsősorban az az oka, hogy az 1954-es január-februári rendkívül zord időben megnőtt az abszolut szénfogyasztás. Oka az is, hogy 1953-hoz képest lényegesen romlott szeneink halmazállapota. Ha tehát az 1953-as tényszámot vettük volna alapul és ahhoz szabtuk volna a felhasználási normákat és a szénprémiumot, alig akadt volna mozdony az országban, amely azt a tervet teljesíteni tudta volna, éppen a külső okok, a rendkívüli hideg miatt. Ennek következtében nem lett volna szénprémium, a legszélesebb tömegeknek vettük volna el a kedvét a széntakarékosságtól, látták volna annak céltalan voltát. — Többek között ezek figyelembevételének volt köszönhető 1954-ben, hogy 10 kilogrammos fogyasztás alatt tudtuk tartani a 100 elegytonnára eső szénfogyasztási értéket.

A széntakarékosság főemelői a szovjet vasutasok tapasztalataiból vett mozgalmak: a 2000 tonnás, az 500 kilométeres mozgalom és ami majdcsak a legfontosabb mindkettőnél: a két mosás közötti nagyteljesítményért folyó mozgalmunk. Nem véletlen az, hogy a legkedvezőbb szénfogyasztást akkor értük el, amikor a mosás közötti mozgalom már általánossá vált. Ennek a mozgalomnak köszönhető, hogy:

1. Elmaradt évente több mint 45 000 hidegvizes begyujtás. (Egy hidegvizes begyujtáshoz általában 2—3 mázsa szenet használnak el). Ez a 1200—1400 tonna szén abszolut megtakarítás, mert nem került sor eltüzelésére.

2. Amióta a mosás közötti mozgalom általánossá vált, gyakorlatilag megszünt egy nagy veszedelem: a kazánkőképződés. A kazánkő rontja a kazán hőátadóképességét és ezzel növeli a szénfogyasztást, azonkívül a kazánkő gyakori meghibásodásokhoz is vezet. Ez a mozgalom a kazánfenntartási költségek csökkentésében is jelentkezik, nem is beszélve arról, hogy ennek köszönhetjük, hogy naponta 100—150 géppel többet tudunk kiállítani.

A „2000 tonnás" mozgalom egyik fő módszere a széntakarékosságnak. Ennek köszönhető, hogy *a tehervonatok a felszabadulás előttihez viszonyítva 18—20 százalékkal nagyobb terheket visznek*. Tudott dolog, hogy a Menetrend Függeléket ennek a mozgalomnak egyik eredményeként az I. és II. kezelési szakaszban 20—22 százalékkal felemeltük. Az új függelékhez képest is naponta 40—45 000 tonna túlsúlyt továbbítanak mozdonyvezetőink és remélhetőleg nyáron ez még magasabb értéket fog elérni.

Az „500 kilométeres" mozgalom szintén fontos összetevője a széntakarékosságnak, bár el lehet mondani, hogy *az „500 kilométeres" mozgalom a „2000 tonnás" mozgalommal már nagyjában és egészében eggyé vált és lassan a két mozgalmat egy mozgalomnak kell tekinteni, mert egyik kiegészítője a másiknak.*

Ahhoz, hogy ebben az évben is elérjük a kitűzött 100 000 tonna megtakarítást, azon az úton kell járni, mely eddig sikerekre vezetett és ki kell küszöbölni a közbeeső hibákat.

Az eredményes munkához szükséges vizsgálat tárgyává tennünk azt is, hogy szakszolgálatonkint hogyan tevődik össze az elmúlt évek széntakarékossági eredménye.

100.000 tonna szenet véve alapul

számításainkhoz, ebből 75%-ot a vontatási szolgálat, 18%-ot a forgalmi és 7 százalékot a kereskedelmi szolgálat takarított meg. A széntakarékossági mozgalom súlypontja tehát még most is a fűtőházakon van és még nem értünk el átütő sikert a forgalmi szolgálatnál. A kereskedelmi szolgálatnak általunk kiszámított 7 százalékos teljesítménye kielégítőnek mondható.

A vontatási szolgálatnál a fent említett 75 százalék döntően a 3 nagy mozgalom eredményéből adódik. A megosztás a következő: a két mosás közötti teljesítményből 30 százalék származik. A „2000 tonnás" mozgalomból 20 százalék, az „500 kilométeres" mozgalomból 10 százalék. A mozdonykarbantartásból 15 százalék. A jobb tüzeléstechnikának 20 százalék, (egy lapátos tüzelés, kétszárnyú tüzelőajtó, Fonó-féle tüzirács, stb.) volt köszönhető, további 5 százalékot hőszigeteléssel, lángboltok beépítésével és egyéb műszaki intézkedésekkel értünk el.

Fenti számok csak tájékoztató jellegűek, tapasztalati értékek, de általában helyesek mondhatók.

Ha tehát ebben az évben is el akarjuk érni a 100 000 tonnás vagy még annál is nagyobb széntakarékosságot, tovább kell fejlesztenünk azokat a módszereket, amelyekkel szenet lehet megtakarítani. A 100 000 tonna széntakarékossági tervünk vállalás, amit a széntakarékossági kormánybizottság is jóváhagyott.

Az 1955. évi széntakarékosságot

az 1954. évi fajlagos fogyasztáshoz kell viszonyítani. A 100 ezer tonna szenet tehát ahhoz képest kell megtakarítani. Ez nagyon komoly feladat és teljesítéséhez minden erőnket meg kell feszítenünk. A széntakarékosság fokozása érdekében teendő műszaki és szervezési intézkedéseket két nagy csoportba sorolhatjuk:

1. Az eddig már megtett intézkedések végrehajtásának folyamatos kiterjesztése és továbbfejlesztése.

2. Uj intézkedések megtétele.

Mindkét csoportban vannak olyan intézkedések, amelyek a vasút saját hatáskörébe tartoznak. Vannak viszont olyanok, amelyeket más tárcáknak, illetve kormányzati szerveknek kell megtenni.

Jelen cikkünkben természetesen csak a saját hatáskörben történő intézkedéseket tárgyaljuk.

Röviden azért érdemes elmondani, mik azok a külső intézkedések, amelyek szükségesek a MÁV széntakarékosság eredményessé való tételéhez:

1. A széntakarékosság egyik alapfeltétele, hogy a fűtőházaknál elegendő és megfelelő minőségű szén álljon rendelkezésre. Ennek érdekében a vasutat a szénbányászatnak az Országos Tervhivatal által jóváhagyott terve szerint kell ellátni szénnel. Csak így lehet biztosítani az állandó szénkeveréket, ami fontos takarékossági feltétel.

2. A mozdonykazánok és gépezet megfelelő jó állapota, mert minden széntakarékossági intézkedés eredménytelen marad, ha a mozdonyok jó állapotát nem lehet biztosítani. Ez elsősorban a fűtőházak és járműjavító üzemi vállalatok feladata, de szükséges hozzá, az is, hogy az Országos Tervhivatal a vasút részére biztosítsa a karbantartáshoz szükséges anyagokat az igényelt mennyiségben és minőségben, a KGM pedig a kiutalt mennyiségeket időarányosan és folyamatosan bocsássa a vasút rendelkezésére az előírt minőségben.

3. A szén takarékos felhasználásának igen fontos tényezője a kazánok vízoldali tisztasága és ennek az érdekében a már bevezetett és jól megszervezett vízlágyítási eljárás helyes végrehajtását biztosítani kell. A MÁV vontatási osztálya részéről fel kell számolni a még fennálló hiányosságokat és lazaságokat, biztosítani kell a csorgatás és kazánlefúvatás előírás szerinti elvégzését, de a külkereskedelem részéről is biztosítani kell, hogy a *lágyítási eljáráshoz szükséges ammóniaszóda mindig rendelkezésünkre álljon.*

(Folytatjuk.)

Jó a gépkarbantartás — csökken az önköltség

Csontigtható éles szél fúj a Mátráról, de a gyöngyösi *Kitérőgyár* délutáni műszakra igyekvő dolgozói fel sem veszik a zord időt. Egy-két éve még többnyire kapa meg a kasza volt a szerszámuk, de ma már szakértelemmel beszélgetnek a legbonyolultabb műszaki dolgokról is. *Faragó Béla* és *Katona Jenő*, a „geo"-s üzem dolgozói például azon tanakodnak, hogyan állítsák be *félautomata* gépüket úgy, hogy *minél kevesebb kést törjenek és ezzel is csökkentsék az önköltséget.*

Parasztokból ipari munkások

Még ez cseng a fülünkben, amikor az igazgatói irodáoa lépünk. *Heiszler* igazgató és *Lapis* főmérnök elvtársnak elmondjuk, mit hallottunk az úton.

— Igen, az önköltség alakulását nagyban befolyásolja az is, hogyan használja ki az üzem a rendelkezésre álló gépeket, milyen mértékben tartja be a technológiai előírásokat. *Nagy sikernek tartjuk, hogy ma már faluról jött dolgozóink is tisztában vannak ezzel* — mondja a főmérnök.

Hamarosan kiderül: az üzem vezetősége is *gondosan ügyel az önköltség csökkentésére, a gépek jó kihasználására.* Régebben sok baj volt a karbantartással. Mintegy fél éve kezdődött meg a módszeres, karbantartás *Szabó László* fiatal mérnök vezetésével. Uj volt ez a munkakör *Szabó* elvtársnak, de hamar otthon érezte magát benne, mert *Koprda János* művezető és a dolgozók lelkesen támogatták. — Ma már jelentős sikerekkel büszkélkedhet a TMK.

Legtöbb baj a *motorokkal* volt. Nem voltak lefedve, idegen anyag került a szerkezetükbe s egy-kettőre bekövetkezett a *leégés*. Volt olyan időszak, amikor havonta 30—32 motor égett le, *2—3 napig is állt egy-egy gép*. A motorok cserélgetésével igyekeztek az állásokat kiküszöbölni. *Első feladat volt tehát a motorok lefedése és biztosítása.* Öt hónapig tartott, míg minden motort alaposan átvizsgáltak, biztosítottak, lefedtek, de meg is lett az eredménye: *szeptemberben már csak egyetlen motorsérülés* volt — *szállítási hibából.*

Hasonló ütemben csökkentek a géphibák is. 1952 januárjában még 5392 óra volt a váratlan gépállás nyolctagú karbantartó részleg mellett, 1953-ban huszas létszámnál 2617 órát álltak a gépek, 1954-ben tizenhat ügyeletes lakatos 589 órára csökkentette a váratlan gépállások számát, *az idén januárban pedig 13 állandó ügyeletes lakatos már 552 órára szorította le a váratlan gépállást* úgy, hogy ebben már a motorhiba miatti gépállások is benne vannak.

A karbantartó lakatosok a felszabadulás évfordulójára felajánlották, hogy a tavalyi első negyedévhez képest *10 százalékkal csökkentik a gépállást. Januárban 13,9 százalék volt a csökkentés.* A javuló eredményben nagy részük van a fiataloknak, akik közül többen a régi, tapasztalt dolgozók segítségével elsajátították a legnehezebb munkafogásokat is és állandóan magas teljesítményi százalékkal dolgoznak. Ilyenek például *Baranyi László* és *Szabó Dezső* gépvizsgáló lakatosok, akik 130 százalékos átlagot teljesítenek. A villanyszerelőknél *Kecskés Imre* csoportvezető jár az élen, szorosan követik őt *Hegedüs László* és a többiek.

Az élüzem címért

A TMK nemcsak a karbantartásokat végzi. Ez a részleg telepítette a gyárba az Ózdról idehelyezett geo-s üzemrészt. A rossz elhelyezésű fűrészüzemet áthelyezték a gyár másik részébe. *A TMK-nak nagy része van abban, hogy a gyár termelése állandóan növekedik. Januárban például 108 százalékra teljesítette tervét, a kilátások szerint februárban 110 százalékos lesz az eredmény, ami egyre közelebb viszi a dolgozókat leghőbb vágyuk, az élüzem cim elnyeréséhez.*

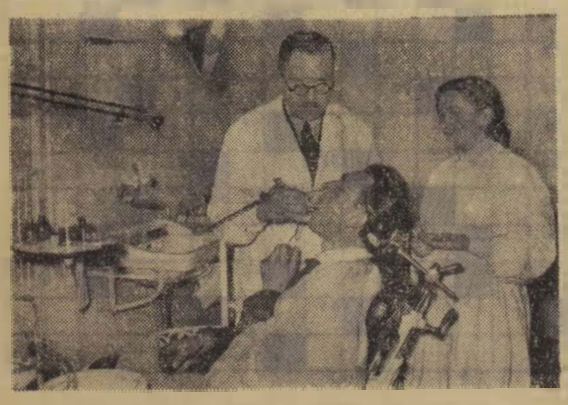
Kitünő a versenynyilvánosság. Az üzemi bizottság rendszeresen megküldi a dolgozók eredményeit a tanácsoknak, és kilenc környékbeli községben a hangosanbeszélő naponta bemondja a Kitérőgyár ottlakó legjobb dolgozóinak nevét és eredményét. A családtagok, rokonok, szomszédok ilyenkor büszkén hallgatják a jó eredményeket, ami dicsőség a falunak is.

Kiváló menetirányítói teljesítmények

Miklós József, Hegyeshalom állomás menetirányítója február 3-i szolgálatában a villanymozdonyok fordulóját úgy szervezte meg, hogy átlagteljesítményük 516 kilométer volt. Ez *csúcseredményt* jelent, mert a villanymozdonyok eddigi legjobb napi teljesítménye 400 kilométert tett ki.

Tégla László budapesti körvasúti menetirányító február 2-i szolgálatában a körvasúti átállítós mozdonyok kilométer teljesítményét az eddigi legjobb 30 kilométerről 63,3 kilométerre növelte.

ÜZEMI FOGÁSZATI RENDELŐBEN



Egyre több és több üzemünkben kapnak a vasutas dolgozók fogászakorvosi kezelést. Képünkön a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító fogászati rendelőjében dr. Binder Dezső fogorvos és Dévényi Béláné asszisztens az egyik üzemi dolgozó fogkezelését végzi. (Kovács Géza felv.)

A világ asszonyainak megbonthatatlan egységéért

A miskolci igazgatóság területén dolgozó vasutas nők levelet intéztek a szovjet, olasz, francia és német nőszövetséghez a Nemzetközi Nőnap alkalmából.

Tíz esztendő a világot formáló korszakok távlatában, az ezeréveket felölelő történelmi időszakokhoz viszonyítva, szinte epizód — írják többek között. De nekünk, magyar vasutas nőknek ez a kis időszak egy egész világot, gyönyörű és boldog, szabad tíz évet jelent. Felszabadultunk a testet, lelket megölő Horthy-rendszer elnyomása alól. Elértük egyenjogúságunkat. Szabad hazában, szabad emberekként élhetünk. Nem rettegünk többé a munkanélküliség rémétől. Egyenlő munkáért egyenlő bért kapunk a férfiakkal. És ami ugyancsak nem volt a múltban: jogunk van a tanuláshoz, a művelődéshez. Munkánk nyugodt végzését bölcsődék, napközi otthonok biztosítják, ahol gyermekeinket gondos nevelésben részesítik, s nagyszerű ellátást kapnak.

A Nemzetközi Nőnap alkalmából felétek fordulunk, azok felé, akik maguk is anyák, akik féltő szeretettel nevelik gyermekeiket, hűséges társként állnak férjeik oldalán — támogassatok bennünket a békéért vívott harcunkban.

Segítségtekkel győzedelmeskedünk a halál felett, erőink egyesítésével a bombák robbanását el kell, hogy nyomja az élniakarás, az alkotnivágyás szépsége, drága gyermekeink kacagása. Segítsük együttes erővel győzelemre a béke ügyét.

Éljen a Nemzetközi Nőnap, a világ asszonyainak megbonthatatlan egysége!

Hogyan készülök a propagandista konferencia vezetésére

Több éve vagyok propagandista. Szívesen és örömmel végzem ezt a feladatot. Úgy érzem, nincs is talán szebb és érdekesebb munka, mint a dolgozók nevelése, tanítása. A propagandamunka végzéséhez azonban — bár elsőrendű követelmény, hogy szeressük ezt a munkát — ez még nem elég. Komoly, alapos felkészülésre, a propagandamunka módszereinek állandó tanulmányozására, fejlesztésére is szükség van. Ezt a magam példáján tapasztaltam.

Az elmúlt évek során ha hallgatóim passzívak voltak, kizárólag őket okoltam. *Ma már rájöttem arra, hogy az ilyenért elsősorban magam vagyok a felelős. Ezért ha nem jól sikerül a konferencia, akkor alaposan elemzem munkámat* és megkeresem azokat a pontokat, ahol a hibát elkövettem. Ez a módszer azonban egy kicsit „*eső után köpönyeg*" —, ahogy a közmondás is tartja. Ahhoz, hogy igazán jó munkát végezzek, nem a konferencia után kell szánni, bánni „bűneimet", hanem úgy kell felkészülnöm, hogy elejét vegyem az esetleges hibáknak.

Milyen irodalmat használok fel?

Az államigazgatás és a tanácsok című anyag második részéből tartandó konferencia levezetésére is ennek alapján készültem fel. Az általános követelmény mellett, hogy a propagandistának fel kell dolgozni az útmutatóban megjelölt kötelező és javasolt irodalmakat, még számos egyéb anyagot is feldolgoztam, melyek megkönnyítik munkámat. Így például igen *nagy hasznát vettem a Szabad Nép 1955. január 29-i vezércikkének.* Emellett az utóbbi időben egyszer sem mulasztom el az útmutatóban leközölt *„Adatok és tények"* című rovat felhasználását.

Felkészülésem fontos részét képezi az is, hogy a *konferencia előtt beszélgetek hallgatóimmal.* Ennek során megtudom, hogy milyen kérdéseknél vannak nehézségeik, mit nem értenek, ugyanakkor segítem őket azzal, hogy felhívom a figyelmüket olyan részek tanulmányozására, amely elkerüli figyelmüket.

A konferencia vezetéséhez vitavázlatomat úgy állítom össze, hogy *az ne csak az anyagot tisztázza, hanem a propagandisták kívánságára, érdeklődési körére is épüljön.* Így nem érhet különösebb meglepetés a konferencián. Például hallgatóim jelezték, hogy nehéz megérteniök államunk felépítését. Most egy *szemléltető ábrát készítettem,* amely világosan megmutatja egész államapparátusunk felépítését.

Miután az útmutató is kevéset foglalkozik az MDP csoportokkal a tanácson belül, valamint a propagandistáim is érdeklődtek ezután, hogy segítségükre legyek, kerestem egy ezzel a témával foglalkozó anyagot, melyet meg is találtam a *Pártépítés 1954. 10. számában.* A konferencián ezt is felhasználom.

A mindennapi élettel összekapcsolom az anyagot

A propagandamunka eredményessé tételéhez feltétlenül hozzátartozik az is, hogy a tanultakat *közel érezzék a hallgatók saját munkájukhoz.* Tapasztaltam, hogy sokan úgy gondolják, hogy a vasútnak semmi köze a tanácsokhoz. Emiatt különös gondot fordítottam arra, hogy a tanácsok általános feladatai megismerése mellett lássák meg hallgatóim a vasút, a vasutasok szerepét is a tanácsok munkájának megjavításában. A konferencia során tisztázni kívánom azt, hogy mi a vasutas tanácstagok kötelessége: *nemcsak a termelésben járjon élen, hanem az állampolgári kötelezettségek teljesítésében. a párt, a tanács és a dolgozó tömegek közötti kapcsolat elmélyítésében is.*

Dolgozóink nagyrésze földdel rendelkezik, s ezek közt is van olyan, aki nem teljesíti a beadást. Meggyőződésem, *hogyha a propagandisták rá irányítják erre a hiányosságra a figyelmet, megmagyarázva ennek helytelenségét, a propagandamunka is hozzájárulhat a beadás munkájának megjavításához.*

De ha megfordítjuk a problémát és nem azt nézzük, hogy a vasút mit tehet a tanácsok munkájának megjavításáért, hanem azt, hogy ennek az anyagnak a tanulmányozása hogyan segíti elő a vasút munkáját, akkor is komoly jelentősége van tanulásunknak. Csak egy példát ragadok ki, a bürokratizmus elleni harc kérdését, melyet feladata a konferenciának megtárgyalni. Amellett, hogy a tanács, az államigazgatás munkájában meglévő bürokratizmust tárgyaljuk, *van alkalmunk és sajnos, anyagunk is bőven arra, hogy a vasúton meglévő bürokratizmusról beszéljünk.* Igazgatóságunk központjában például egy újítási javaslat, mely épp az ügyvitel megkönnyítésére vonatkozott, egy évig hevert elintézetlenül. De lehet beszélni a sok papírmunkáról is, mely megnehezíti, időben kitolja az ügyek intézését, ugyanakkor az igazgatósági dolgozók munkáját is nehezíti. De azt hiszem, nemcsak én magam, hanem a konferenciám hallgatói is nem egy esetben tanúi, vagy éppen áldozatai a bürokráciának. Éppen ezért erről, az ellene folyó harcról beszélni igen hasznos lesz.

Az elmondottak nem foglalják magukba a propagandamunka összes módszereit, e cikk kerete szűk is erre, de az a véleményem, ha ezeket a módszereket, melyeket ennek az anyagnak a tanításával kapcsolatban felvetettem, valamennyien alkalmazzuk, eredményessé tudjuk tenni munkánkat és hozzájárulhatunk ahhoz, hogy a kongresszusi anyagok tanulása mozgósítsa a vasutas dolgozókat a kongresszus határozatainak végrehajtására.

Repkó János,
középfokú propaganda-konferencia vezető, Debrecen

SPORT

Milyen lesz a folytatás?

Az első bajnoki forduló után ugyancsak vidám hangulat uralkodott a Budapesti Lokomotív labdarúgó csapatának heti értekezletén.

A jókedv érthető és jogos volt. Az 1955. évi bajnoki idény első mérkőzésén idegenből hozta el a csapat a két pontot. Még pedig nem is gyenge csapat felett arattak győzelmet a Lokomotív labdarúgók: a Perecesi Bányászt győzték le otthonában, 1:0 arányban.

A rajt tehát jól sikerült. A kérdés most már csak az: milyen lesz a folytatás?

A Budapesti Lokomotív, a főváros legnagyobb vasutas sportkörének labdarúgó csapata bizony éveken keresztül nem tudott megfelelni a várakozásnak. A vezetést hosszú éveken át a kapkodás jellemezte. Tavaly e téren komoly változás állott be. Szakemberek kerültek a szakosztály élére. Ez meg is látszott a csapat teljesítményén. Hiába javult azonban fel tavasszal az együttes, a kiesést nem tudta elkerülni.

Az Előre, a Postás és a Lokomotív egyesülése folytán azonban mégis megmaradt NB II-ben a csapat és most már csak az a teendő, hogy alapos nevelő és szakmai munka után meg is állja ott a helyét.

A Budapesti Lokomotívhoz az 1955-ös idényben új edző került. Fenyvesi László személyében, akinek kezdeti működése igen biztató. Fő erényének azt tudhatjuk be, hogy eddig akárhány csapatnál volt, mindegyik sportkörnél két évnél többet töltött. Ez azt bizonyítja, hogy a kitűnő szakember mindenütt megfelelt a várakozásnak. Az elmult évben a Kőbányai Dózsa labdarúgóit edzette. A csapat kitűnően szerepelt. Az NB I-be jutás osztályozó mérkőzései során pontveszteség nélkül került az első helyre.

Az új edző, az első szakmai értekezleten kifejtette tervelt, velleményét. Szerinte egy csapatot éveken keresztül kell nevelni, oktatni arra, hogy az komoly eredményt érhessen el. Ez újdonságnak tűnt a sportkör előtt, hiszen egyes vezetők véleménye éveken át az volt, hogy a csapatnak mindenáron, minél rövidebb idő alatt — lehetőleg már abban az évben — fel kell kerülnie az NB I be. Ezért rendszerint idegenből leigazolt játékosokkal igyekeztek megerősíteni a csapatot, ami bizony egyetlen évben sem vezetett sikerre. Az új edző meggyőzte a vezetőket és most már mindenki látja, hogy komoly játékerőt képviselő csapat megteremtését csak évek hosszu munkája hozhatja meg. Az edző határozott ígéretet kapott arra nézve, hogy mindenki türelemmel lesz munkája iránt.

— Nem hinném, hogy már az első évben megnyerjük a bajnokságot — mondta az egyik beszámolójában az edző — de egyelőre nem is az a cél. Ebben az évben arra kell törekednünk, hogy az élvonalban maradjunk, a bajnokság azonban még túl merész ábránd lenne, de remélem, hogy hamarosan eljön az az idő, amikor jogos várományosai lehetünk a bajnoki címnek.

A vezetők és játékosok osztották az edző véleményét. Az első csapat mellett természetesen megvan a második csapat, az ifjúságiak és az úttörők együttese is. Az utóbbi két csapat már eddig is igen bíztató eredményeket ért el. A türelmi módszer, melyet a vezetők magukévá tettek, jó hatással volt a fiatalokra is. Ezt bizonyítja, hogy hamarosan elterjedt a hír a stadion környékén: érdemes a Lokomotívban játszani, mert komolyan és türelemmel foglalkoznak velük. Így azután igen nagy volt az idény elején az önként jelentkező fiatalok száma.

Az új módszer máris megmutatta jó hatását. A csapat valamennyi tagja nyugodt légkörben készült fel az idényre és talán ennek volt köszönhető, az is, hogy a bajnokság első mérkőzésén nagyszerűen megállta helyét.

A csapat további jó szereplésére ebből az egy eredményből következtetni helytelen lenne. De az első mérkőzésen aratott győzelem komoly reményt nyújt arranézve, hogy az 1955-ös évad kezdete lesz a régen kitűzött cél: az NB I-be való jutás elérésének.

HÍREK

— **A vasutas békebizottságok** a IV. békekongresszusra utazó küldöttek vonatait szépen feldíszítették. A mozdony elejét a szabadságszobrot ábrázoló táblával dekorálták, a kocsiban pedig, amelyekben a küldöttek utaztak, nemzetiszínű zászlókat, virágokat helyeztek el. Különösen szép volt a Pécs állomás által február 26-án indított 1907. számú vonat. A békebizottság tagjai még éjszaka pihenőjükben is segítettek a díszítésben.

— **Hatvan éves a székesfehérvári vasutas énekkar.** *A régi, harcos múltra visszatekintő együttes március 6-án, vasárnap ünnepelte a szép évfordulót. A szakszervezet elnöksége az ünnepségen díszes ólomkristály vázát adományozott az énekkarnak, a régi tagokat pedig oklevéllel jutalmazta.*

— **A téglabetétes födémelemekkel kapcsolatos újítást** nyújtottak be a *„Nők a takarékosságért"* mozgalom keretében *Kecskés Borbála és Reneczky Mihályné* vasbetonszerelők, a MÁV Épületszerelő és Előgyártó dolgozói. Újításuk sok téglamegtakarítást jelent. Pénzbeli értéke körülbelül 10 000 forint. Az újítást elfogadták.

— **Tíz új lakást adtak át** *az elmúlt napokban Ferencváros állomás dolgozóinak.*

— **Négynapos békeműszakot** tartottak Sátoraljaújhely állomás dolgozói. A békeműszak alatt a tervben előírt munkájukon felül 5000 forint értékű gépjavítást végeztek a bodroghalmi gépállomásnak.

— *A MISKOLCI VASUTAS GYERMEKEK bölcsődéjét felszabadulásunk évfordulóján adják át rendeltetésének.*

— **MŰSOROS NŐNAPOT RENDEZETT Budapest-Keleti-pályaudvar MNDSZ-szervezete. Kuti Károlyné, az állomás MNDSZ-szervezetének elnöke ismertette a nemzetközi nőnap jelentőségét, a világ asszonyainak békeharcát, majd filmvetítés következett. Az új kultúrteremben rendezett ünnepségen az utazóközönség is érdeklődéssel vett részt.**

— *A SÁROSPATAKI GAZDASÁGI VASUT dolgozói számára öltözőt és mosdót építenek. A munkálatok április 1-én kezdődnek.*

— *DÍSZES BÉKEALBUMOT KÜLDTEK a IV. magyar békekongresszusnak a nagykanizsai vasutas dolgozók.*

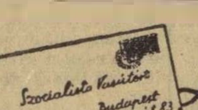
— KULTÚRVONATOT INDITOTT ÚTNAK a szegedi igazgatóság politikai osztálya. A két kocsiban berendezett kiállítás gazdag anyaga bemutatja a vasutasok múltbeli életét, szembeállítva a felszabadulás óta elért eredményekkel. A vándorkiállításnak öt nap alatt 5000 látogatója volt, s a vasutas dolgozókon kívül a hódmezővásárhelyi, orosházi termelőszövetkezetek tagjai, az iskolák tanulói is megtekintették, Lőkösházán felkeresték a curtic-i román vasutas dolgozók is.

— **FELVÉTELI ÉPÜLETET KAP Ózd-alsó megállóhely. A 800 000 forintos beruházási munka jól halad.**

LAKÁSCSERE

Szeged. Nádas utca 8. szám alatt lévő kétszoba-konyhás. előszobás magánlakásomat elcserélném hasonló, vagy esetleg kisebb budapestiért. Ball Endre, Ferencvárosi fűtőház.

Budapest. VIII., Baross tér 6. szám alatti segédházfelügyelői állás havi 160 forint jövedelem mellett lakáscserével azonnal elfoglalható. Jelentkezhetnek, akik Budapest területén legalább egy szobából álló főbérlettel rendelkeznek. Az elfoglalandó szolgálati lakás szintén egy szobából áll. Jelentkezés naponta 8—10 óra között IX., Ferenc körút 14. félemelet. MÁV Épületfenntartási Főnökség. Borsányiné.



Levelezőink írják

Drágább a leves mint a hús

Pécs állomáson van asztalos-, lakatos-, villanyszerelő műhely. Természetes lenne, hogy hozzájuk forduljunk az állomáson adódó kisebb, de sürgős javításokkal. De sajnos nem tehetjük, mert valamilyen rendeletre hivatkozva, a műhelyvezetők a városi kisipari termelőszövetkezetekhez küldenek minket. Legutóbb egy asztalzár romlott el — a helyi KTSZ közel 2 hónapig „javította". Szeretnénk felszerelni az utazóközönség tájékoztatását szolgáló táblákat — nem lehet, mert egy kevéske asztalos- és lakatosmunka kellene hozzá, de vasúti műhelyeink nem vállalják. Vigyük a KTSZ-be — mondják. És vigyük a KTSZ-be az üzemi konyha burgonyahámozó gépét is, amelynek csak a hajtószíját kellene megerősíteni. És talán vigyük a KTSZ-be állomásunk egész előcsarnokát, mert a pályafenntartás nem vállalja el, hogy megtisztítsa pókháló- és koromdíszétől? Ha minden apró javítással a KTSZ-hez szaladgálunk, drágább lesz a leves, mint a hús, az elvesztegetett időről nem is szólva. Akármilyen rendelet tiltja, hogy műhelyeink elvégezzék a kis javításokat, rossz a rendelet, mert a bürokrácia szülte.

Leitl Ferenc
Pécs állomás.

Éberség és áldozatkészség

Veszélyes tűztől mentette meg állomásunk raktárát a kereskedelmi szolgálat öt dolgozója gyors, bátor intézkedésével. Február 14-én, 21 órakor az egyik szállíttató fél dolgozója az áruraktárhoz betolt kocsiban gyújtotta meg benzinlámpáját. A lámpából kicsapódó tűz felgyújtotta a kocsit. *Bencze László* külsős raktárnok, *Kun János* és *Sonkolyos Lajos* raktári munkások, valamint *Nagy János* és *Nagy József* átrakómunkások az égő kocsit erejük megfeszítésével kitolták a raktár fedett része alól, és így megmentették raktárunkat a tűztől. Öt dolgozótársunk valamennyiünk számára példát mutatott a lelkiismeretes, áldozatkész, éber szolgálattételből.

Pataki József
Orosháza állomás

Melegítő ital — az íróasztalban

A *„Szocialista Vasútért"*-ban többször olvastunk a védőételek és italok kiszolgálásáról. Sajnos, csak olvastunk, mert mi, gyomai fűtőházi munkások egész télen nem kaptunk meg a melegítő italt, pedig sok hideg éjszakán dolgoztunk, sőt még most is elkelne a melegítő ital. A rendelet időben megérkezett, de úgy látszik az egész telet a szolgálati főnök íróasztalában töltötte. De vajon hová lett a kiutalt tea és cukor? Mert mi hiába kértük, még válaszra sem méltattak minket.

Putnoki Albert
Gyoma állomás

Budapest—Ferencváros és Rákosrendező versenyszerződése

Rákosrendező állomás szakvezetősége, pártszervezete és üzemi bizottsága, valamint a dolgozók összessége elhatározta, hogy a *magyar—szovjet barátsági hónap* tiszteletére, a felszabadulási verseny keretében, a minőségi és mennyiségi munka megjavítása érdekében március 2-án kezdődő és április 4-én végződő *külön páros*-versenyre hívja ki *Budapest—Ferencváros* állomás dolgozóit. A párosverseny a csomóponti és egyéb vállalásoktól teljesen független folyik és azokra a versenytényezőkre épül, amelyek a leghívebben mutatják a két nagy rendezőpályaudvar munkáját: a kocsitartózkodásra, a fajlagos kocsimozgatásra, menetrendszerinti vonatindításra. A verseny célja még a minőség javítása érdekében az egy kocsira eső kocsisérülési érték leszorítása.

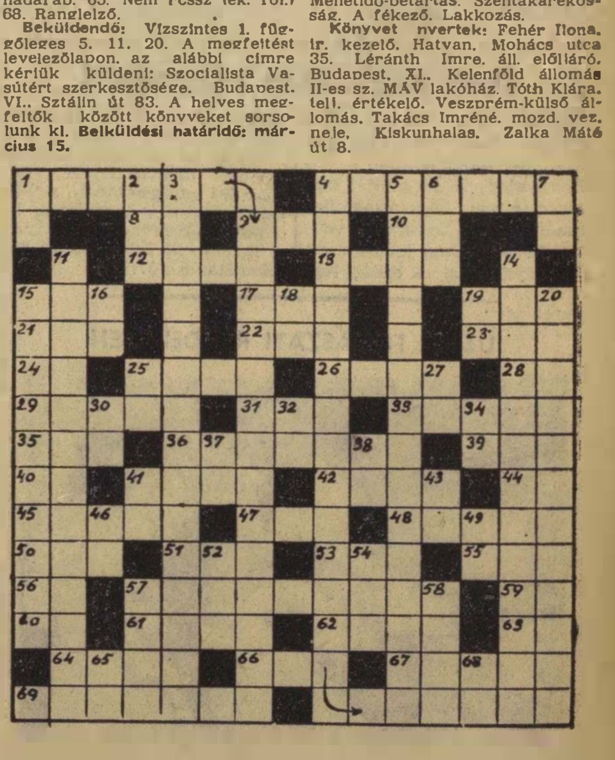
Budapest—Ferencváros állomás dolgozói a versenykihívást elfogadták.

Keresztrejtvény III.

Vízszintes: 1. Amiknek igen sokat köszönhetünk (névelővel). 4. Itt épült a „Barátság hídja". 8. Kicsinyítő képző. 9. Fával a végén vicc. móka. 10. Afrikai város fele. 12. Ki mint vet, úgy ... 13. Harc, küzdelem. 15. Német város. 17. Római köszöntés. 19. Becézett női név. 21. Ital. 22. Tartás. 23. Folyami átkelőhely. 24. A. N. 25. Szülő. 26. Napszak. 28. Tetelére. 29. A-val a végén olasz tartomány. 31. Rl. 33. Vissza: tiszta súly. 35. Majdnem ecet. 36. Adsz-e pénzt? 39. Lap betűl keverve. 40. Elsőben van! 41 Gvanit. 42. Hegynek van. 44. Somogyi Antal. 45. Vissza: rejti magát. 47. A. N. N. 48. I-vel a végén, jogtalanul megszerezni valamit. 50. Végnélkül áhíti 51. Nem halli 53. Jugoszláv város. 55. Indián történetek írója (ék. föl.). 56. Tamás Nándor. 57. A ló vasútas szereti a ... 59. Személyes névmás. 60. Ó. Y. 61. Az ifjúság nemzetközi seregszemléje névelővel. 62. Két szó: téli sport — ásvány. 63. Rag. 64. Ismét (ék. föl.) 66. Nagy fizikus neve. 67. Község Kaposvár közelében. 69. A szállítási eszközök.

Függőleges: 1. Névelő. 2. Orosz folyó. 3. Ezzel indult a felszabadulási verseny. 4. Szovjet munkamódszer. a vasúti szállítás gyorsítója. 5. **Szovjet vasutasoktól átvett mozgalom.** 6. Pénzben kifejezett értéke. 7. Lásd 59. vízsz. 11. **Hazánkban is járt, híres szovjet mozdonyvezető, mérnöknő.** 14. A számfeltő. 15. Az utazóközönség kiszolgálására hivatott. 16. Nem holnap. 18. Vissza: véd. 19. Európai nép. 20. **A magyar vasutasok kedves barátja.** 25. Vagon maganhangzói. 27. Latin kötőszó. 30 Képző. 32. I. E. 34. Bányaváros fele. 37. Ősi harci eszköz. 38. Kimondott betű. 41. Mint vízsz. 44. 43. Part közepe. 46. 3.14. 49. Nem egészen rom. 52. Anyag Vizsgáló Intézet. 54. Háromnegyed Misi. 57. Küzdelem. 58. Római ruhadarab. 65. Nem rossz (ék. föl.) 68. Rangjelző.

Beküldendő: Vízszintes 1. függőleges 5. 11. 20. A megfejtést levelezőlapon, az alábbi címre kérjük küldeni: Szocialista Vasútért szerkesztősége. Budapest. VI., Sztálin út 83. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. **Beküldési határidő: március 15.**



A II-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Felszabadulási verseny. Harc a selejt ellen. Menetidő-betartás. Széntakarékosság. A fékező. Lakkozás.

Könyvet nyertek: Fehér Ilona. ir. kezelő. Hatvan. Mohács utca 35. Léránth Imre. áll. elöljáró. Budapest. XI.. Kelenföld állomás II-es sz. MÁV lakóház. Tóth Klára. telj. értékelő. Veszprém-külső állomás. Takács Imréné. mozd. vez. neje, Kiskunhalas. Zalka Máté út 8.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete Szerkesztőség: Budapest VI., Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—917. 428—332. Üzemi telefon: 16—76 39—49. Kiadóhivatal: VII.. Rákóczi-út 54. — 18.000 példány
Szikra Lapnyomda Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 11. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 MÁRCIUS 14.

A Landler Járműjavítóban az üzem újítói nem egyszer megbeszélésen vesznek részt, hogy hasznos tapasztalataikat egymásnak átadják. Képünk ilyen megbeszélést örökít meg.

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG HATÁROZATÁNAK MEGVALÓSÍTÁSÁÉRT

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége nagyjelentőségű határozatot hozott a politikai helyzetről és a párt feladatairól. E határozat óriási jelentősége mindenekelőtt abban van, hogy bátran, mélyrehatóan elemzéssel feltárja a párt általános irányvonalával, a párt és a nép érdekeivel ellentétes jobboldali nézeteket, megvédi a párt politikáját a jobboldali opportunista nézetekkel szemben és elgördíti az útból szocialista építőmunkánk fő akadályait.

A Központi Vezetőség egyhangúlag fogadta el a határozatot. De egyhangúan nyilvánították egyetértésüket a határozattal a vasutas pártszervezetek rendkívüli taggyűlésein a kommunisták és szerte a vasúton valamennyi dolgozó. A határozat feldolgozásához és szellemében a munkához máris hozzákezdtek pártszervezeteink.

A miskolci fűtőházban például a pártvezetőségek tagjai, az aktivisták és népnevelők megkezdték a határozat kijegyzetelését, hogy a határozat teljes ismeretében feltárják munkájuk fogyatékosságait, választ adhassanak a dolgozók kérdéseire és azonnal hozzákezdhessenek a hibák kijavításához.

Miről szól a határozat? Elsősorban leszögezi, hogy *az 1953 júniusi határozatok maradéktalanul helyesnek bizonyultak és ma is változatlanul pártunk politikájának alapját képezik.* Helyesek voltak a júniusi és a III. pártkongresszuson hozott határozatok, hisz ezek végrehajtásával láttunk hozzá a szocializmus építése során elkövetett hibák kijavításához. *A párt továbbra is ezen az úton jár, nem tér le róla és győzelemre viszi a szocializmus ügyét.*

A júniusi és a kongresszusi határozatok a nép érdekében születtek és éppen ezért ma sem lehet más, és nem is más a párt célja, mint akkor volt: a dolgozó nép jóléte, boldogsága, a nép hatalmának szüntelen erősítése, a szocializmus felépítése. De éppen ez, a nép ügyéért érzett felelősség kötelezi a pártot arra, hogy élesen és határozottan szembeforduljon azokkal, akik a marxizmus—leninizmus tanításaival ellentétes, jobboldali nézeteket támogattak, azokat maguk is hirdették, elferdítették a júniusi határozatokat, s ezzel megnehezítették, vagy egyenesen gátolták a határozatok helyes végrehajtását.

A határozat felsorolja ezeket a jobboldali nézeteket, melyek megnyilvánultak mindenekelőtt *a szocialista iparosítás helyes politikájának elferdítésében, a termelékenység fontosságának lebecsülésében, s ezzel alapot adtak az életszínvonal állandó emelésének alapjait.*

A jobboldali nézetek különösen nagy kárt okoztak pártunk parasztpolitikájában, mert elferdítették a munkás-paraszt szövetség helyes értelmezését. A párt változatlanul küzd a mezőgazdaság elmaradottságának megszüntetéséért, a mezőgazdasági termelés gyorsütemű fellendítéséért és továbbra is fontos feladatának tartja az egyénileg gazdálkodó parasztok segítését. Azonban kihangsúlyozza a határozat: *félrevezetik a dolgozó parasztságot, akik azt hirdetik, hogy az egyéni gazdálkodás mellett a szegénység és középparasztság zöme magas jólétet érhet el. A dolgozó parasztság tartós felemelkedésének és boldogulásának egyetlen útja van, a termelőszövetkezet, a nagyüzemi mezőgazdaság megteremtése.*

A jobboldali nézetek éppen ezt támadták. Lebecsülték a szövetkezeti mozgalmat, megfeledkeztek a munkásosztály vezető szerepéről, elaltatták a kulák elleni harcot, teret engedtek a falusi kizsákmányolóknak és a spekulánsoknak. Meglazult az állampolgári fegyelem, a begyűjtés, ez pedig nem szolgálta sem a parasztság, sem a munkásosztály érdekeit és gyengítette népi demokráciánk alapját, a munkás-paraszt szövetséget.

A pártban és az államapparátusban, valamint más területeken elterjedt hibás nézetek ideológiai és gazdasági kérdésekben azért válhattak különösen veszélyessé, mert, mint a párthatározat megállapítja: *„Nagy Imre elvtárs beszédeiben és cikkeiben támogatta ezen antimarxista nézeteket, sőt elsősorban ő volt ezek hirdetője."* A jobboldali elemek ezen felbátorodva támadni kezdték a párt politikáját, a kritika ürügyén tagadták a munkásosztály és az egész dolgozó nép elért történelmi sikereit. Egyes párt, szakszervezeti és gazdasági vezetők nem törekedtek a munkásosztály mozgósítására, a termelési tervek teljesítésére és túlteljesítésére. Az olcsó demagóg ígéretek lezserelték a munkásosztályt és terjesztették a „sültgalamb-várás" hangulatát.

A párt erejének, egységének sziklaszilárd bizonyítéka, hogy *szétzúzta a jobboldali opportunista nézeteket, megvédte a párt helyes politikáját és most ideológiailag és szervezetileg megerősödve vezeti tovább népünket a szocializmus építésének útján.*

A Központi Vezetőség megvédte a párt vezetőszerepét, a pártét, mely vezetője, irányítója népi demokratikus rendszerünknek. A párt a munkásosztály legmagasabb szervezeti formája, ezért a párt hivatott valamennyi tömegszervezet és tömegmozgalom — így a *Hazafias Népfront* — irányítására és tevékenységük ellenőrzésére is.

Tíz esztendő történelmi jelentőségű győzelmei bizonyítják, hogy dolgozó népünk híven és odaadással követi a kommunisták pártját, melynek legjobbjai a Horthy-fasizmus üldöztetései közepette is rettenthetetlenül harcoltak a magyar nép felemelkedéséért, jobblétéért, és amely az elmúlt tíz esztendő során megteremtette a dolgozók hazáját, olyan ipart hozott létre, amely elképzelhetetlen lett volna a régi Magyarországon, az urak országában.

Pártunk most bátran a dolgozó nép elé tárta előrehaladásunk fő akadályát, a jobboldali ellenséges nézeteket és elszánt harcra szólítja fel ellenünk a kommunistákat, az egész dolgozó népet. A határozat világosan és egyértelműen kimondja, hogy az életszínvonal emelésének egyetlen útja a szocialista iparosítás, a termelés és termelékenység állandó emelése, az önköltség csökkentése. *„A dolgozó nép életszínvonalának következetes emelése megköveteli, hogy szakadatlanul növekedjék mind az ipari, mind a mezőgazdasági termelés, emelkedjék a munka termelékenysége, csökkenjen a termékek önköltsége, hogy határozott harc folyjék az anyagi és pénzügyi eszközök felhasználásában a legszigorúbb takarékosság érvényesítéséért, a munkafegyelem helyreállításáért és megszilárdításáért, valamennyi állampolgári kötelezettség (adófizetés, beadási kötelezettség stb.) pontos teljesítéséért."*

Most tehát a legfontosabb feladat, hogy ismerve a Központi Vezetőség határozatát, felmérve a helyi fogyatékosságokat és hibákat, párttagjaink, tömegszervezeti és gazdasági vezetőink, valamennyi aktivista és népnevelő járjon élen, mozgósítson az 1955. évi terv maradéktalan végrehajtására. Most különösen fontos, hogy gyakorlatban éljen a jelszó: *„kommunisták az élre, kommunisták a tömegek közé"*. Példát mutatva a tervek teljesítésében járjanak élen a kommunisták a felszabadulási versenyben, magyarázzák a dolgozóknak a Központi Vezetőség határozatát, oszlassák el a hibás és ellenséges nézeteket, hogy mindenki megértse és szívvel-lélekkel szakadatlanul harcoljon dekádról dekádra, hónapról hónapra a terv minden előírásának maradéktalan teljesítéséért.

EMLÉKEZÉS EGY KEDVES LÁTOGATÁSRA

A ferencvárosi tömb dolgozói a magyar—szovjet barátsági hónap alkalmából szívesen emlékeznek arra a kedves látogatásra, amikor az egyik baráti hónap vendégeként náluk járt Elena Csuhnyuk, szovjet vasutas mérnöknő. Képünk E. Csuhnyukot ferencvárosi vasutasok körében ábrázolja. Mellette Lőcsei János elvtárs.

ELŐRE A FELSZABADULÁSI MŰSZAK SIKERÉÉRT

Felszabadulásunk 10. évfordulóját megelőző ünnepi készülődésben népünk soha el nem múló hálával emlékezik azokra a szovjet hősökre, akik vérüket, életüket áldozták hazánk szabadságáért és függetlenségéért. Az ő véráldozatuk vetette meg az alapját népi demokráciánk diadalmas tíz esztendejének. Szabad tíz évünk elért eredményei örömmel töltenek el minden becsületes magyar embert. A vasutas dolgozók a jogos büszkeség tudatában osztoznak ebben az örömben, mert munkájuk összeforrott az országépítés hatalmas művével.

Ez a gondolat hatotta át őket, amikor felszabadulási versenyt kezdeményeztek s a verseny teljes sikerre vitele érdekében március 15-én egy akarattal kezdik el a felszabadulási műszakot.

Kétségtelen, hogy a vasúton is voltak már kiemelkedő eredményei a felszabadulási versenynek, de *a vasút igazi erőpróbája, a versenynek teljes helytállást követelő időszaka a felszabadulási műszak lesz.* A szállítási feladatokat hatalmas mértékben növeli a felszabadulási műszak a Központi Vezetőség határozata végrehajtásának egész népünket átható lelkesedése, bányáink, üzemeink fokozódó termelése. A felszabadulási műszak sikere egész népünk egységes, részekre nem bontható erőfeszítésén múlik s a vasút ennek az egységes erőkifejtésnek egyik mozgatója.

Példás fegyelmet, minőségi munkát

Dolgozóinkban élő, erős a vágy, hogy megmutassák: az idei kedvező tél nem puhította el őket. A legfontosabb feladatok ismeretesek minden vasutas dolgozó előtt: a munkafegyelem további megszilárdítása, a menetrendszerinti közlekedés javítása, a vonatok helyes összeállítása, az előírt terhelés teljesítése, a jelzők pontos kezelése, továbbá a kereskedelmi szolgálatnál a jó kapcsolatok kiszélesítése a szállítható felekkel, a vontatásnál, a szén-, anyag- és energiatakarékosság, a mozdonyok gondos karbantartása, a műhelyeknél elsősorban a mozdonyok főjavításának meggyorsítása, a munka minőségének megjavítása, a takarékos anyagfelhasználás, a pályafenntartásnál pedig a téli időszak alatt megrongálódott pályák mielőbbi rendbehozása. A versenynyilvánosság legjobb biztosításával, a versenyhangulat fokozásával egyidejűleg ezek azok az alapvető követelmények, amelyek a vasútnál biztosítják a felszabadulási műszak sikerét.

A felszabadulási verseny eddigi időszakában a szakvezetők, a műszaki vezetők, a pártszervezetek, az üzemi bizottságok mindenütt meg kellett, hogy ismerjék szolgálati helyük problemait, azokat a pontokat, melyeknél akadozik a verseny. A felszabadulási műszakban az a feladat, hogy eltüntessék ezeket a pontokat. Irányítsák a dolgozók figyelmét a hiányosságra, adjanak meg minden segítséget a jó munkához. Az anyagtakarékosságért, az önköltségcsökkentésért, a menetrendszerinti közlekedéséért vívott küzdelemben kimeríthetetlen tartalékot jelent a felszabadulási műszak, a dolgozók egyre lelkesebb versenyhangulata. S ha dolgozóink minden segítséget megkapnak a felszabadulási műszakban, máris jelentős lépéssel jutottunk közelebb annak sikeréhez. Eppen ezért kell a műszak előtti üzemi szemléken észlelt hibákat maradéktalanul kiküszöbölni, a termelési értekezletek tapasztalatait, a dolgozók javaslatait minél alaposabban felhasználni, minél több dolgozót bevonni a magyar—szovjet barátsági hónap alkalmából megtartandó *Az élenjáró szovjet technika napja* előadásaiba.

A felszabadulási műszak sikere azonban csak úgy lehet teljes, ha a napról napra magasabb számok mögött a gazdaságosságot figyeljük elsősorban. Ezért kerül különösen előtérbe az ellenőrzés fontossága, a középvezetők, részlegvezetők szerepe a versenyben.

A felszabadulási műszakkal a vasutas dolgozók előtt is a nagy verseny legszebb, legizgalomtelibb, de újabb szép sikerekkel biztató szakasza nyílik meg. Nem kétséges, hogy a magyar vasutas dolgozók áthatva a Szovjetunió iránti hálától, követve pártunk útmutatását, az elkövetkező napokban még szorosabban zárkóznak fel győzelmes pártunk zászlaja alá, még odaadóbban harcolnak hazánk erősítéséért és felvirágoztatásáért, sikereink továbbfejlesztéséért, mert ezzel is méltó kifejezést akarnak adni töretlen, harcos békeakaratuknak.

Pártunk iránymutatásait követve

Mi, a *MÁV Hídépítési Főnökség* dolgozói örömmel értesültünk pártunk *Központi Vezetőségének* március 4-i határozatáról, amellyel teljes mértékben egyetértünk, s amelynek megvalósítását fokozottabb, jobb munkával akarjuk elősegíteni. A Központi Vezetőség által feltárt hibák, fogyatékosságok nagy része főnökségünknél is előfordult s gátolta mindennapi munkánkat. Ez a határozat világosan és egyértelműen megmutatta az utat, amelyen haladva eltudjuk érni mindazt, amit Központi Vezetőségünk feladatként megjelölt. A párt vezetésével helytállunk a munkában, s egy pillanatig sem tévesztjük szem elől, hogy célunk a szocializmus felépítése.

Ha megnézzük elmúlt évi munkánkat, megállapíthatjuk, hogy *komoly hibákat követtünk el.* Múlt évi tervünket mindössze 87,3 százalékra teljesítettük és termelékenységi tervünk teljesítése is 100 százalék alatt maradt. Önköltségi tervünket sem teljesítettük. Mindezek az adatok mutatják, hogy mennyi munka vár ránk.

Figyelembevéve eddigi munkánkat, a Központi Vezetőség márciusi határozatának sikeres végrehajtása érdekében a következőket vállaljuk:

A Béke úti aluljáró építésénél az április 10-ig előirányzott munkát április 4-ig elvégezzük. Az épülő újpesti vasúti híd hídfa-fektetési munkáit április 20-ra befejezzük. A tiszalöki főcsatorna építésénél — a kéthónapos elmaradás ellenére — május 31-re befejezzük a Polgár—Görögszállási vonal 264/5. szelvényében épülő vasúti híd ellenfalainak építését. A Püspökladány—Debreceni vonalon épülő vasúti hídnál pótoljuk háromhetes lemaradásunkat, az eredetileg előirányzott március 31-i határidő helyett marcius 20-ig befejezzük a munkát.

Asztalos Lajos párttitkár
Dobos István ÜB-elnök
Aradi József hídépítési főnök
Fazekas Béla DISZ-titkár

A minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett vasúti üzemek

A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa és a Szakszervezetek Országos Tanácsának Elnöksége 1954. második félévében végzett munkájuk eredményeként vörös vándorzászlóval, díszoklevéllel és pénzjutalommal tüntette ki az élenjáró üzemeket.

A vasút területéről a **Landler Jenő Járműjavító,** a **Szolnoki Fűtőház** és a **Budapesti Építési Főnökség** dolgozói részesültek ebben az elismerésben.

Serkentse ezen szolgálati helyek dolgozóit ez a nagy kitüntetés még további munkára. Eredményes munkával mutassanak példát valamennyi vasutas dolgozónak a termelékenység emelése, az önköltség csökkentése, a gazdaságos termelés terén a felszabadulási műszak sikerre vitelében.

Így készülnek a szegedi igazgatóság dolgozói a felszabadulási műszakra

(Tudósítónktól.) Alig két hét választ el a magyar nép nagy ünnepétől, felszabadulásunk 10. évfordulójának napjától. A szegedi terület vasutas dolgozói mindent elkövetnek, hogy a felszabadulási műszakban a nagy naphoz méltó eredményeket érjenek el. Különösen jó munkát végeznek *Békéscsaba, Szeged, Kiskunhalas, Hódmezővásárhely, Kecskemét-alsó, Makó, Mezőhegyes* állomás dolgozói. Az egyéni teljesítmények is azt mutatják, hogy dolgozóink egyenként is tudják, mik a feladataik, hogyan segíthetik győzelemre a felszabadulási versenyt, az első negyedévi tervek teljesítését. Igy Makó állomáson *Romhányi Péter,* Hódmezővásárhelyen *Sebők Ferenc,* Újszegeden *Szücs Sarolta,* Mezőhegyes állomáson *Mucsi István* raktárnokok, Baja állomáson *Csóka István* raktári munkás, Szegeden az *„Ejtőernyős"*, a *„Hámán Kató"*, Békéscsabán a *Rákóczi"* árumozdító-brigád teljesítik a szahanovista feltételeket.

A forgalomnál *Nagy Ferenc Danis Mihály* kiskunfélegyházi, *Szabó Mihályné* szeged-rókusi, *Mák László* Szeged rendezői forgalmi szolgálattevő és brigádjai tűnnek ki.

Ifjúsági élet

PETŐFI ZÁSZLAJA

Március 15 évfordulóját köszöntjük. Ez a tizenegyedik március 15, amelyet szabad hazában ünnepelünk. Tizenegyedszer lobog felszabadult földön a magyar ifjúság egy évszázad előtti halhatatlan tettének zászlaja.

Nagy volt az a régi forradalmi nap! Évszázad óta minden március idusán beleremegett a magyar ifjúság színe-javának szíve — három egymást követő nemzedék merített belőle erőt az elnyomatás éveiben. S ma, több mint száz év távlatából is megremegtet, megvilágít, erőt ad új harcokra az akkori tűzfény, a forradalom lángja.

Minden esztendőben emlékezünk erre a napra — s dicsőségben gazdag emlékei minden esztendőben új mondanivalót, új tanulságot nyújtanak számunkra. A régi Magyarország nem nézhetett szembe 1848—49 igazi szellemével, mert a szellem vádat és ítéletet mondott a Horthy-Magyarország népsanyargatói felett. „A mágnásokhoz" című versében például így kiáltott Petőfi: „Tudjátok-e, mennyit kértünk titeket, — Hogy iránt unk emberiek legyetek, — Vegyetek be az emberek sorába?... — Rimánkodott a szegény nép, s hiába."

Nekünk, a mi korunknak jutott osztályrészül, hogy az 1848-ban megkezdett művet — a polgári demokratikus forradalmat — befejezzük és továbbfejlesszük szocialista átalakulássá. Mi váltottuk valóra a nagy költő álmát: „Hah, ti gyávák, ti már is remegtek? — Ez csak kezdet, ez csak gyermekjáték... — Hátha mindazok beteljesednek, — A miket én álmaimban láték!" Beteljesedett! 1945 csodálatos tavasza meghozta történelmünk legnagyobb fordulatát. A szovjet hadsereg kiűzte hazánk földjéről a fasiszta megszállókat, s hazai csatlósaikat. S 1945. március 15-én, éppen a szabadságharc évfordulóján, a dolgozó parasztoké lett az urak földje, megkezdődött a földrefom! Ez a március 15-e örökre összeforrt egy másik történelmi dátumnal: április 4-ével.

Szabadok lettünk! De naponta kell tapasztalnunk, hogyan szervezik hazánk szabadsága, a béke országai ellen az árnánynak, az árulásnak, az erőszaknak a történelemben eddig példa nélkül álló gaztetteit. Rászabaditani az emberiségre egy új vérözönt, haynaui bosszúhadjáratot vezetni a népek szabadsága és boldogsága ellen — ezt a programot irta zászlajára az amerikai monopóltőke, ezen mesterkedik, amikor Nyugat-Németország felfegyverzését erőszakolja, amikor kitér az atomerők békés felhasználásának szovjet javaslata elől.

Rosszul számítanak! Ma a világreakcióval szemben nem egyedül áll a magyar nép, hanem szoros testvéri szövetség fűzi a világ legerősebb államához, a Szovjetunióhoz és a népi demokratikus országokhoz. Ez a hatalmas béketábor áthúzza az imperialisták minden mesterkedését.

Március 15-re emlékezve le kell vonnunk a tanulságokat. Szakadatlanul erősítenünk kell népünk egységét, tovább folytatnunk a szocializmus építését a pártmutatta úton, úgy kell építenünk, erősítenünk a hazát, ahogyan hirdette népünk nagy költő fia: „Fel nemzetünk apraja-nagyja, — Szégyen reá, ki lomhán vesztegel. — Dicsőség arra, aki dolgozik..."

Az a hazafiság, amely eltűri, hogy „a nyelv forog, a kéz pihen" nem Petőfi hazafisága. Ő így szólt hozzánk: „Csináljatok száz vasútat, ezeret". Igy beszélnének ma is a márciusi ifjak, ha itt volnának közöttünk. Az ő eszméiket váltjuk valóra mi, az örökösök.

MEGALAKULT A VASUTAS IFJÚSÁGI NEVELÉSI TANÁCS

Célkitűzéseink megvalósításában nagy szerepe van az ifjúságnak, hiszen hazaszeretete, lelkes, lendületes munkája, forradalmi energiája egyike a legfontosabb társadalomformáló erőknek.

Pártunk III. kongresszusa megállapította, hogy a párt világos álláspontja mellett még gyakran tapasztalható, hogy párt- és állami szervek, tömegszervezetek nem eléggé értik az ifjúság szerepét. Nagyon sok vezető az ifjúság körében végzendő munkát a DISZ kizárólagos feladatának tekinti és nem érez felelősséget az ifjúság szocialista neveléséért. A kongresszus felépett a hibás nézetek ellen és megindította a harcot azért, hogy az ifjúság nevelésének ügye váljon a párt, az állam és az egész társadalom ügyévé.

Ezen gondolatok jegyében a DISZ Központi Vezetősége is összehívta országunk nagytekintélyű íróit, tudósait, tanárait, művészeit, ipari vezetőit, hogy adjanak tanácsot az ifjúság további neveléséhez, annál is inkább, mert ez a testület hivatott a maga nagyértékű tapasztalataival, képességeivel az ifjúság nevelésének problémáiban segítséget nyujtani.

A napokban megalakult Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács is ezt az igen fontos követelményt igyekszik megvalósítani a vasutas ifjúság nevelésének érdekében. A tanács, — melynek tagjai a vasúti irányító munka legfelsőbb vezetői — segítsége révén elérhetjük, hogy a vasutas ifjúság eddigi viszonylagos magárahagyatottsága megszűnjön, hogy az ifjúsággal való foglalkozást minden becsületes dolgozó magáénak érezze.

Emlékezhetünk, hogy a kapitalista rendszer nem kímélt semmiféle áldozatot és energiát, hogy az ifjúságot megnyerje magának. A mult is azt bizonyítja számunkra, hogy

jóval többet kell foglalkoznunk az ifjúsággal.

Különösen ezt bizonyítja illegális pártunk tevékenysége, amely a legjobb erőit küldte az ifjúság között végzendő munkára.

Az ifjúság nevelésének ügye az elmult hónapokban a közérdeklődés előterébe került. A nevelési tanács feladata, hogy a vasutas ifjúság nevelésében segítséget adjon, az egész vasutas ifjúságra vonatkozó problémákat vitassa meg és a problémák tisztázásában, a megoldás végrehajtásában nyilvánuljon meg ezen kollektiva tapasztalata, tudása segíteni akarása, a vasutas ifjúság hazafias szellemű, erkölcsös nevelésének érdekében.

A DISZ négy esztendős fejlődése során bebizonyította, hogy képes nagy tettekre buzdítani az ifjúságot. A nagy feladatok megoldásánál mindig ott voltak a fiatalok a vasúton is.

Az elismerésre méltó eredmények mellett azonban a nevelőmunkába számos területen hibák is csúsztak.

A DISZ nevelőmunkájának formái, módszerei nem mindig igazodtak az ifjúság sajátosságaihoz. A munkában egyoldalúság volt tapasztalható. Nem fordítottak elég figyelmet a fiatalok művelődési, szórakozási igényeinek kielégítésére, szürke, unalmas módszereket honosítottak meg, amelyből hiányzott a fiatalos vidámság, a forradalmi pátosz, a romantika.

A nevelési tanács ezen hibák kiküszöbölésére jelentős segítséget kíván adni a vasúton.

Egyik feladata elérni, hogy az „öregek" többet foglalkozzanak az ifjakkal, tanácsot adjanak nekik. Az idősebbek tekintélye nemcsak a nagyobb tudáson, hanem az erkölcsi magatartáson is alapul.

A tanács célja: egyre többet járni a fiatalok összejöveteleire,

megszerettetni a vasutat, megismertetni életünk szépségeit és nehézségeit,

elősegíteni a vasutas ifjúság között végzett hazafias nevelőmunkát.

A hazaszeretet elevenen él a fiatalok szivében. A fiatalok ezen érzéseit nem ápoltuk eléggé. A jövőben sokkal szélesebben kell felhasználni az ifjúság szocialista szellemű nevelésében a hazafiság erényét. Mi a vasúton könnyen tudjuk fiatalságunknak azt a lehetőséget biztosítani, hogy hazánk tájait, történelmi emlékeit megismerjék, eddig mégsem tettünk ennek az érdekében jóformán semmit. A nevelési tanács egyik feladata lesz a jövőben ilyen jellegű kezdeményezések kibontakoztatása és elterjesztése.

A tanács elősegíti, hogy mégjobban kibontakozzon a fiatalok alkotó kezdeményezése. A mi ifjúságunk már természetesnek veszi, hogy nincs munkanélküliség, szakmát szerezhet, ugyanolyan keresethez juthat, mint az idősebbek. A jövőben jobban kell a szakma, a hivatás szeretetére nevelni, de jobban kell a fiatalok kezdeményezéseit is népszerűsíteni.

A legkomolyabb, az élethez legközelebb álló nevelés a munkahelyen történik.

A fiatalok között a munkaverseny kibontakozásának leghelyesebb módja, ha felajánlásaikat a legégetőbb problémák felé irányítjuk. Meg kell keresni azokat a feladatokat, amelyeknek megoldása erőfeszítést igényel, de amelynek megoldása emeli a fiatalok önérzetét. Adjunk a vasutas fiataloknak ilyen megbízatást, szolgálati helyeken belül, de kitűzhetünk ilyen feladatokat országosan is.

A jövőben nem szabad kihagyni terveinkből az ifjúság lendületét, bátor kiállását. A nagy, nemes feladatok elvégzéséhez adjunk minél nagyobb segítséget, neveljük önállóságukat, felelősségérzetüket. A nevelési tanács foglalkozni fog a vasutas ifjúság kulturális fejlődésével, sportvonalon elért eredményeivel és hiányosságaival is. Javaslataival, észrevételeivel igyekszik e téren is a legértékesebbet megvalósítani.

Célja: Budapesten és a nagyobb szolgálati helyeken ifjúsági klubokat létrehozni. Kirándulásokat szervezni, ezek feltételeit biztosítani. A vasutas nevelőintézetekben folyó DISZ-munkát, az iskolák közötti kapcsolatot megjavítani.

A legfőbb feladat elsősorban a szolgálati vezetők megnyerése. Tapasztalat, hogy ott jó a DISZ-munka is, ahol a szolgálati vezetők is a szívügyüknek tekintik az ifjúság nevelését. Ott jó és sikerült egy-egy rendezvény, ahol az idősebbek is segítséget nyujtanak. A vasúton számos sztahanovista ifi-brigád dolgozik, ezek munkalendületét ki kell terjeszteni a vasutas fiatalság egészére, a DISZ-munka megjavítását úgy kell előbbrevinnünk és erősítenünk, hogy az egyre vonzóbbá váljék a szervezetlen ifjúság felé is, s hogy azok is bekapcsolódjanak az ifjúsági szervezet munkájába.

A központi nevelési tanácson kívül a közeljövőben igazgatóságonként megalakulnak a nevelési tanácsok, amelyeknek célja lesz az idősebbek bevonásával olyan eredményt elérni a vasúton is, hogy a vasutas fiatalság a párt vezette DISZ-szervezetek irányításával a szocialista vasút megteremtésének rohamcsapatává váljék.

Tegyük vonzóvá DISZ-szervezeteink életét

VASUTAS FIATALJAINK — együtt az ország ifjúságával — lelkesen készülődnek a DISZ II. kongresszusára. A kongresszusi készülődés egyik fontos állomása volt a budapesti igazgatóság területének DISZ-küldöttértekezlete.

A küldöttértekezlet egyik legfontosabb eredménye volt, hogy valamennyi fiatal hitet tett a párt politikája mellett, szilárdan elhatározta, hogy első sorokban fog harcolni a párt határozatainak megvalósításáért, a szocializmus építéséért. A fiatalok határozatba foglalták: *tovább erősítik szervezeteiket, új DISZ-csoportokat hoznak létre, fokozzák a tagtoborzást, megerősítik a kollektív vezetést. A kongresszusig 20 új ifjúsági brigádot szerveznek, valamennyi fiatal teljesíti április 4 és a kongresszus tiszteletére tett vállalását.*

A soronlévő feladatok végrehajtásához nagy segítséget nyújtott a beszámoló, mely helyesen értékelte az elért eredményeket és bátran bírálva tárta fel a vasutas DISZ-szervezetek munkájának fogyatékosságait.

NŐ AZOKNAK A DISZ-SZERVEZETEKNEK A SZÁMA, ahol már rendszeresek a taggyűlések, klubnapok, jól működnek a Petőfi-iskolák, vidám az ifjúsági élet. A *Magasépítő* és az *Épületszerelő Vállalat* DISZ-szervezetei például *Aggtelekre* vitték kirándulni a fiatalokat. Az *Északi Járműjavító* és a *Nyugati-pályaudvar* DISZ-szervezete *Egerbe* rendezett tanulmányi kirándulást. Más DISZ-szervezetek baráti találkozókat rendeztek régi ifjúsági vezetőkkel, ismeretterjesztő és filmvetítéssel egybekötött DISZ-napokat tartottak.

Számos DISZ-szervezet élére állt a fiatalok versenymozgalmának, eredményes harcot folytat a széntakarékosságért, a kulturált utazásért, a mezőgazdaság megsegítéséért. A *Vasanyagjavító* fiataljai energia-ellenőrző őrsöket szerveztek. *A vasutas fiatalok több anyagtakarékossági újítás bevezetésével közel másfélmillió forint megtakarítást értek el.*

De ahhoz, hogy a sikerek tovább terebélyesedjenek, számos hibát kell kijavítani. Meg kell javítani elsősorban a Petőfi-iskolák munkáját és fokozni kell az iskolákon való megjelenést. *Számos DISZ-szervezet lebecsülte a tagösszeírás fontosságát, amelynek következtében „eltűnt" a DISZ-tagok 60 százaléka. A Landler Járműjavítóban* 580 főről 270-re, *Székesfehérvár fűtőházban* 128-ról 22-re csökkent az összeírás után a DISZ-tagok száma. Meg kell keresni a tagösszeírásnál elveszett fiatalokat, mert nélkülük nincs jogunk továbbmenni.

A DISZ ÉPITÉSE, ERŐSITÉSE állandó feladat. Mégis akad vezetőség, mely hónapokig nem tart vezetőségi ülést, ahol egyáltalán nem érvényesül a kollektív vezetés. Számos szervezet elhanyagolja a kultúr- és sportmunkát, a fiatalok szórakoztatását. *Ahhoz, hogy a DISZ-szervezetekben otthont találjon a vasutas fiatalok többsége, ki kell javítani a nevelőmunka hiányosságait és a DISZ-szervezetek belső életét vonzóvá, tartalmassá, fiatalokat érdeklővé kell tenni.*

A beszámoló egyik hibája volt, hogy nagyon csínján bánt az önbírálat fegyverével. Ezt azonban pótolták a hozzászólók. Szinte minden felszólaló bírálta a politikai osztály ifjúsági csoportját, mert keveset tartózkodik a területen, kevés segítséget nyújt a helyszínen a DISZ-szervezetek gyakorlati munkájához.

A beszámoló és a hozzászólások jól kiegészítették egymást. A tanácskozás előrevitte, megmutatta azt az utat, melyen haladnia kell a budapesti igazgatóság DISZ-szervezeteinek.

Nemzetközi HIREK

SZOVJETUNIÓ

Mozgó könyvkereskedés

A donyecl vonalon újabban autók keresik fel az állomásokat és a Vasútforgalmi Könyvkiadó legújabb kiadványait árusítják.

Azok a vasutasok, akiknél már látogatást tettek a könyvárusító autóbuszok, levélben javasolták a kerületi vasútigazgatóságnak, hogy sűrűbben járassák a távoli vidékekre ezeket a „buszokat" és még több könyvet, főként technikai- és gyermekirodalmat kértek.

Vasútvonal épül Lancszsoi-Uruncsi és Alma-Ata között

Négy hónappal ezelőtt szovjet—kínai közlemény látott napvilágot a két ország közötti közvetlen vasúti összeköttetés megteremtéséről. A két kormány megegyezett abban, hogy rövidesen megindítják az építkezéseket. A szovjet szakaszon már meg is indultak a kutató munkák. A kiküldött geológusok, mérnökök előre megjelölik a jövendőbeli állomások, vízállomások, szénszerelők helyét. Amint ez befejeződik, megkezdődik a hatalmas munka, amely a szovjet és kínai vasútépítők újabb győzelme lesz.

Közvetlen vonat Moszkva és Berlin között

Az elmúlt napokban indult először útjára a Bjelorusszpályaudvarról egy naponta közlekedő gyorsvonat, amely közvetlen, átszállás nélküli összeköttetést létesít Moszkva és Berlin között.

Breszt állomásig a gyorsvonat követi a már eddig is rendszeresen közlekedő hasonló rendeltetésű gyorsvonatot. A két gyors között az a különbség, hogy a most indított közvetlen vonat részére Breszt állomáson speciális telepet létesítettek, ahol egész rövid idő alatt a szovjet szélesnyomtávú pullmann-kocsikat a keskenyebb nyomtávú forgózámolyokra helyezik át.

Többterheléses tehervonatok személyvonati sebességgel

A Szovjetunió vasutasai újabb és újabb javaslatokkal segítik a forgalom zavartalan lebonyolítását. *Zimanyin* és *Panykin* mozdonyvezetők értékes kezdeményezést indítottak el. Két mozdonnyal vittek túlsúlyos vonatot Orenburgból Novo-Szergievibe. Ezen a vonalon sok személyvonat jár és nem egyszer előfordul, hogy meg kell várniok a személyvonat előhaladását. Ez lassította a szállítást és állandó szük keresztmetszetet jelentett. A két élenjáró szovjet mozdonyvezető vállalta, hogy vonatukat személyvonati sebességgel vezetik. Ez a mozgalom napról napra terjed és igen nagy segítséget jelent. Zimanyin és Panykin elvtársak vonatukkal 640 tonna többterhelést visznek. A sebességet tizenegy km/ó-val emelték fel.

ROMÁN NÉPKÖZTÁRSASÁG

Emelkedik a vasutasok anyagi és kulturális életszínvonala

A román vasútügyi minisztérium 1954-ben ötszörte nagyobb összeget fordított egészségügyi beruházásokra, mint 1953-ban. *Pascáliban* korszerű orvosi berendezésekkel felszerelt új poliklinika épült.

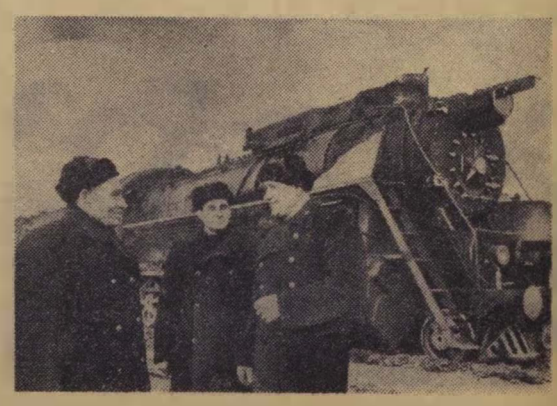
A bukaresti „*Grivica Rosie*" Művek a Román Népköztársaság legkorszerűbben felszerelt műhelyközpontja. A tágas, világos műhelyben, melyekben hatalmas légtisztítóberendezések szüntelenül frissítik a levegőt, a dolgozók védőruhában végzik munkájukat, villamos szállítókocsik közlekednek az egyes műhelyek között. A műhely közelében van a munkások lakóhelye, kényelmes 2—3 szobás lakásokkal. Mellettük jól ellátott áruházakat, színházat, mozikat, poliklinikát, parkokat és tereket találunk. A műhelyek klubja 62 000 kötetes könyvtárral rendelkezik.

Predeálon és Calimanestin megkezdték több élelmezési bolt építését. *Maroshévizen* pedig külön házat építenek a Borszékre utazó vasutasok fogadására.

1954-ben 11 ezerrel több vasúti munkást, mérnököt, technikust, tisztviselőt és családtagot utaltak be üdülőhelyekre, gyógykúrákra, mint 1953-ban. Az iskolai szünetben 9000 vasutas gyermeke töltötte szabadságát a vasutasszakszervezet nyaralótáboraiban.

Az elmúlt év folyamán több mint ezer lakást építettek és adtak át használatra a CFR-dolgozóinak. A CFR-nek 13 szanatóriuma, 5 üdülőtelepe, számos csecsemőgondozója, gyermekotthona, kiskórháza és éjjeli szanatóriuma van. Ezek az intézmények és az ezt kiegészítő nagyszabású munkavédelmi intézkedések — beszédes bizonyítékai a vasutasokról való gondoskodásnak.

PÉLDAKÉPEINK A SZOVJET VASUTASOK



V. G. Blazsenov, Sztálin-díjas mozdonyvezető, a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsának küldötte, az „500 kilométeres"-mozgalom megindítója, indulás előtt megbeszélést tart a fűtőház vezetőivel.

(Fotó Agentpress felv.)

A ferencvárosi fűtőházban eredményesen alkalmazzák a szovjet módszereket

A FERENCVÁROSI FŰTŐHÁZBAN mindenki szívesen emlékszik arra a hideg februari reggelre, amikor az 1950. évi barátsági hónap alkalmával ittjárt *Panyin* elvtárs, a kiváló szovjet mozdonyvezető, *Lőcsei* elvtárs 424—169-es gépén többterheléses vonattal elindult Ferencvárosból és rekordidő alatt érkezett meg Miskolcra. Ez az út jelentette az *„500 kilométeres"* mozgalomnak a magyar vasúton való meghonosodását. Ennek az útnak tanulságaiból kiindulva, hívta ki a ferencvárosi fűtőház *Lengyel*-mozdonybrigádja szocialista versenyre a vasút valamennyi dolgozóját, az *„500 kilométeres"* mozgalom elterjesztése érdekében.

Öt év telt el azóta. Ezen a *„kisjubileumon"* nézzük meg, hogy a fűtőház dolgozói hogyan hasznosították a tapasztalatokat, miként fejlesztették és fordították a maguk, a vasút és az egész népgazdaság javára az élenjáró szovjet módszereket.

A TÖBBTERHELÉSES MOZGALOM első évében mintegy 70 túlsúlyos vonatot továbbítottak, a következő évben már 500 fölött volt ez a szám. *Azóta évenkint közel ezer többterheléses vonatot továbbítanak a ferencvárosiak.*

Panyin elvtárs tapasztalatainak első átvevőjén, *Lőcsei* elvtárson kívül már kezdetben olyan hősei voltak a mozgalomnak, mint *Bajor Imre* mozdonyvezető, aki a Budapest—szobi vonalon 3050 tonnát továbbított, vagy *Balázs II. Ferenc*, kétszeres sztahanovista, aki a *„2000 tonnás"* mozgalmat továbbfejlesztve harcot indított a *3000 tonnás* mozgalomért.

Ma a fűtőház valamennyi mozdonybrigádja kitűnő eredménnyel résztvesz a mozgalomban. Februárban például 50 000 tonnán felüli túlsúlyt továbbítottak.

AZ „500 KILOMÉTERES" MOZGALOM is szép eredményeket hozott. 1953-ban a vonali gépeknek már 50 százaléka 500-as fordulóban járt és mindegyik sorozat mozdonyai elérték a megállapított szintet. A mozgalomnak *Barka István, Vörös János, Lazányi József, Jakab Gyula, Farkas I. László* voltak az élharcosai. Sajnos, az elmúlt év őszén hanyatlásnak indult a ferencvárosiak 500-as mozgalma és odáig romlott, hogy *harmadik hónapja egyetlen 500-as gépje sincs a fűtőháznak.* Az ok itt is, mint országosan: az 500-as mozgalom csak a vontatás mozgalma volt, de hátráltatja a távolsági vonatok hiánya és a fűtőháznak az a különleges helyzete is, hogy többnyire rendkívüli vonatokat továbbít. Ezekről a fűtőház nem tehet. De vannak olyan okok, amelyekről tehet. Hibát követett el a fűtőház, hogy menetközben nem figyelte az 500-as gépek eredményeit: ha az 500-as gépnél mosás vagy javítás vált szükségessé, akkor is leállították, ha egy-két utat még megtehetett volna a mozdony.

A fűtőház dolgozói örömmel üdvözlik a március 1-én próbaképpen megindított összekapcsolt mozgalmat. Az eddigi tapasztalatokat felhasználva, a fűtőház *kilenc gépe* vesz részt a mozgalomban.

AZ EGYLAPÁTOS TÜZELÉST a fűtőház dolgozói ma már a 326-os és 377-es gépek kivételével minden mozdonyon alkalmazzák. Az elmúlt év őszi forgalmának hat hónapja alatt a fűtőháznál 10 000 tonna szenet takarítottak meg és ehhez nagymértékben hozzájárult az egylapátos tüzelés módszere is.

A mosástól-mosásig mozgalomnak ugyancsak sokat köszönhetnek. Tavaly januárban az előírt 8000 kilométer helyett már 9380 kilométer volt a két mosás közötti teljesítményátlag. Az idén kisebb az átlag, mert a mosást igyekeznek összekapcsolni a javítással, hogy rövidebb ideig álljanak a gépek. A mosási átlag még így is 8000 fölött van, sőt elég gyakori a 14 000—16 000 kilométeres teljesítmény is. A *Barka—Hegedűs*-brigád 424—175-ös gépe például a legnehezebb téli hónapokban mosás nélkül is üzemben maradt és ma már 25 000 kilométer fölött tartanak.

A Nazarova-mozgalom is igen ellerjedt a fűtőházban. Bevezetése előtt a 424-es gépeknél a havi futóiavítási költség 1400—1500 forintot tett ki. Most ez az összeg 775 forintra csökkent.

Nem hagyjuk munkánk gyümölcsét elpusztítani

Nem engedjük Nyugat-Németország remilitarizálását, nem engedjük lángokba boritani országunkat! Követeljük az európai kollektiv biztonságot megteremtő szerződéseket! Követeljük a háborús célokat szolgáló atomkisérletek azonnali beszüntetését és a meglévő atomkészletek békés felhasználását.

Nem engedjük! Erről beszélnek az előadók és a röpgyülések felszólalói a Déli-pályaudvaron a német militarizmus újjáélesztése elleni harc napján, március 10-én.

— *A háború csak halált és rombolást jelent* — mondotta *Németh Lajos* kocsimester. — *A háborúban elvesztettem testvéremet, bomba dúlta fel otthonomat.* Alig tíz éve, hogy ez történt; nem kérünk újra belőle, tiltakozunk a német újrafelfegyverzés ellen.

Magyari József térfelvigyázó így beszél: láttam romokban állomásunkat, s résztvettem újjáépítésében. *Nem hagyjuk munkánk gyümölcsét újra elpusztítani.*

Nincs ember az állomáson, aki ne osztaná ezeket a gondolatokat. *Tiltakozunk!* — mondja *Eszteról József, Rózsa Róbert, Gáti István, Síkhegyi Ferenc, Zelinka Etel* és mindnyájan a gyülések részvevői bitet téve a béke ügye mellett, melyet nemcsak szavukkal, hanem jobb munkájukkal, vállalásuk teljesítésével is kifejezésre juttatnak.

Tiltakozunk!

A *Keleti Fűtőház* dolgozói a törhetetlen nemzetközi munkásszolidaritás jegyében tartották meg tiltakozó röpgyüléseiket.

Több mint 100 dolgozó zsúfolódott össze reggel 7 órakor az esztergaműhelyben. A jelenlévők figyelmesen hallgatták a *Szakszervezeti Világszövetség* felhivásáról szóló beszámolót, majd elemi erővel tört ki a tiltakozás a német felfegyverzés és az imperialisták atombombával való fenyegetőzése ellen. Elhatározták, hogy *táviratot intéznek a Szakszervezeti Világszövetséghez, ebben bejelentik a német militarizmus felélesztése, az atomfegyver használata elleni tiltakozásukat.*

Az *utazó mozdonyszemélyzet tagjai* is forró hangulatú gyülésen fejezték ki tiltakozásukat. A felszólalók kifejtették, hogy a magyar vasutasság, amely 10 évvel ezelőtt háborús romokon gázolt, és ma már tökéletesen újjáépített szolgálati helyeken dolgozik, nem akar újra romokat látni,

Soha többé háborút!

A *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* dolgozói a nagy szerelőcsarnokban sereglettek össze a német militarizmus újjáélesztése elleni tiltakozás napján. Elszántság sugárzott a sok száz szempárból, helyeslést tükröztek a tekintetek, amikor az előadó arról beszélt, hogy *a világ békeszerető dolgozóinak, köztük a magyar munkásságnak nem kellenek a párizsi szerződések, mert azok a III. világháborút jelentik.* A magyar dolgozók jól tudják, hogy *a nemzetközi problémák megoldásának egyetlen módja a Szovjetunió javasolta leszerelés és az atomfegyverek eltiltása.*

Az előadói beszédet súlyos nyomatékkal támasztották alá a felszólalók. *Lőwy Béla* jelvényes sztahanovista keserű szavakkal mondotta el, hogy a II. világháborúban a német fasiszták mindenéből kifosztották, családját kiirtották, de megmaradt két dolgos keze, amelynek minden mozdulatával a szocialista haza, a békés építőmunka ügyét szolgálja. A dolgozók nagy tetszése mellett jelentette be, hogy a felszabadulási műszakban két újabb újítását valósítja meg. Döbbent csend ülte meg a csarnokot, amikor *Katona József*, a bádogosműhely dolgozója felmutatta jobbkezét, amely a háborúban megcsonkult. *„Soha többé háborút!"* — kiáltotta. A hallgatóság hangosan zúgta rá: *„Soha!"* *Weisz Árpádné* adminisztratív dolgozó, *Csörgi László, özv. Csányi Jánosné* kocsitisztítók, *Szekeres Lajos* kárpitos, esztergályosok, lakatosok, bádogosok és más kocsiszolgálati dolgozók hosszú sora szólalt még fel, szenvedélyes szavakkal tiltakozva a háborús gyújtogatók mesterkedései ellen.

Minőségi munkával válaszoljunk

Déli 12 órakor elhallgatott a gépek zúgása az Északi Járműjavítóban. A G. XII. osztályon is hirtelen csend lett, elnémult a kipróbálás alatt álló motor dobhártya-remegtető hangja.

Alig hangzottak el *Sopronyi* elvtárs, előadó szavai, őszbevegyülőhajú, szemüveges elvtárs, *Kacsóh József* lakatos tolmácsolja a dolgozók kívánságát: *táviratban akarják kérni a nyugatnémet vasutasokat, hogy ők is tegyenek meg mindent a háború réméneik feltámasztása ellen.* A lelkes tapssal fogadott indítvány után peregnek a felszólalások. *Munkácsi József* elvtárs a szakszervezeti bizalmiak nevében tesz ígéretet, hogy az eddiginél is meggyőzőbben szólítanak mindenkit harcba a békéért. *Kenyeres László* lakatos azt mondja: *„Azt akarjuk, hogy a mi munkánkból továbbra is élet fakadjon a mi drága magyar mezőinken."*

Sarbó elvtárs, az osztály fiatal mérnöke emlékeztet arra, hogy éppen április 4-én lesz négy éve üzemrészük felavatásának. Az évforduló tehát kétszeresen kötelezi a dolgozókat, hogy munkájuk legjavával, az önköltség csökkentésével, az export-terv hiánytalan teljesítésével mutassák meg rendíthetetlen békeakaratukat. *„Adjuk a legjobb minőségű Diesel-mozdonyokat a magyar mezőgazdaságnak, bányáinknak, Korea hős népének"* — mondotta.

Polgár Imre elvtárs volt az utolsó felszólaló. „Tív évvel ezelőtt egyetlen hidunk, egyetlen ép vasútvonalunk nem volt . . ." „A béke ellenségei ismét rombolni, gyilkolni akarnak. *A mi erőnk, cselekvésre kész elszántságunk kell, hogy ők maguk zuhanjanak a pusztulásba, ne a békét akaró dolgozók millióri.*" Szavaira már az ismét felzúgó gépek hangja felelt.

A FELSZABADULÁSI VERSENY HÍREI

Dombovár állomás kereskedelmi dolgozói

jóminőségű munkával vesznek részt a felszabadulási versenyben. *Nagy János* iparvágányos raktárnok a szállítható felekkel jól együttműködve biztosítja a kocsik gyors be- és kirakását, az egyenletes szállítást, még vasár- és ünnepnapokon is.

Budapest—Angyalföld és Eger állomás

kereskedelmi dolgozóinak párosversenyében a következő eredmények születtek februárban: *Budapest—Angyalföld:* áruszállítási tonnaterv 99.8, kocsikihasználás 106,4, gyűjtőkihasználás 117,5, a raktári munkások átlagos foglalkoztatási foka 92.4 százalék. *Eger:* áruszállítási tonnaterv 116,9, kocsikihasználás 106.1, gyűjtőkihasználás 82,4, raktári munkások átlagos foglalkoztatási foka 75,6 százalék.

A MÁV Épületelemgyártó Főnökség

Tabányi Pál brigádja a szombathelyi vasúti távirda szerelési munkáit 149 százalékos teljesítménnyel, százszázalékos minőségű munkával, az egyes munkafázisokat 24 órával előbb befejezve — végzi a felszabadulás évfordulója tiszteletére.

Két hónap óta tartják az élüzem szintet

Szajol állomás dolgozói. Februári átlagos eredményük 117 százalék. A kocsitartózkodást 142, a kocsikihasználást 118, az áruszállítási tonnatervet 100, az átlagos rakodási időt 108, a kocsimozgatást 110 százalékra teljesítették. Anyagtakarékosságban 125 százalékos teljesítést értek el.

Mezőhegyes állomáson

Bugyi István kocsirakományos raktárnok kocsikirakási tervét 108 százalékra teljesítette.

A szakasz termelési önköltségét csökkentik

a terézvárosi pályafenntartási főnökség XV. pályamesteri szakaszának dolgozói azzal, hogy tervmunkájukon és a már teljesítés alatt álló felajánlásokon kívül egy köszörűt is elkészítenek használt anyagból. A köszörű üzembehelyezésével a szakasz önköltsége havonta 400 forinttal csökken.

Cödöllő állomás

februári versenyében *Mondok Károly* forgalmi szolgálattevő brigádja érte el a legjobb eredményt. Különösen kocsitartózkodási idejük kiváló — 114 százalék — amely a sztahanovista szintet is meghaladja.

A tolatás jó megszervezése

februárban meghozta gyümölcsét Pécs állomáson. *Petkó Imre* kocsimester és brigádja az egy kocsira eső tolatási időt úgy leszorította, hogy 103 százalékos vállalását 112 százalékra teljesítette. Nem sokban maradt el a Petkó-brigád mögött *Kincses Imre* kocsimester brigádja sem. Teljesítésük 111 százalék. Az érkező leadásos kocsikat az előírt három óra helyett két óra alatt állítja be a két brigád.

Szekszárd állomás

kereskedelmi dolgozói kiváló munkát végeztek kocsikihasználási tervük 7.8 tonnáról 11 tonnára való emelésével. Dicséretet érdemelnek a rakodási időnél elért 176 százalékos teljesitményért.

Debrecen és Záhony állomás versenye

egyre fokozódó lendülettel folyik. A legutóbbi értékelés alkalmával Debrecen 116 százalékra teljesítette elegytovábbítási tervét, Záhony pedig 121 százalékra. A menetrendszerinti indításnál is Záhony állomás eredménye a jobb: 128 százalék, de Debrecené sem rossz; 122 százalék. Kocsimozgatásban a két állomás egyaránt 110 százalékot teljesített. Mindkét állomás lemaradt a terhelés és az áruszállítási tonnaterv teljesítésében.

Makó állomáson

Vajda Ferenc forgalmi szolgálattevő és *Vékony* Mihály tolatásvezető és brigádja a kocsitartózkodást 116, a fajlagos kocsimozgatást 120 százalékra teljesítette. Nagy lendülettel dolgozik a kereskedelmi szolgálat is. Az áruszállítási tonnatervet 160, a rakodási időt 122 százalékra teljesítették februárban.

Mátészalka fűtőháznál

Huszti Mihály mozdonyvezető és *Tebesz* Károly fűtő a mozdonykilométer-terv 126 és a százelegytonnakilométer-terv 139 százalékos teljesítésével értek el jó eredményt. Ugyanakkor jelentős mennyiségű szenet takarítottak meg.

A „mosástól—mosásig" mozgalomban

szép eredményt értek el *István József* mozdonyvezető és *Masica Károly* fűtő, a nyíregyházi fűtőház dolgozói, akik 325—193 sorozatszámú mozdonyukkal két mosás között a tervszerinti 6000 kilométer helyett 11 400 kilométert futottak. Példájukat követve *Manyik* Miklós mozdonyvezető és *Henzsel* János fűtő, akik 11 411 kilométeres mosási eredményt értek el.

Az összekapcsolt mozgalom első sikerei

A március 1-én 11 kísérleti szakaszon megindított 500 kilométeres és többterheléses összekapcsolt mozgalomban máris több jó eredményt értek el a vontatás és a forgalom dolgozói.

A szobi vonalon például március 10-én *Kercsó István* menetirányító szolgálata alatt a 167-es számú vonat, amelyet a 411—380. számú gép továbbított. Szobtól Rákosrendezőig rendes menetidő alatt 1704 tonnát szállított. A túlsúly 304 tonnát tett ki.

A 290. számú vonat Rákosrendező és Szob között 1684 tonnával közlekedett. A túlsúly 284 tonna volt. A vonatot *Turi József* mozdonyvezető 424—106. sorozatú gépe vontatta, a vonatvezető *Szabó Béla* volt.

A 277-es tehervonat a 411—308-as géppel (mozdonyvezető Rónai István, Hámán Kató fűtőház) 50 százalékos többterheléssel 2900 tonnát vitt, 12 perc rövid menetidővel. A vonat Szobtól Rákosrendezőig végig zöld utat kapott.

Az adminisztratív dolgozók jó munkájától is függ a verseny eredményessége

(Tudósítónktól.)

A *Felépitményi Vasanyagjavító* szegedi üzemének MNDSZ-szervezete március 1-től 8-ig ünnepi műszakot tartott a *nemzetközi nőnap* tiszteletére. A dolgozó nők kitűnő eredményekkel fejezték ki köszönetüket a pártnak a nők egyenjogúságának megteremtéséért és hitet tettek a nemzetközi női szolidaritás mellett. *Páli Gyuláné* öntödei magkészítő 134, *Tokodi Gizella* esztergályos 136, *Dobó Jenőné* takarítónő 142 százalékot ért el a műszak alatt.

Nagy részük van a műszak sikerében és általában a verseny eredményességében az adminisztratív dolgozóknak is, akik közül különösen *Keszégh Ilona* és *Harcsás Lajosné* végeznek jó munkát. Biztosítják az üzemmenet zavartalanságát, előkészítik és megteremtik a fizikai dolgozók számára a verseny adminisztrációs feltételeit, úgy, hogy minél nagyobb idő- és költségmegtakarítással, tehát *tetemes önköltségcsökkentéssel, fennakadás nélkül végezhessék munkájukat.*

Kár, hogy nincs versenytársuk, hiszen ez még inkább fokozná a verseny lendületét. Február 21-én versenyfelhívással fordultak a Vasanyagjavító budapesti központjának MNDSZ-szervezetéhez, de még csak választ sem kaptak.

Rendet teremtettek a raktárban: meggyorsult a darabáruszállítás

(Tudósítónktól.) Komló állomás darabárus raktárában tavaly nem uralkodott a legnagyobb rend és tisztaság.

December végén került az állomásra *Erdélyi János* főintéző, aki azonnal észrevette ezt. Megmagyarázta a dolgozóknak, hogy *a hanyag, rendetlen kezelés az áruk törésére, rongálódására, teljes tönkremenetelére és késedelmes továbbítására vezet.*

Horváth János és *Balázs István* darabárus raktárnokok *megindították a Lunyin-mozgalmat.* Szabadidejükben *rendet teremtettek a régóta elhanyagolt raktárban.* Ma a raktárhelyiség a legtisztább irodával is felveszi a versenyt. A küldemények árunemek szerint elrendezve sorakoznak a kijelölt helyen.

A szállítmányozási dolgozókkal karöltve

az árut az érkezés napján eljuttatják a címzettnek, a feladott árut pedig még aznap továbbítják.

A raktári dolgozók keresetére is kihat a változás, mert azzal, hogy az érkezett gyűjtőket — hely lévén a rendezett raktárban — azonnal kirakják, *emelkedik a brigádok foglalkoztatási foka* és amíg az elmúlt évben átlagosan alig haladta meg az 50 százalékot, most *a felszabadulási versenyben 75 százalékra emelkedett.*

Minőségileg is javult a raktár munkája, mert ebben az évben

egyetlen darabáru sem sérült meg a dolgozók hibájából,

és egyet sem választottak el a kísérő okmánytól. A felszabadulási verseny hátralévő részében arra törekszenek, hogy tovább *javítsák a szállittató felekkel a kapcsolatot.*

32 ÉV TAPASZTALATA

Pusztai József vezető főellenőr Lábatlan állomás tolatásvezetője 32 év tapasztalatait adja át fiatal kocsirendező társainak a balesetmentes szolgálat ellátása érdekében.

(Ferkis Emil felv.)

Hozzászólás „A termelési cél és az áruvédelem kapcsolata" című vezércikkhez

Szeretnék néhány megjegyzést tenni a *„Szocialista Vasútért"* 1955. február 7-i számában megjelent *„A termelési cél és az áruvédelem kapcsolata"* című vezércikkhez. A cikk kétségtelen jó oldalai mellett komoly hibákat is tartalmaz, melyeket nem lehet figyelmen kívül hagyni. A cikk elején a következő megállapítás olvasható.

„A vasúton a *termelési cél alapvetően különbözik* az üzemek, gyárak, vállalatok termelési célkitűzéseitől. A vasúti szolgálat legfontosabb feladata az áruknak a rendeltetési helyre továbbítása, gyorsan épségben és biztonságosan."

E megállapításból két dolog derül ki. Először: *A vasút termelési célja alapvetően* különbözik népgazdaságunk más *szocialista szektorainak termelési céljától.*

Másodszor: A „különbség" abban van, hogy a vasúti szolgálat legfontosabb feladata az áruk rendeltetési helyére való szállítása. Következésképpen a *vasút termelési célja* „az áruknak a rendeltetési helyre továbbítása, gyorsan, épségben és biztonságosan".

Ha a cikk megállapításait felszínesen nézzük, e megállapítás „helyesnek" mondható, de ha a megállapítás „mögé" és a *marxizmus álláspontjáról vizsgáljuk, kiderül, hogy antimarxista nézettel, a valóság meghamisításával van dolgunk.*

Forduljunk a valósághoz és vegyük kissé elemzés alá a megállapítás első részét és vonjuk le a megállapításból adódó néhány következtetést.

Tételezzük fel, hogy „A vasúton a termelési cél *alapvetően* különbözik az üzemek, gyárak vállalatok termelési célkitűzéseitől". Ebből *egyrészt* az következik, hogy a vasút nem a mi népgazdaságunk szerves része, nem annak *szocialista szektora,* hanem azon kívülálló" valami, olyan népgazdaság féle a népgazdaságban, melynek megvan a maga külön „objektív gazdasági alaptörvénye", mely törvény a vasút termelési célját meghatározza és ez a termelési cél *alapvetően* különbözik az üzemek, gyárak, vállalatok termelési célkitűzéseitől.

Másrészt: ha a vasút termelési célja *alapvetően* különbözik az üzemek, gyárak termelési céljától, ebből az következik, hogy a vasutas dolgozók „nem a szocializmust", hanem valami mást — ki tudja mit — építenek. Ide lyukad ki a megállapítás logikája.

E következtetések sületlenségnek tűnnek, de — engedelmet kérek — ezek a megállapításból következnek. Hogy miért? Röviden bizonyítom. Azért, mert az üzemek, gyárak, vállalatok a mi népgazdaságunk szocialista szektorai, *a dolgozó nép tulajdona* és ezek *termelési célját a szocializmus objektív gazdasági alaptörvénye határozza meg,* mely szerint *a termelés célja „Az egész társadalom állandóan növekvő anyagi és kulturális szükségletei maximális kielégítésének a biztosítása".*

Ha tehát a vasút termelési célja *eltér* és *alapvetően* más mint az üzemek, gyárak vállalatok termelési célja, akkor ebből az következik, hogy eltér a szocializmus gazdasági alaptörvényében meghatározott termelési céltól. Következésképpen a vasút nem a mi népgazdaságunk szocialista szektora, mint az üzemek, vállalatok, hanem valami más, ki tudja, hogy mi. Tehát akárhogy csűrjük-csavarjuk a dolgot, sületlenség jön ki belőle.

Mi a valóság? A valóság az, hogy a mi Népköztársaságunkban, ahol a döntő termelőeszközök (a vasút is), *a nép államának a tulajdonában vannak* (és nem a tőkésekében) a termelés célját a szocializmus — fent idézett — objektív gazdasági alaptörvénye határozza meg. A vasút a mi népgazdaságunk szocialista szektora ugyanúgy, mint az üzemek, gyárak, vállalatok.

Következésképpen: a vasút termelési célját is a szocializmus objektív gazdasági alaptörvénye határozza meg.

Tehát egyrészt: azt látjuk, hogy a vasút termelési célja nem hogy *alapvetően,* hanem *egyáltalán* nem különbözik az üzemek, vállalatok termelési céljától. *Másrészt:* azt látjuk, hogy *különbség és alapvető* különbség van a cikk megállapítása és a *marxizmus tanítása között.*

Nézzük a cikk megállapításának második részét, mely szerint a vasúton *a termelés célja: az áruknak a rendeltetési helyre továbbítása gyorsan, épségben és biztonságosan.* Tegyük fel a kérdést: Miben különbözik a mi vasútunk a kapitalista vasúttól? Mert a kapitalista vasút is árut szállít — nem? — és „általában" a rendeltetési helyére és lehetőleg gyorsan — sőt — épségben és biztonságosan.

A megállapításból az derül ki, hogy *a két elvileg különböző társadalmi rendszer vasútjának a termelési célja azonos* (csak azt nem tudni, hogy akkor mi a különbség), mégpedig az, hogy mind a kettő szállít, más szavakkal fuvaroznak.

De van-e a világon olyan vasút, melynek termelési célja a szállítás?

Ilyen vasút a földnek nevezett bolygón nincs. A tőkések nem azért építették a vasutat, hogy a társadalommal „jót tévő" szállítsanak, hanem azért, hogy profitot biztosítson számukra.

Következésképpen: a kapitalista vasút *termelési célja* napjainkban — *a modern kapitalizmus objektív gazdasági alaptörvényében meghatározott maximális profit biztosítása a tőkés vasút-tulajdonosok számára.*

A mi népgazdaságunkban a vasút *termelési célja* az ellenkezője. *A dolgozó nép anyagi és kulturális jólétének állandó emelését szolgálni* a szocializmus objektív gazdasági alaptörvénye követelményének megfelelően és e *két termelési cél elvileg különbözik egymástól és ez a kérdés lényege.*

Tanúságként levonhatjuk: tartsuk szem előtt nagy tanítóink tanításait *„Vigyázzunk pártunk elméleti tisztaságára, mint a szemünk fényére".* Ne adjunk lehetőséget az ellenséges propagandának, hogy a marxizmus igazságát elferdítse.

Ne okozzunk helytelen megállapításokkal zavart a vasutas dolgozók fejében. Gondoljunk arra, hogy helytelen elmélet helytelen gyakorlatot szül, más szavakkal, ha zavar van a fejekben, zavar van a tettekben is.

Pásztor János,
az MDP 2 éves pártfőiskolájának hallgatója.

A magyar—szovjet barátság régi emlékeiből

A Szovjetunió iránti szeretet és bizalom a magyar népben — s így a magyar vasutasokban is — egyidős azzal a győzelemmel, amelyet Oroszország munkásai és parasztjai Lenin útmutatásával a Nagy Októberben kivívtak, s amely győzelem eredményeként megszületett a Szovjetköztársaság.

Amikor az imperialista túlerő legyűrte az első magyar proletárdiktatúrát és féktelen vérfürdőt rendezett, a magyar dolgozók legnagyobb reménye az volt, hogy a szovjet népek segítségével újra a dolgozóké lesz hazánkban is a hatalom, s lesz még bőjtje a nép terhére fogyasztott úri lakomának. A vasúti irattárakból előkerülő sárguló iratok vasútigazgatók jelentései és rendeletei, a fegyelmi határozatok félelemmel eltelve számolnak be a vasutasok szovjetbarát hangulatáról. A miskolci igazgatóság irattárából előkerült egyik fegyelmi ügyirat elmondja, hogy a bíróság börtönbüntetésre ítélte Szihalom állomás egyik váltókezelőjét, mert 1919 november 20-án arról beszélt a vonatra várakozó utasoknak, hogy visszajönnek a kommunisták s a nép meg fogja torolni a fehérterror kegyetlenkedéseit. A beszéd közben ezen túlmenően azon meggyőződésének adott kifejezést, hogy a *„kommunizmust leverni nem lehet".* (1.)

A MÁV igazgatóság egyik 1920-as bizalmas rendelete — amely utasítja az üzletvezetőket a kommunista agitáció és röpiratterjesztés megakadályozására — elmondja, hogy Győrben egy vasutas olyan kommunista röplapot terjeszt, amely az orosz győzelmekre hivatkozik. (2.) 1920. január 12-én az egyik katonai hatóság jelentése arról számol be, hogy a MÁV Gépgyár munkásai *„nagyon örülnek az orosz bolseviki hadsereg sikereinek... Mondják, hogy ha mégegyszer megpróbálhatnák, megint kommunizmust csinálnának, csak sokkal alaposabban."* (3.)

A szegedi katonai körletparancsnok 1921. március 27-i, a honvédelmi miniszternek küldött bizalmas jelentése beszámol arról, hogy: *„Bizalmas értesülés szerint a Békéscsaba—Budapest között közlekedő vonatokon a vasúti személyzethez tartozó egyének, különösen a vasutasok számára fenntartott szakaszokban... kommunista agitációt űznek."* (4.)

Az ellenforradalom gazdasági nyomorából a kivezető utat a vasút egyszerű dolgozói az egész nép felszabadulásában látták. Az egyik 1926-ból származó vizsgálati jegyzőkönyv — amely a szegedi igazgatóság irattárában porosodott — elmondja, hogy az *„ország állapotáról és a rossz gazdasági viszonyokról..."* való beszélgetés közben a pesti vonatkísérők *„állandóan elégedetlenkedő beszédeket folytatnak".* Az 1926. *„VI. 10.i 712. sz. vonat vezetője... oda nyilatkozott, hogy majd csak akkor lesz rendes fizetés, ha bejönnek az oroszok."* A jegyzőkönyvből megtudjuk, hogy *„a pestiek között több is található ilyen",* mint a 712-es vonat vezetője, akik gyakran *„kommunistaízű beszédeket mondanak..."* (5.)

A Szovjetunió iránti szeretet és bizalom fejlődéséhez jelentős mértékben hozzájárult annak a segítségnek a hatása, amit a Szovjetunió a fehérterror áldozatainak megmentése érdekében nyújtott a magyar népnek. A szovjet kormány erélyesen tiltakozott a fehérterror vad vérengzései ellen, s közvetlen lépéseket tett Horthyék börtöneiben szenvedő magyar kommunisták megmentéséért. A szovjet kormány az 1920-as évek elején többszáz magyar kommunistát ragadott ki az ellenforradalom karmai közül. Ezek között volt a magyar vasúti proletariátus bátor harcosa, *Csuta Károly* elvtárs, a *Sátoraljaújhelyi Vasúti Műhely* dolgozója, aki a *Tanácsköztársaság* idején a *Zemplén megyei direktórium elnöke volt.* A Szovjetunió a legnagyobb szeretettel fogadta a fehérterror elől menekülők ezreit s hazát adott a hontalanoknak.

A horthysta fehérterror kegyetlenkedései, ellenforradalmárok, s rendőrügynökök beépítése a vasutasok nagy családjába, az egyre erősödő fasiszta demagógia, a szociáldemokrata vezetők munkásárulása, és Szovjetunió ellenes rágalomhadjárata nagyon kedvezőtlen talajt teremtett a vasúton a Szovjetunió iránti szeretet és bizalom fejlődésének. Azonban a vasutasok legjobbjaiból semmiféle terror nem tudta kiirtani a szovjet barátságot, s még azt sem tudta megakadályozni, hogy a legbátrabbak ezt kifejezésre is juttassák.

A rendőrség 1934. július 5-én készített hetijelentése elmondja, hogy Budapest-Kőbánya pályaudvar raktári munkásai egy Kaposvár rendeltetésű darabáru gyűjtő kocsiba *„Világ proletárjai egyesüljetek!"* kommunista jelszót írták. (6.) Az 1941. júliusában a rendőrség jelentése arról számol be, hogy a *„Dunakeszi Főműhely telepén a német-orosz háború óta... az épület falára és a kerítésekre „Éljen a Vörös Hadsereg!", „Éljen Sztálin!" jelszavakat és sarló-kalapácsos kommunista jelvényeket festenek..."* (7.) 1941. szeptemberében egy magyarul és ruszinul beszélő MÁV pályamunkást azért ítélt több hónapi börtönbüntetésre a debreceni törvényszék, mert munkatársaival való beszélgetés közben a következőket mondta: *„nemsokára jönnek az oroszok, adná az Isten, hogy már itt lennének, legalább testvérek között lennénk..."* (8.)

Gadanecz Béla

★

1. M. M. I. Archivum MÁV Üzletvezetőség Miskolc 22 624/1920. I.
2. M. M. I. Archivum MÁV Üzletvezetőség Szeged 127/1920. Eln.
3. Hadtörténelmi levéltár M. N. H. F. 1920. 10 415. Idézi Nemes Dezső: A Szovjetunió iránti szeretet és bizalom a magyar nép tömegeiben. (1919—1945). Szikra, 1945. 9.
4. M. M. I. Archivum MÁV Üzletvezetőség Szeged 101/1921. Eln
5. M. M. I. Archivum MÁV Üzletvezetőség Szeged 83/1926. Eln.
6. M. M. I. Archivum Baloldali összesítő 1934. júl. 5.
7. M. M. I. Archivum Baloldali összesítő 1941 juli. 4.
8. M. M. I. Archivum MÁV Igazgatóság 12 550/1943.

Dolgozó népünk ellenségei

Némedi Antal és társai a közvágóhídi szertárban a dolgozók kárára hosszú évek óta bűnös üzelmeket folytattak a vasúti egyenruhákkal.

Hosszú lenne felsorolni Némedi Antal, Tóth Ferenc, Erőss János és Horváth László bűnlajstromát, akik hivatali beosztásukkal visszaélve szemérmetlenül csaltak, loptak, hamisítottak a ruhakiosztásoknál.

Némedi cinikus vállvonogatással beszélt arról a kihallgatáson, hogy a használt ruhák kiárusításából befolyt összeget elsikkasztotta, a leltári kimutatást meghamisította és másokat is bűnre csábított.

Egy rendelet lehetővé tette a vasutas dolgozók számára, hogy alacsony áron használt öltönyt és egyéb egyenruházati cikket vásároljanak. A pénzt csekklapon kellett volna befizetni. Némedi Antal és társai az előírtnál sokkal magasabb áron árusították a ruhákat és nem adtak csekklapot, hanem maguk szedték be a pénzt. A többlet összeget természetesen a saját céljaikra használták fel. Némedi Antal és társai évente 50—100 leértékelt ruhát vettek, hamis nevet és igazolványszámot írtak a kimutatásra. Az új egyenruhákkal is folytatták az üzelmeket. A ruhákat a dolgozók terhére számolták el, vagy pedig a kiadott tételeket kétszeresen könyvelték. Ilyen módon 120 000 forinttal károsították meg a népgazdaságot.

Miért volt szüksége Némedinek 25 darab vasutaskabátra, 24 posztózubbonyra és temérdek egyéb ruházati cikkre?

Azért, mert egycsapásra akarta mindazt megszerezni magának, amiért mások éveken keresztül becsületes munkával dolgoznak. I

A főbűnös méltó társa Eross János, aki egy év alatt 100 öltöny egyenruhát vett, mint mondja: „saját célra".

Miért történhetett mindez — kérdezhetik jogosan a becsületes dolgozók. — Azért, mert Horváth László bűnös módon nemcsak elhanyagolta az ellenőrzést, hanem maga is cinkosságot vállalt Némediékkel és részesült a „haszonból". Neki lett volna kötelessége a tolvajbanda leleplezése, de ehelyett álnokul a kezükre játszva, maga is segítette őket.

A Némedi ügynek csak a főbb szereplőit mutattuk be. Némedi Antalnak ügyszólván az egész rokonsága szerepel az ügyben, akik lakásukon rejtegették a lopott egyenruhabálákat. Az ügy még nincs lezárva. A főbűnös az ügyészség fogházában várja, hogy a nép példás ítélete pontot tegyen az elvetemült tolvajbanda ügyére.

A JÓ MUNKA ELISMERÉSE

A MÁV Építési Géptelep dolgozói a téli gépjavítási munkáknál eredményes segítséget nyújtottak a füzesabonyi és a sarudi gépállomásnak. Jó munkájuk elismeréséül a Heves megyei Gépállomás Igazgatósága a következő levelet küldte a géptelep vezetőségének:

„A két megyei gépállomásunkat patronáló vállalat, a MÁV Építési Géptelep dolgozóinak ezúton is köszönetet mondunk kiváló jó munkájukért. Most, hogy a téli gépjavítási szemle befejeződött, teljes képet nyertünk patronáló vállalataink segítségnyújtásáról. Kimagasló teljesítményt nyújtott s a megyében az első helyet érdemelte ki a MÁV Építési Géptelep vezetősége, annak megbizottja, Sábeli János elvtárs. Időt és fáradságot nem kímélve szereztek be olyan alkatrészeket, amelyeket a FŐMÁV képtelen volt beszerezni. Kitűnő és jóminőségű munkát végeztek a vállalat szakmunkásai, akik átadták módszereiket a gépállomások dolgozóinak. Kiemeljük azokat a dolgozókat, akik jó munkájukkal lehetővé tették, hogy gépállomásaink határidő előtt fejezzék be gépjavítási tervüket. Ezek a dolgozók névszerint: Láng András, Csörgei János, Óvári Sándor, Kiss József, Gusztáv Ernő és Hesz Ádám elvtársak. Ismételten köszönjük a vállalatnak és dolgozóinak ezt az önzetlen, kiváló munkát."

Az elismerő levelet *Árendás Sándor* igazgató és *Farkas János* főmérnök írta alá.

A vasutak kialakulásának története*

8. A Szovjetunió vasutai II.

A *háború utáni első ötéves terv* vegen az áruforgalom meghaladta az 550 milliárd tonnakilométert. Az egy kmhosszra eső átlagos évi teljesítmény pedig meghaladja a 4 millió tonnakilométert (Angliában 1,2 millió, az Amerikai Egyesült Államokban 1,5 millió tonnakilométer). Építettek 7230 km új vasútvonalat, 12 500 km második vágányt (ennek kb. a fele újjáépítés) és üzembehelyeztek többezer gőz- és villamosmozdonyt.

A szovjet vasutakat az *ötödik (1951—55) ötéves tervben* minden korábbi ötéves tervnél nagyobb mértékben fejlesztik. A vasúti áruforgalom az 1950. évihez képest 35—40 százalékkal fog növekedni, 60 százalékkal több második vágányt és két és félszer annyi új vasútvonalat, négyszer több villamosított vonalat helyeznek üzembe, mint az előző ötéves tervben. Az önműködő térközbiztosító berendezéssel és a vonatbefolyásoló berendezéssel felszerelt vonalak hosszúságát jelentékenyen megnövelik. Tovább folytatják a gurítódombok gépesítését és a mozdonyok rádiókészülékkel való felszerelését. Uj, nagyteljesítményű gőzmozdonyokat, villamosmozdonyokat és motorosmozdonyokat építenek, bővítik a személy- és teherkocsiparkot, befejezik a kocsik önműködő kapcsolószerkezettel való felszerelését.

A Szovjetunió vasúti *vontatási rendszerére* jellemző, hogy a vontatást ez idő szerint még túlnyomóan *gőzmozdonyokkal* látják el. Személyvonati gőzmozdonyaik részben három, de többnyire négy kapcsolt tengelyűek. Tehervonati mozdonyaik 4, az újabbak 5 kapcsolt tengelyűek, de vannak 7 kapcsolt tengelyű mozdonyaik is. Az SO típusú mozdonyok gőzkondenzátorral épültek. A mozdony gépezetének fáradt gőzét a szerkocsiban lecsapatják, és a kazán táplálására használják fel, hogy a mozdony minél nagyobb távolságot futhasson be vízfelvételezés nélkül. Ezeket a mozdonyokat Közép-Ázsia és a Dél-Volgavidék vízben szegény területein tartják üzemben. Kísérleteket folytatnak szénportüzelésű mozdonyokkal is, amelyeken az aprószemcsés szenet a mozdonyra szerelt őrlőberendezéssel finom porrá őrlik és nagynyomású levegővel fuvatják be a tűztérbe.

A *vonalak villamosításánál* 3000 volt feszültségű egyenáramú rendszert használnak.

A villamos vontatással párhuzamosan gyors ütemben gyártják a *Diesel-villamos vontatójárműveket,* több kocsiból álló motoros vonategységekkel és nagy mozdonyegységekkel is.

A *személykocsik* általában négytengelyűek, a fedett és nyitott *teherkocsik* egyaránt négytengelyűek, nagyrészt 50—60 tonna raksúlyúak, részben önkiürítős kivitelűek.

A *biztosító berendezések* nagy része elektrodinamikus, a vonalakon kiterjedten használják az önműködő térközbiztosító berendezéseket. Több vonalon és mozdonyon vonatbefolyásoló rendszert építettek ki. Egy kb. 250 km hosszú vonalon próbaüzemet tartanak fenn, központi forgalmi berendezéssel, amelynél a forgalmi szolgálattevő egy központból látja el a vonal szolgálatát (a váltók és jelzők állítását is) távműködtetéssel, az állomási személyzet csupán a kereskedelmi szolgálat teendőit végzi. Kiterjedten használják a menetirányító rendszert, sok mozdony fel van szerelve *rádiókészülékkel,* a menetirányítóval való közvetlen érintkezés céljából. A nagyobb rendezőpályaudvarokon használt tolató mozdonyokon is rádióberendezés van, amelynek segítségével a mozdonyszemélyzet és az állomás forgalmi személyzete értekezik egymással.

A Szovjetunió szocialista vasutait a folyamatos és folyton fokozódó *fejlődés* jellemzi. A fejlődés üteme tekintetében az *első helyen* áll a világon. A szovjethatalom ideje alatt bekövetkezett fejlődés és a folyó ötéves terv irányvonalai kifejezésre juttatják a szocialista gazdasági rendszer fölényét a kapitalista gazdasági rendszerrel szemben a vasúti közlekedés területén is. Ma a Szovjetunió népe már a *kommunizmust* építi és a közlekedés, valamint a közlekedési ipar dolgozói lelkesen teljesítik azokat a feladatokat, amelyek a szocializmusból a kommunizmusba való átmenet időszakában a közlekedésre hárulnak.

(Folytatjuk.)

* Csanádi György: Vasúti Üzem című könyvéből.

A SZÁLLÍTTATÓ FELEK ÉS A VASÚT KAPCSOLATA

A vasút dolgozóinak, elsősorban a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak jó kapcsolatot kell teremtenie a szállíttató üzemekkel. Zsamár János — középen — Tokod állomás kereskedelmi dolgozójának kitűnő a kapcsolata az üzemekkel. Képünkön az üveggyáriakkal a kocsiigénylés meggyorsítását beszéli meg.

(Ferkis Emil felv.)

Mindnyájunk közös ügye: 100 000 tonna szén megtakarítása

Írta: Tölgyes Lajos, a 7. szakosztály vezetője

II.

A vontatási szolgálat feladatai,

a) A szén minőségének javítása érdekében tovább kell fejleszteni a minőségi szénátvételt. Legalább félévenként felül kell vizsgálni a minőségi szénátvevők létszámát és munkáját és ezáltal biztosítani kell a minőségi átvétel folyamatosságát, ugyancsak fokozott gondot kell fordítani a szénátvevők műszaki oktatására.

A széntároló helyeken meg kell javítani a szenek kezelését, fokozottabb ellenőrzés alá kell vonni a szertárak és a fűtőházak ezirányú ténykedését. A nedvesítést igénylő pécsvidéki szeneknek a széntéren való előkészítését ki kell terjeszteni valamennyi széntároló helyre és az ehhez szükséges technikai berendezéseket el kell készíteni.

b) Az eltüzelés, a mozdonykazán és gépezet hatásfokának további javítása céljából a lángbolt nélküli üzemi mozdonyok számát 8-ról 5 százalékra kell csökkenteni.

A már bevezetett gőzkifúvóbeállításnak a *Harmati—Bereznai* műszerrel való ellenőrzését általánosítani kell és ezzel biztosítani a mozdonyoknál a helyes gőzkiömlést.

Az újtípusú, kedvezőbb hatásfokú gőzkifúvók gyakorlati alkalmazására a próbákat sürgősen be kell fejezni és a kísérletek eredményétől függően az alkalmazását a 324, 328 és 424 sorozatú mozdonyoknál be kell vezetni.

Tovább kell folytatni a mozdonykazánok és gőzhengerek hőszigetelését azoknál a mozdonysorozatoknál, amelyeknél a hőszigetelés bevezetése már megkezdődött (324, 328, 373, 411, 424) a továbbiakban pedig ki kell terjeszteni a 315, 324 és 327 sorozatokra is.

Az egylapátos tüzelést elősegítő kétszárnyú tüzelőajtó alkalmazását, be kell vezetni a 324 és 327 sorozatú mozdonyoknál is.

A kisebb ellenállású és így kedvezőbb fajlagos szénfogyasztást nyújtó *Osgyán—Erdődi* szikrafogó berendezés alkalmazását ki kell terjeszteni a 324 és 327 sorozatú mozdonyokra is.

Be kell fejezni a 411 sorozatú mozdonyok üresjárati berendezésének megoldására vonatkozó kísérleteket és a kísérletek eredményei alapján a legjobban beváló szerkezeteket általánosan be kell vezetni.

c) A mozdonyok kihasználásának javítása és ezzel a szénfogyasztás csökkentése érdekében újból felül kell vizsgálni a mozdonyok állomásítását és az elegyáramlásnak megfelelően át kell csoportosítani a mozdonyállagot.

d) Fokozott gondot kell fordítani a fiatal mozdonyvezetők és fűtők vonali gyakorlati oktatására.

e) A széntakarékosság központi irányításának és a végrehajtás biztosításának érdekében a gépészeti szakosztályban, a vasútigazgatóságok vontatási osztályaiban és a fűtőházakban szakértő irányító dolgozókból alakított széntakarékossági brigádok működését hatékonyabbá kell tenni.

A széntakarékosság fontos kelléke az igazságos és takarékosságra ösztönző szénprémium-rendszer, amelynek alapja a szénnormák helyes megállapítása. A jelenleg alkalmazásban lévő statisztikai szénnormákat fokozatosan műszaki normákkal kell helyettesíteni a szovjet tapasztalatok felhasználásával.

Közös feladatok

A széntakarékosság nem kizárólag a gépészeti szakosztály belső ügye, ez komplex feladat és ebben részt kell venni a vasút valamennyi szakszolgálatának, sőt ennek érdekében szorosabbá kell tenni a fuvaroztatókkal is az együttműködést.

Döntő feladat a mozdonyforduló meggyorsítása, a mozdonyok hasznos munkájának a növelése, a mellékteljesítmények csökkentése és mindezek révén a vontatási feladatnak minél kevesebb mozdonnyal való lebonyolítása, jól kiterhelt vonatok indítása, a vonatforgalom meggyorsítása, az akadálytalan közlekedés biztosítása, a felesleges megállások, a jelzőknél történő vonatfeltartóztatások csökkentése.

Ebben a munkában elsősorban a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnak kell közreműködnie. Legsürgősebb tennivaló a mozdonyácsorgások megszüntetése még Budapesten is. A vonatforgalmi tervet úgy kell elkészíteni, hogy ez a géprendelések alapjául szolgálhasson és ezzel a vonalon való ácsorgás megszünjön. A rossz vonatforgalmi tervek hozzájárulnak a géprevárások növeléséhez, amivel csökkentik az amúgyis szűkös mozdonyparkot. Jellemző erre, hogy február 18-án 58 géprevárás és 59 gépácsorgás fordult elő. Az ácsorogtatás fő oka a rossz vonatforgalmi terv, az eredmény szénpazarlás és géphiány. A tolatások helyes megszervezésével, a tolatómozdonyok gazdaságos kihasználásával és ezáltal a tartalékok számának csökkentésével nagyon sok szenet lehet megtakarítani. De csak egymás támogatásával és nem a felelősség egymásra hárításával. Ehhez a legszorosabb együttműködés kell a forgalmi menetirányító és a mozdonyfelvigyázó között. A kereskedelmi szolgálat nagyon sokat tehetne a kedvező szénfogyasztás elérése érdekében azzal, ha több nagyterhelésű irányvonatot képezne és a kocsikat a lehető leggazdaságosabban kiterhelné. A forgalmi szolgálat szénfogyasztás szempontjából a legkedvezőbb útirány megválasztásával, a vonatoknak a vonali tolatások csökkentésének érdekében előrelátó összeállításával, az ácsorgások megszüntetésével, a vonatforgalmi tervek helyes elkészítésével alapvetően fontos feltételeit teremtheti meg a széntakarékosságnak.

(Folytatjuk.)

A vezetők felelőssége a társadalmi tulajdon megvédésében

AZ ELMÚLT ÉVEK

tapasztalatainak összegyűjtése és értékelése alapján a vasúti lopásoknak sajátos jellemzői kerültek napfényre. Ilyen sajátosság a „bandaszerűség".

A bandaszerűség az egy munkaterületen dolgozók kapcsolata révén kialakult megszokottság, barátság olyan formája, amely megtűri a szabálytalanságot, közömbösséget. Ez a szellem a lopások melegágya. Ahol leleplezések történtek, ott a vasúti munka a szabálytalanságok zömét mutatta.

Az árukezelési szabálytalanság több helyen a vasutasok napi munkájának megszokott jellemzőjévé, kísérőjévé vált. Az idő múlásával számukra ez „szabályszerű" munkát jelent. Ilyen körülmények között egyes munkacsapatokban, csoportokban, brigádokban akad egy-egy vasutas, aki nem tudja felmérni a lopás súlyosságát és következményeit, aki előbb kisebb értékű, később értékesebb és mind nagyobb mennyiségű árut kezd eltulajdonítani. A csapat többi tagja, vezetője és a tolvaj között — a fenti barátság szellemének alapján — valamiféle együttérzés alakul ki.

A BECSÜLETESEK

kezdetben erélytelenül figyelmeztetik a tolvajt, a figyelmeztetés nem rettenti vissza a lopástól, folytatja bűnös tevékenységét. A csapatban megszokottá válik, hogy egyik társuk rendszeresen lop és lassan ezt minden megjegyzés nélkül tűrik. Sem a csapat tagjai, sem a csapat vezetője nem tesznek jelentést. A lopás köznapivá válása közben a tolvaj időnként megajándékozza társait, a lopott borból, élelemből, stb. Az ajándék elfogadását természetesnek tartják, nem gondolnak arra, hogy lopott áruból kaptak és ezzel bűnrészesekké váltak. Ezután a tolvaj bátrabban lop, sőt „ti is kaptatok" hivatkozással felkéri őket is a „művelet" gyorsabb és zavartalanabb lebonyolítására.

Így lesz sok gyengeakaratú, de különben becsületes vasutasból előbb közömbös szemlélő, bűnrészes, majd tolvaj.

A csapat egy tagján kívül most már a csapat több tagja, néha az egész lop: összekovácsolódott a „dézsmáló-banda". Munka közben nem a szolgálat szabályszerű ellátását tárgyalják, hanem, hogy mit, hol és mikor fognak lopni. A „dézsmáló-banda" a munkafegyelmet is lazítja. Ügyelnek arra, hogy csapatjukba „újonc" ne kerüljön. Ha mégis odahelyezésének valakit, akkor igyekeznek „beavatni", ha ez nem sikerül, „kifúrják" a csapatból, iszákos, lusta, nem érti a munkáját, összeférhetetlen, stb. hamis vádakkal.

A bandaszerűség fenti jellemzőit igen jól bizonyítja a körülbelül négy héttel ezelőtt Budapest—Soroksári út állomáson őrizetbe vett „dézsmáló-banda". Ezek először fonalakat, később a textilgyárba tépésre érkező gyapjúanyagokat loptak. Miután látták, hogy a körülöttük dolgozók szemet húnynak, mind merészebben „dolgoztak".

A BANDASZERŰSÉG

kialakítását egyes helyeken szolgálati főnökök és egyéb vezetők is elősegítik. Ez a segítés először abban nyilvánul meg, hogy elhanyagolják területük ellenőrzését, nem követelik meg az utasításszerű munkát. Másodszor abban, hogy tudnak a dézsmálásokról, de nincs erkölcsi erejük harcolni ellenük, mert gyakran ők is kapnak a lopott áruból. Ezzel a tolvajok lekötelezettjei lesznek. Harmadszor abban, hogy a szolgálati hely egyes dolgozóival „házi munkákat" végeztetnek ellenszolgáltatás nélkül, vagy elfogadnak ajándékokat, amelyek esetleg lopott árukból erednek. Ezzel is lekötelezettekké válnak, aminek következménye, hogy elnézik, megtűrik ezeknek a dolgozóknak a fegyelmezetlenségét, hanyag munkáját, vagy éppen lopását. Végül előfordul, hogy maga az állomásvezető az elsőszámú tolvaj és ő szervezi meg a dézsmáló-bandát.

Budapest—Soroksári út állomáson nyugodtan lophatott Tőkés Balázs és bandája, mert a kereskedelmi állomásfőnökhelyettes személyesen is dézsmálta a közösség vagyonát.

Rákospalota—Ujpest állomáson annak idején az állomásfőnök volt az, aki felszólította az állomás egyes dolgozóit, hogy részére terményt lopjanak. Előfordult, hogy az ő vezetésével törték fel a kocsit.

A bandaszerűség felszámolása az állomásvezetők elsőrendű feladata. Értsék meg: elsősorban ők a felelősek a szolgálati helyükön elkövetett lopásokért. Tarthatatlan a szolgálati vezetők közömbössége a fuvarozásra feladott áruk épségét illetően. Itt az ideje, hogy a vezetők vérévé váljon az utasításszerű munka betartása és betartatása, a fuvarozásra feladott áruk épségének megőrzése. Számoljanak fel a lekötelezettséget, folytassanak következetes harcot a lopások megszüntetéséért.

A DÉZSMÁLÁSOK FELSZÁMOLÁSA

feladata a mozgalmi szerveknek is. A legtöbb csapatban, brigádban van párttag. A párttagok kötelessége, hogy védjék és szilárdítsák a szocialista tulajdont. A pártszervek e kötelesség fokozott tudatosításával mozgósítsák a párttagokat a lopások elleni következetes harcra. A mozgalmi és a szakvonali szervek egységes, egyöntetű fellépése egyik döntő biztosítéka a vasúti lopások megszüntetésének.

Tőzsér Ernő

VASUTAS KULTÚREST A BARÁTSÁGI HÓNAP ALKALMÁBÓL

A magyar—szovjet barátsági hónap alkalmából a budapesti vasutasság nagyszabású kultúrestet rendez március 23-án 17.30 órai kezdettel az Építők Rózsa Ferenc kultúrtermében. A barátsági hónap jelentőségét ünnepi beszéd keretében Csanádi György elvtárs, a MÁV vezérigazgatója méltatja. A kultúrműsorban szerepelnek a szovjet művészküldöttség tagjai. Fellép Svéd Sándor Kossuth-díjas kiváló művész, Raffai Erzsi és Máté Jolán operaénekesnő, dr. Mindszenti Ödön operaénekes, Pásztor János, a Nemzeti Színház művésze és több más neves művész. Közreműködik a vasutasszakszervezet énekkara, a MÁV Szinfónikus Zenekar, a vasúti főosztály táncegyüttese.

A vasutasok nemzetközi békegyűlésén (I.)

A Német Demokratikus Köztársaság vasútügyi miniszterének és vasút politikai osztályának meghívására háromtagú küldöttség indult útnak Berlinbe a múlt hó végén. A meghívás célja az volt, hogy a lengyel, csehszlovák, német és magyar vasutasok nemzetközi békegyűlésen, akcióegységben tegyenek hitet a népi demokráciák vasutasainak rendíthetetlen békeakaratáról, a német militarizmus és a párizsi egyezmények ratifikálása elleni szilárd állásfoglalásukról. A küldöttséget Bogyó Géza elvtárs, a vasút politikai főosztály helyettes vezetője vezette, tagjai: Krekó Ferenc elvtárs, a szakszervezet munkavédelmi és munkásellátási osztályának vezetője és Szabó Tibor elvtárs, a vasúti főosztály 5. szakosztálya díjszabási osztályának vezetője voltak.

Az ország vasutasainak képviseletében békeküldöttként résztvenni egy nemzetközi értekezleten — a legszebb küldetés. A prágai gyorsra ennek tudatában szálltak fel az elvtársak és ahogy maguk mögött hagyták a kilométerek százait, gondolataik, beszédtémájuk mind akörül forgott, hogyan képviselhetik legjobban a magyar vasútas dolgozók békeharcát a berlini összejövetelen.

Csehszlovákia gyönyörű tájain robogott a nemzetközi gyors, hegyek, völgyek között, örökzöld fenyők, rohanó hegyipatakok, megművelt lankák mentén. Mindenütt a szocializmust építő nép nagyszerű alkotásai: új gyárak, üzemek, állami gazdaságok és termelőszövetkezetek — mintegy tükörképei az otthoni átalakulásnak. És nem kell rózsaszínű szemüveg! A szem valósággal falja a benyomásokat, s a szív megtelik csodálattal és szeretettel a mi világunk, a szocializmust építő kor fensége iránt: van miért kiállni, van miért küzdeni.

Amikor a vonat a csehszlovák Decinről berobogott Bad-Schandaura, a szomszédos Német Demokratikus Köztársaság határállomására, a német fogadóbizottság — mint testvér a testvért — ölelt meg a magyarokat.

A magyar küldöttek munkájának első állomása Bad-Schandau volt. Itt résztvettek Decin és Bad-Schandau, a csehszlovák és német határállomás dolgozóinak együttes munkaversenyértékelésén és innen mentek aztán tovább Berlinbe, a vasutasok nemzetközi békegyűlésére. Az Elba hömpölygő vizén propeller vitte át őket. Elmerültek a város szépségének szemlélésébe és a fodrozó hullámok hátán eszükbe jutott, hogy ebben az országban ringott a bölcsője Marx Károlynak, a tudományos szocializmus megalapítójának. És gondolattársítás révén a másik pillanatban tekintetük az Elba vizének tükrében diadalmas szovjet katonákat pillantott meg, akik Lenin és Sztálin, a Bolsevik Párt zászlója alatt győzelmesen jutottak az Elba partjáig, kifüstölve a fasiszta fenevadat barlangjából. Meghatottsággal és büszkeséggel gondoltak arra a csodálatos harcra, amely legyőzhetetlen világhatalommá emelte a kommunizmust építő Szovjetuniót, a kilencszázmilliós béketábort. És arra, hogy bárcsak átadhatnák a maga nagyszerűségében ezt a boldog érzést és erőt odahaza a magyar vasutasoknak.

Még 1953 végén kezdeményezték az állomásvezetők a határállomások nemes versenyét, amelyet a politikai osztályok, a pártszervezetek és a szakszervezet felkaroltak és segítettek. Mintha ugyanannak az országnak fiai lennének: ha bedugulás veszélye fenyegette Decint, a Bad-Schandauiak rendezetlenül fogadták a szerelvényeket, ha a németeknek nem volt gépjük, a cseh vasutasuk segítették ki őket mozdonnyal. Az eredmény nyomon követte a pártszervezetek, a politikai osztályok harcát, amelyet sikeresen vívtak meg a régi rendszerben félrenevelt dolgozóknak a proletár nemzetköziség szellemében való nevelése érdekében. Az egész évi munka alapján Bad-Schandau állomás nyerte el a német—cseh nyelvű felirattal ellátott vörösselyem vándorzászlót. A havi értékelés győztese Decin lett.

Bogyó Géza elvtárs a magyar vasutasok forró üdvözletét tolmácsolta az értekezleten. További sikereket kívánt a békeharcban, amelynek fontos láncszemét képezik a munkaversenyek. A vasutasoknak, a népi demokratikus országok vasutasainak látniok kell jó munkájuk, a munkversenyek eredményei közötti nemzetközi összefüggést, tudniok kell, hogy a jó vasúti munka éles fegyver a békéért vívott harcban — mondotta. A két határállomás versenye hatásaiban nem elszigetelt, mert jelentkezik a haza felvirágoztatásában éppúgy, mint a nemzetközi békeharc és a proletárnemzetköziség elmélyítéséért folytatott küzdelem eredményeiben. A proletár internacionalizmus megerősítése csupán olyan megingathatatlan, gránitszilárd alapon lehetséges, mint a marxizmus-leninizmus, amely a munkásosztály világnézete. A két határállomás dolgozóinak együttműködése a proletár nemzetköziség szellemében s azok az eredmények, amelyeket elértek, megmutatják egyben, hogy a proletárinternacionalizmus valamennyi nép szabadságának és egyenlőségének, a népek együttműködésének és barátságának záloga, küzdelem a sovinizmus, a szűklátókörűség és elkülönülés ellen. A magyar küldöttek figyelemmel kísérték az értekezlet anyagát, sokat tanultak a hallottakból, s visszatérve hazájukba alkotómódon felhasználják azokat.

A vasutasok békegyűlésén részvevő küldöttségek három vezetője. Balról jobbra: Bogyó Géza, Robert Menzel, Josef Holar.

Amikor azt fordították, hogy a magyar vasutasok vállvetve küzdenek a német és csehszlovák vasutasokkal a párizsi szerződések ratifikálása ellen, büszkeség volt látni és hallani a dolgozók tomboló helyeslését, az elszánt békeakaratnak elemi megnyilvánulását. A hatalmas terem, a vasutasok százai mintha eggyéforrtak volna a náci hadigépezet feltámasztása, a párizsi szerződések aláírását elvető követelésükben. Ez valamennyiükben mély nyomot hagyott.

Kedves színt kölcsönzött az értekezletnek a drezdai iskolák tanulmányi versenyében első helyezést elért úttörők üdvözlete. Szűnni nem akaró tetszésnyilvánítás kísérte Holar elvtársnak, a csehszlovák vasútpolitikai osztály vezetőjének, vasútügyi miniszterhelyettesnek és Bogyó Géza elvtársnak tiszteletbeli úttörővé avatását.

A magyar küldöttség megbeszélést folytatott Holar elvtárssal, Sturovó-Szob határállomások versenyéről. Megállapodásra jutottak abban, hogy a közeljövőben közös brigádot alakítanak a politikai, a szakszervezeti és szakmai munka megjavítására, majd a brigádvizsgálat alapján termelési értekezleten beszélik meg a két határállomás dolgozóinak munkáját.

A magyar küldöttség jóleső érzéssel hallotta, hogy a Bad-Schandau-i állomás dolgozói levelezést folytatnak a magyar vasútasokkal, közöttük Lökösháza állomás dolgozóival.

Este a csehszlovák zenekar indulóinak hangjára a csehszlovák, magyar és német vasutasok békefelvonulást rendeztek. A városban az utcákon szívet-lelket gyönyörködtető farsangi játék folyt, életvidáman, széles derűvel öntve el a város utcáit és tereit. Az Elba partján, a bányász üdülő lábánál a csehszlovák vasutasok térzenét adtak és felemelően szép volt, amint a farsangoló tömeg eggyéolvadt a béke mellett, a párizsi szerződések ellen tiltakozó vasutasok tüntető felvonulásával.

A német kormány különvonatot bocsátott a Berlinbe tovább utazó küldöttségek részére. A magyar küldöttek egy felejthetetlen nap emlékével búcsúztak, szívükbe zárva mindazokat, akikkel együtt töltötték a napot, s azokat a harcosokat, aki a munka frontján küzdenek a békéért.

(Folytatjuk.)

Herceghalom új biztosító berendezést kapott

Herceghalom állomás forgalmi irodája olyannak tűnik, mintha egy költözködni készülő család otthonába tévedtünk volna. A forgalmi szolgálattevőnek az iroda közepén levő asztala mellett a „gólyafészek" árván álldogál, mintha érezné, hogy nem sokáig lesz rá szükség Herceghalmon. De a kopott bútorok társaságában már ott találjuk a váltó- és vágányfoglaltságos egyközpontos állomási biztosító berendezés szépen csillogó kezelőasztalát és a falról sárga, zöld, vörös fénnyel hunyorog felénk a vágánytábla.

A hozzá nem értő, a gombok labirintusában, a színek sokféleségében aligha tudja érzékelni, hogy olyan készülék előtt áll, amely rövidesen könnyebbé és biztonságosabbá fogja tenni az állomás forgalmi szolgálattevőinek munkáját, a vonatok ki- és behaladását.

Még mielőtt részletekbe bocsátkoznánk, a berendezés magyarázatába, meg kell említenünk, hogy a magyar Telefongyár második ilyen berendezésével találkozunk az állomáson, — az elsőt Torbágyon állították fel. A herceghalmi készülék már a torbágyi tapasztalatok alkalmazásával, az első készülék tökéletesítésével készült.

A gép, az emberi akarat végrehajtója

A kezelőasztalon kicsinyítve az egész állomás vágány- és váltóhálózatát láthatjuk. Fehér vágányvonalak, zöld nyilak és különböző színek mutatják, hogy az ember gondolatát és akaratát hogyan hajtja végre a gép. Egy menetbeállítás kétféleképpen történhet:

1. Egyénileg beállítjuk az összes váltókat. (Ennek különösen tolatás alkalmával van nagy jelentősége.)

2. Az iránygomb és a vágányszámgomb egyidejű benyomásával az automata beállítja az összes érdekelt váltókat. De ha az ember tévedett is, még nem következik be a veszély, mert a készülék levizsgálja azt is, hogy szabad vágányra történt-e a menetbeállítás. Ha a gép mindent rendben talál, megjelenik a jelzőn a szabad fényjelzés — nincs akadálya a vonat biztonságos haladásának.

A forgalmi szolgálattevő szerepe a fokozott biztonság mellett leegyszerűsödik, nem kell a vonat holléte iránt távbeszélőn érdeklődnie és blokkolnia, mint a korábban használt Siemens—Halke rendszerű készüléken. A kezelőasztal és a vágánytábla mindent megmutat.

A vonat elhaladása után a berendezés önműködően áll vissza alapállásba. A vágánytáblán és a kezelőasztalon fény jelzi a vonat haladását is. A készülék biztonságát mutatja, hogy abban az esetben, ha a vonat haladására veszély mutatkozik, a berendezés a jelzőket a legbiztonságosabb *„Megállj"* állásba állítja.

A kapcsolóteremben

Mindez egyszerűnek és egyben érthetetlennek is tűnik, hacsak a forgalmi irodából akarjuk elképzelni a berendezés, az elektromos agy működését. Hogy mik is végzik az ember helyett a gondolkodást, azt a jelfogó teremben elhelyezett kapcsolómágnesek, huzalok, jelfogók tömkelege magyarázza meg. A kapcsolóteremben a kábeleken felül tízezer méter PVC-vezeték, 64 kábel végelzáró (ezeken keresztül történik a kapcsolatok kialakulása) 5—600 kapcsolómágnes (13—17 érintősek is) hajtják végre tulajdonképpen a forgalmi szolgálattevő akaratát. S mindenek felett szinte őrt áll a vezérmágnes, amelyen minden művelet keresztülmegy, csak ha ez helyesnek találja, akkor jut a kábeleken keresztül a forgalmista gondolata, akarata a jelzőhöz.

Ebben a szobában selejtnek, rejtett hibának helye nincs, éppen ezért a műszerészektől különleges képzettséget kíván a berendezés felszerelése és esetleges javítása. Egyetlen szál elkötése a 10 000 méterből a berendezés használhatatlanságát jelenti. Tulajdonképpen a felszerelésnél történik a gyári munka ellenőrzése is.

A jelfogóterem berendezéseinek rajza 120 lapon van lefektetve és hogy mennyire fontos a kezelőszemélyzet szakmai képzettsége, azt bizonyítja az is, hogy egy-egy hiba esetén 20—30 rajzot is át kell tanulmányozni, ismerni kell a berendezés egész szerkezetének működését. Persze, a jó szakember, mint amilyen *Földi* Béla építésvezető, aki már Székesfehérvárott és Torbágyon is kiállta a próbát, azonnal tudja a többezer vezetékből, hogy hová kell nyúlnia, ha esetleg hiba mutatkozik.

Herceghalom kisállomás, négy fogadóvágánnyal. A jelfogóknak elhelyezésére csupán tizenkét állvány szolgál, s ha összehasonlítjuk a székesfehérvári 14 fogadóvágánnyal és 38 állványnyal, el tudjuk képzelni, hogy a székesfehérvári berendezés mennyivel több munkát, anyagot, szakértelmet kíván a felszerelésnél és kíván a javításnál.

Még egy érdekes műszer, amit a jelfogóteremben találhatunk: Olyan óra, amellyel nagyon kevesen dicsekedhetnek. Tudvalevő, hogy a fényjelző fényerőssége az év- és napszakoknak megfelelően más és más erősségű áramot követel, hogy a színképe messziről is félreérthetetlenül felismerhető legyen. Erre szolgál a világítási átkapcsoló óra, amely az évnek, hónapnak, napszaknak megfelelően szabályozza a jelzők áramerősségét, minden emberi beavatkozás nélkül.

Az összehangolt munka fontossága

Egy ilyen berendezés felszerelésénél nagyon sok múlik a társszolgálati ágak jó munkájától is. A pályafenntartási szakszolgálat, ha a bejelentett munkálatokat időben el nem végzi, vagy ha a gyári szállítás sorrendje nem kielégítő, mindez bonyodalmat jelent, akadályozza a gyors, folyamatos munkát.

Vasútunk biztosítóberendezésekkel való ellátása egyre nagyobb ütemben folyik. Még ebben a félévben a herceghalmihoz hasonló berendezést kap *Szár* állomás. A közeljövőben vágányfoglaltságos, mechanikai váltóállítással összekapcsolt berendezéssel szerelik fel *Tatabánya-felső* és *Bicske* állomásokat. Még 1955-ben elkészül *Gödöllő* és *Hatvan* között a váltó- és vágányfoglaltságos berendezés. Ezek megvalósítása azonban nem kizárólag a biztosítóberendezési szakszolgálat munkájától függ. A programm végrehajtásához szükséges, hogy a *MÁV Vasúttervező* időben készítse el a szükséges terveket, hogy a berendezések legyártása a *Telefongyárban* ne akadjon el. Az *Országos Tervhivatal* tegye lehetővé az anyag, de különösen a kábelellátást. Az említett munkákon kívül épül ebben az évben mechanikai biztosító berendezés is. Sajnos, nagyon sok akadályt, nehézséget kell leküzdeni a biztosítóberendezési szakszolgálatnak ahhoz, hogy egy-egy berendezés megépüljön. Az ország egyéb területén megkezdett munkák befejezését hátráltatja és az újak megkezdését lehetetlenné teszi, hogy az Északi Járműjavító csak kevés kulcsanyagot szállít. Elmaradt például a mechanikus berendezéshez szükséges *Soulany*-váltóállító dobok, kétkarú jelzők szállításban. Nagyon kevés egykarú- és előjelző áll rendelkezésre. A Soulavy-váltóállító dobok hiánya miatt nem tudja elvégezni a pályafenntartási szakszolgálat a kitérőcseréket, pedig erre az egész országban előkészült.

Nemzetközi konferencia a Balt—Orient Express menetrendszerű közlekedésének biztosítására

A román vasútügyi minisztérium kezdeményezésére négynapos értekezlet volt *Bukarestben* a *Balt-Orient Express* menetrendszerű közlekedésének biztosítása érdekében. Ez a vonat, amely az európai népi demokráciák fővárosainak közvetlen vasúti összeköttetését szolgálja, az utóbbi időben súlyos késésekkel közlekedett, ami jogosan váltotta ki az utazóközönség panaszát.

Az értekezlet mélyrehatóan elemezte a késések okait, s megállapította, hogy e vonat közlekedésére az érdekelt vasutak nem fordítottak kellő gondot

nem biztosították számára a nemzetközi gyorsvonatokat megillető elsőbbséget,

megvárták késett belső vonatok csatlakozására. A vonatok vontatására vezényelt mozdonyok és a vonat szerelvényébe sorolt kocsik műszakilag kifogásolható állapotúak, ami sokszor idéz elő fekvemaradást, illetve késést okozó és az utasokra nézve kellemetlen kocsikisorozásokat. Sokszor okozza a késést a határállomási vizsgálatok elhúzódása is, pedig a határállomásokra megállapított tartózkodási idő a legtöbb helyen túlzott mértékben hosszú. Sok esetben egészen jelentéktelennek tűnő mulasztások, felületességek kihatásaikban a vonat egész közlekedési vonalán jelentkeztek. Például a vonatok kitérő vágányra történő fogadása akár áthaladásnál, akár megállásnál, a jelzők késői kezelése, stb., mind a késések okai közt szerepelnek.

Többízben fordult elő az is, hogy a vonatra rossz zárlámpát akasztottak, a kialudt lámpa újbóli meggyújtása vagy kicserélése az időveszteség mellett zavarólag hatott az egész vonalszakasz tervszerű munkájára, a menetrendszerűségre.

Mindezek a kisebb, és súlyosabb mulasztások a vonat magyarországi szakaszán rendszeresen előfordultak.

Igaz, hogy a vonatot a CSD vasutak rendszeresen nagy késésekkel adták át, a késések csökkentése érdekében azonban részünkről semmi sem történt, sőt a magyar szakaszon a késések tovább növekedtek. Nem egy esetben a határállomásig pontosan érkezett vonatot többórás késéssel adtuk tovább.

Az értekezlet határozatot hozott a vonat menetrendszerű közlekedése érdekében azonnal foganatosítandó intézkedésekre, amelyek folyományaként a román vasutak március 15-től visszatérnek a vonat eredeti menetrendjére, amelytől az állandósult nagy késések miatt kénytelenek voltak eltérni, s a vonatot 4 órával későbbi időpontban közlekedtetni. Ez természetesen csak akkor valósítható meg, ha a román vasutak *Episcopia-Bihorului* állomásán a vonatot menetrendszerint, pontosan vehetik át; ez pedig döntően a csehszlovák és magyar vasutasok jó munkájától függ. A vonat pontos közlekedését az érdekelt vasutak legfőbb vezetői naponta fogják ellenőrizni és az ügyvezetéssel megbízott *Magyar Államvasutaknak* a vonat egész közlekedési vonalát kell figyelemmel kísérnie és javaslataival a menetrendszerű közlekedés biztosítását elősegítenie.

A konferencia később megvalósítandó intézkedésekre is gondolt a *Balt-Orient Express* közlekedésének megjavítása érdekében.

A jövő menetrendi időszakban csökkenteni kell a megállásokat, a tartózkodási időket

a határ- és közbenső állomásokon, amely intézkedések egyben a vonat nemzetközi jellegének kidomborítását, s a belső forgalomtól mind nagyobb mértékben való függetlenítését jelentik.

Az értekezlet aláhúzta a vonat politikai jelentőségét, amire az összes érdekelt vasúti dolgozók figyelmét fel kell hívni és a pontos közlekedés biztosítását a határállomások komplex-brigád szerződéseibe és a szomszédos vasutak közötti munkaverseny célkitűzései közé kell beiktatni.

A határozatok végrehajtására valamennyi vasút kiadta az általa szükségesnek vélt intézkedéseket, így a MÁV Vezérigazgatósága is. A kiadott rendeletek végrehajtásán felül a vonat magyarországi szakaszán szolgálatot teljesítő vasúti dolgozók becsületbeli ügye kell legyen, hogy e viszonylag rövid, 300 kilométeres szakaszon ne vesszen kárba a baráti országok vasutasainak jó munkája: és hogy e vonat a baráti országok vasutasainak, köztük a magyar vasutasoknak is büszkeségévé váljék.

Vermesy Sándor

HÍREK

— **A ferencvárosi házeltolások** híre az újságok útján eljutott a Golyóscsapágy Gyár vezetőségéhez is. A gyár éppen azzal a problémával küzdött, hogyan állítsa helyére 108 tonnás vízszintes kovácsgépét, amelynek végleges beállításához 180 fokos elfordításra is szükség volt. A Golyóscsapágy Gyár több vállalattal tárgyalt ebben az ügyben, a bonyolult feladatot azonban egyik sem tudta megoldani. Ekkor fordultak a házeltolásokat végző MÁV Magasépítési Főnökséghez. A Magasépítési Főnökség megértve a népgazdasági szempontból fontos gép munkábaállításának jelentőségét, vállalta a bonyolult művelet elvégzését. A komplikált gépszállítást és beállítást házeltolási módszerrel a vállalt határidőnél tíz nappal előbb el is végezte.

— **A vasúti rendőrség őrizetbe vette** Horváth Károly foglalkozásnélküli, mert 24-én Rákos állomáson feltört egy vasúti kocsit és abból három zsák tengerit ellopott.

— *ISMERETTERJESZTŐ ELŐADÁSOKAT rendez a Közlekedés és Közlekedésépítéstudományi Egyesület felszabadulásunk 10. évfordulójának megünneplésére. Március 17-én szovjet szakkönyvismertető ankét lesz a Vas utca 19. szám alatt, március 23-án 14 órakor pedig tanulmányi kirándulást rendeznek az ujpesti összekötő vasúti híd építésének megtekintésére.*

— *A MISKOLCI KULTÚROTTHON színjátszói március 5-én és 6-án sikerrel adták elő Gárdonyi Géza 3 felvonásos színművét, „A bor"-t.*

— **Üzembe helyezték** a mátészalkai „Petőfi" vasutas kulturház moziját a magyar—szovjet baráti hónap alkalmából. A megnyitón az „Express szerelem" című szovjet film került vetítésre. A filmelőadás után a baráti hónapot megnyitó ünnepség zajlott le. Március 6-án a vasutas kultúrgárda Moliére „Dandin György" című 3 felvonásos vígjátékát játszotta.

— ZÁSZLÓT AVATNAK április 4-én a Veszprém-külső Fűtőház DISZ-szervezetének fiataljai. A zászlóavató ünnepségre kultúrműsorral és jobb munkával készülnek az ifjúmunkások. A fiókműhelyi fiatalok 126 százalékos átlagteljesítményt értek el és megszünt az igazolatlan mulasztás.

— **Háromezer forintot takarított meg** a dombóvári tanácsnak *Varga József*, a dombóvári- pályafenntartási főnökség dolgozója, Varga elvtárs társadalmi munkában elvégezte a kislakás építési akcióinál a házhelyek kimérését és egyéb műszaki tennivalókat.

— **Megtévedt vasutasok.** Takács Gyula MÁV alkalmazott egyik útitársának táskáját ellopta, — Debrői Dániel, Bodó László, Izsépi László miskolci vonatkísérők déaamálták a gondjaikra bízott kocsikat. — Horváth András forgalmi szolgálattevő a nyíregyházi kisállomás jegypénztárát álkulccsal felnyitotta és a jegyeket ellopta. A vasúti rendőrség valamennyiüket őrizetbe vette.

— TELJESÍTETTE ÁPRILIS 4-re tett vállalását Ajka állomáson *Vida Lajos* forgalmi szolgálattevő DISZ-brigádja. A brigád már három hónapja állandóan sztahanovista szinten dolgozik.

Levelezőink írják

Szocialista Vasútért Budapest, Sztálin-út 83

Követendő példa

A napokban *Kiskúnfélegyháza állomás* hangosbemondóján keresztül egy főhadnagy elvtársat arra kértek, hogy menjen a forgalmi irodába. Az elvtárs csodálkozva lépett be az irodába, mert el sem tudta képzelni, miért kereshetik. De igazán akkor lepődött meg, amikor átadták neki a pénztárcáját és iratait. Boldogan mondott köszönetet a jegyvizsgáló elvtársnak, aki a megtalált pénzt és iratokat leadta a forgalmi irodában.

A hasonló esetek ma már nem ritkák. A vasutas dolgozók nehéz szolgálatuk közben igyekeznek őrködni az utasok csomagjai, értéktárgyai felett is. Ilyen követendő példát mutattak *Szücs András* és *Horváth István* kiskúnhalasi jegyvizsgálók is. A *Csikéria—Bácsalmás* között közlekedő 4942-es számú vonaton szolgálat közben kézitáskát találtak, amelyben *özv. Puruczki Béláné* nevére szóló személyi okmányok és többezer forint készpénz volt. A jegyvizsgáló elvtársak még a vonaton megkeresték a károsultat és Csikéria állomáson átadták neki táskáját. Csikéria állomás vezetője, *özv. Puruczkiné* és az esetnél jelenlévő utasok kérésére a két jegyvizsgálót *dicséretre terjesztette fel a szegedi igazgatósághoz.*

Cserháti József,
szegedi igazgatóság.

A köszönet és hála hangján

A köszönet és hála hangján tudok csak írni arról a három hétről, amelyet *Hévízen* töltöttem. Az orvosok kiváló szakértelme és valósággal féltő gondoskodása, a nyugodt pihenés, a napi ötszöri bőséges étkezés visszaadta egészségemet. Visszanyert egészségemért, a felejthetetlen három hétért őszinte hálával mondok köszönetet pártunknak és a szakszervezetnek. Tudom, hogy minél jobb eredménnyel dolgozunk, annál több dolgozótársunk kereshet pihenést és gyógyulást hazánk legszebb üdülőhelyein. Ezért azzal az ígérettel zárom levelem, hogy én is a legjobb munkát akarom nyújtani, s jövőre is méltó szeretnék lenni a beutalásra.

Kovács Bertalanné,
kocsitakarító, Szerencs.

Minden jó lenne, csak a sár...

Mint annyifelé hazánkban, *Miskolcon* is szeretettel gondoskodnak a vasutas dolgozók gyermekeiről. A személypályaudvar közvetlen közelében, szép nagy kert közepén áll a vasutas napközi otthon. Tiszta, barátságos szobákban játszanak a gyermekek, de hóolvadásnál, a tavaszi és őszi esők idején szinte megközelíthetetlen a napközi otthon, olyan sártenger veszi körül. Az állomástól az otthonig vezető MÁV-telepi úton is bokáig ér a sár. Talán csak akadna Miskolc területén egy-két kocsi salak (gondolom a fűtőház nem szűkölködik benne), amivel rendbehozhatnák az utakat. Tisztább, egészségesebb körülmények között lennének a gyerekek is, ha nem kellene behurcolniok a szobába ősszel és tavasszal a sarat, nyáron pedig a port. Azt hiszem, ezzel a pályafenntartás is egyetért.

Benedek Miklós,
Miskolc.

LAKÁSCSERE

Szoba-konyhás, kamrás, pincés magasföldszintes szegedi lakásomat (lószárástartás engedélyezve), elcserélném szombathelyi, vagy veszprémi lakásért, Budapest-környéki is megfelel. Göncöl Sándor fűkalauz, Szeged, Juhász Gyula utca 39.

Szeged, Reményutca 32. szám alatti kétszoba konyhás, előszobás, pincés, padlásos lakásomat elcserélném budapesti, lehetőleg Budán lévő hasonló magánlakással. Balázs Károly távközlő főnökség. Telefon: 16—20, 425—307.

Miskolc, Selyemrét 1. I. emelet 19. szám alatti kétszoba-összkomfortos lakásomat elcserélném Budapest területén lévő hasonló szolgálati lakásért. Ragó Mihály távközlő főnökség. Telefon 16—20, 425—307.

Rejtvénymegfejtőinkhez

Lapunk legutóbbi számában megjelent, III. számú keresztrejtvényünkbe zavaró technikai hiba került. A függőleges sorok 20-as oszlopának 11. kocka fekete. Az eddig beérkezett megfejtések elbírálásánál ezt figyelembevesszük. Egyébként **a beküldési határidőt március 18-ig meghosszabbítottuk.**

FELSZABADULÁSI EMLÉK-KIÁLLÍTÁS

Budapest-Nyugati pályaudvar kultúrvárótermében felszabadulási emlékkiállítást rendeztek, amelyet érdeklődéssel látogatnak az utasok is. (Kovács Géza felv.)

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—935 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kuksár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 12. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 MÁRCIUS 21.

Bognár Imre elvtárs, a vasútpolitikai főosztály vezetője az aktíváértekezlet beszámolóját tartja. (Németh Gyula felv.)

Előre a párt politikájának győzelméért!

— Kommunista vasutasok aktíváértekezlete —

Több mint négyszáz kommunista vasutas gyült össze március 14-én a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének székházában, hogy megtárgyalja a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége 1955. március 4-i határozatát és megvitassa a határozat végrehajtásának feladatait.

A pártaktíva-értekezleten megjelent Csergő János, a Központi Vezetőség tagja, kohó- és gépipari miniszter, Bebrits Lajos, a Központi Vezetőség póttagja, közlekedés- és postaügyi miniszter, Bangó Sándor, a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége ipari- és közlekedési osztályának vezetője, Reif Frigyes, a Központi Vezetőség közlekedési alosztályvezetője, Csanádi György egyetemi tanár, a MÁV vezérigazgatója, Feleki Pál, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének titkára és még többen a vasút politikai és gazdasági vezetői közül.

A határozat végetvet minden ingadozásnak és bizonytalanságnak

Az értekezletet *Bogyó Géza* elvtárs, a vasútpolitikai főosztály helyettes vezetője nyitotta meg, majd *Bognár Imre* elvtárs, a vasútpolitikai főosztály vezetője mondotta el az értekezlet beszámolóját. Bevezető szavaiban méltatta a Központi Vezetőség március 4-i határozatát, mely világos és mindenki által érthető választ adott azokra a kérdésekre, melyek a párt tagjaiban, valamint a pártonkívüli dolgozók széles tömegében az utóbbi másfél év során felvetődtek. *Történelmi jelentőségű ez a határozat* — mondotta — *mert véget vetett minden bizonytalanságnak és ingadozásnak, feltárta mindazokat a téves nézeteket, melyek ezideig akadályozták a júniusi és a kongresszusi határozatok helyes végrehajtását.* De a Központi Vezetőség nemcsak feltárta a továbbhaladás akadályait, a jobboldali elhajlást, a jobboldali veszélyt, hanem szét is zúzta ezeket a párton belül is jelentkező antimarxista nézeteket és véget vetett annak a demagóg, káros felfogásnak, hogy kemény munka nélkül, az osztályharc lanyhulásával fel lehet építeni a szocializmust, tartósan emelni lehet az életszínvonalat. A történelmi jelentőségű határozat megszilárdította a pártvezetés egységét, megszilárdította a párt eszmei és politikai egységét, vasfegyelmét, mely az eddigi sikereknek is alapja volt és legfőbb biztosítéka elkövetkezendő győzelmeinknek.

A Központi Vezetőség ülése megállapította, hogy a nehézségek legfőbb oka és *továbbfejlődésünk fő akadálya a jobboldali veszély, melynek érvényrejutása azt jelentené, hogy letérnénk a szocializmus építésének útjáról és felhagynánk a jövőnk alapját képező nehézipar fejlesztésével, miáltal újra gyengévé és elmaradottá tennénk hazánkat,* védtelenné a mai nemzetközi helyzetben, amikor az imperialisták új háború előkészítésén mesterkednek.

A Központi Vezetőség megállapította, hogy a hiba nem a júniusi vagy a kongresszusi határozatokban van, melyek továbbra is a párt politikájának alapját képezik, hanem a határozatok opportunista elméleti és gyakorlati eltorzításában. Másfél éven keresztül nem vettük figyelembe, hogy a szocializmus építése olyan országban folyik, ahol városon és falun még igen jelentős súlya és befolyása van a kispolgárságnak. Nálunk a falun még túlsúlyban vannak a kisárutermelő parasztok, még megvannak az uralkodó osztályok maradványai és megvan a kulákság is.

Büszkék lehetünk az eltelt tíz év eredményeire

A határozatok jobboldali eltorzítása azért válhatott olyan veszélyessé a párton és az államapparátuson belül, mert *Nagy Imre elvtárs beszédeiben és cikkeiben tápot adott ezeknek, sőt elsősorban ő volt ezen nézetek hirdetője.* Nagy Imre elvtárs bátorította a jobboldali elemeket a párton belül és a párton kívül is a párt helyes politikájának támadására. E nézetek elterjedésének következtében nyugtalanító jelenségek mutatkoztak politikai és gazdasági életünkben.

Az elmúlt évben az ipar egyhelyben topogott, sőt a nehéziparban visszaesés történt. Nem fejlődött eléggé a mezőgazdaság, nem teljesítettük a begyűjtési tervet. Elmaradások vannak a munka termelékenységének emelésében és az önköltség csökkentésében. Az életszínvonal ennek ellenére emelkedett. Ez az emelkedés azonban nem nyugszik tartós alapokon, a tartalékokra épült.

Az életszínvonal emelésének fő útja a termelékenység és termelés emelése, az önköltség csökkentése,

nem pedig a tartalékok felélése, a külkereskedelmi adósságok növekedése és a beruházások csökkentése, mint ahogyan az az utóbbi időben nálunk történt.

A káros jobboldali nézetek elsősorban a szocialista iparosítás helyes politikájának elferdítésében mutatkoztak meg. Ugy tüntették fel, mintha a szocialista iparosítás és ezen belül a nehézipar elsődleges fejlesztése ellentétben állna a dolgozó nép jólétének emelkedésével.

Pártunk erélyesen visszautasítja ezeket a nézeteket, melyek lemondást jelentenének a szocializmus építéséről. Az 1953. júniusi és a párt III. kongresszusának határozata félreérthetetlenül leszögezi, hogy *a párt fő irányvonala mindvégig a szocialista iparosítás volt és az is marad.* A szocialista iparosítás nélkül megvalósíthatatlan a mezőgazdasági termelés gyorsütemű fellendítése, a könnyűipar és a közlekedés fejlesztése, a nép életszínvonalának emelése. A nehézipar fejlesztése az alapja vasutunk fejlesztésének is. A nehézipar fejlesztésének háttérbe szorítása elsorvasztaná egész gazdasági életünket s nem hogy életszínvonalemelkedést, árcsökkentést, hanem életszínvonal csökkenést és áremelkedést okozna. Ezzel együtt aláásná hazánk védelmi képességét, veszélybe sodorná kivívott szabadságunkat, függetlenségünket.

Ezután Bognár elvtárs vázolta az ország 10 éves fejlődését, melyet a párt vezetésével értünk el, majd részletesen rátért a vasút 10 éves fejlődésére.

— Vonalhálózatunk a háború alatt közel 50 százalékban megrongálódott, ez 4516 kilométer hosszúságú vasútvonal tönkretételét jelentette. A MÁV 16 millió légköbméteryi épületállagából 28 százalék teljesen tönkrement, 32 százalék részben megrongálódott, 1064 hidunkat robbantották fel a fasiszta rablók és magyar csatlósaik. Nem volt könnyű ebben az időben 495 személykocsival, 6000 teherkocsival és 213 mozdonnyal megindítani a magyar vasutat, biztosítani az ország vérkeringését. Hol vagyunk ma már ettől? *Nemcsak helyreállítottuk vágányhálózatunkat, épületeinket, hanem új vasútvonalak sokszáz kilométerét, épületek százait adtuk át rendeltetésének az elmúlt 10 év, de különösen az ötéves terv ideje alatt.*

A Központi Vezetőség 1953 júniusi és a III. kongresszus határozatainak eltorzítása jelentkezett a vasúton is. Nálunk is akadtak bőven, akik elfelejtették a multat, akik lebecsülték, szinte magától értetődőnek tartották elért eredményeinket. Nem szabad elfelejteni azt a hősies, áldozatos munkát, melyet pártunk vezetésével dolgozó népünkkel együtt a vasutasság is végzett az elmúlt 10 év alatt. Ezer és ezer átdolgozott éjszaka, sokszáz munkaszüneti napon végzett munka, küzdelem az anyaghiánnyal és szervezetlenséggel van e hatalmas eredmények mögött.

Különösen ki kell emelni azokat az eredményeket, amelyeket első ötéves tervünk végrehajtása során értek el a vasutasok, kiharcolva a „vasutas becsület" megtisztelő címet. Ipari termelésünk az ötéves terv időszaka alatt mintegy háromszorosára növekedett. Megnövekedett a mezőgazdaság, az építőanyagipar szállítási igénye is. Míg 1950-ben 35 millió tonna árut szállított a vasút, 1951-ben már 46 milliót, 1952-ben 57 milliót, 1953-ban pedig 64 millió tonna árut juttattunk el rendeltetési helyére. Hasonló nagy fejlődés mutatkozik az utasszállításban is: 1950-ben 178 millió, 1954-ben pedig már 335 millió utast szállítottunk. E hatalmas teljesítménynövekedéssel párhuzamosan sok ezerrel nőtt a vasutas dolgozók száma is.

A vasutas dolgozók munkakörülményeinek javítása, életszínvonalának emelése érdekében a párt és a kormány már számtalan intézkedést hozott. Ilyen volt a kinevezés megvalósítása, a ruhaellátás kiterjesztése és az utóbbi időben úgyszólván évente nyújtott egy-egy fizetésrendezés. E hatalmas eredmények azért váltak lehetővé, mert

pártunk alapjában véve mindig helyes, a marxizmus—leninizmus tanításaiban gyökerező tudományos politikát folytatott

dolgozó népünk érdekében. Pártunk helyes politikája nyomán teremtettük meg szocialista iparunkat, hoztuk létre az iparnak olyan fellegvárait, mint a mi nagyszerű *Sztálinvárosunk, Komlónk, Inotánk, Kazincbarcikánk.*

A második ötéves tervben pártunk még nagyobb figyelmet fordít a vasútra, növeli a vasúti beruházásokat. Ezt azonban csak a nehézipar állandó fejlesztése, más iparágakhoz viszonyított élenjáró szerepe biztosítja. *Rendbe akarjuk hozni elavult és kétségtelenül súlyos hiányosságokkal küzdő felépítményeinket.* Minden felkínált árut el akarunk szállítani a jövőben is, de ehhez a vas és acél százezer tonnáira, nehéziparunk szívének, a szerszámgépiparnak nagyszerű termékeire van szükség.

Ismeretes a Központi Vezetőség határozatából, hogy az ipari és mezőgazdasági termelésben — a jobboldali elhajlás miatt — 1954-ben visszaesés volt. Az ipar ugyan 101,4 százalékra teljesítette tervét, de úgy, hogy a tervet menetközben módosították, mégpedig lefelé. A mezőgazdaságban olyan alapvető termékben, mint a kenyérgabona, a termés 22 százalékkal volt kevesebb az előző évinél. Az iparban és a mezőgazdaságban történt termelési visszaesés kihatott vasútüzemünkre is, hozzájárult ahhoz, hogy 1954-ben a tervezettnél 3 millió tonnával kevesebb árut szállítottunk. Ez 207 millió forintos bevételi kiesést jelentett a MÁV-nak, pedig a vasút béralapjának kb. 70—80 százaléka fix-fizetésből tevődik össze, amely változatlan akkor is, ha nincs teljes szállítási leterhelés a vasúton. Az egy főre eső termelési érték 1954-ben 1953-hoz viszonyítva 4 százalékkal csökkent. E csökkenés azonban nem csupán a szállítási kiesés miatt történt, hanem a vasút munkájának hiányosságai miatt is.

Harcoljunk a párt politikájának mindenfajta eltorzítása ellen

A termelés ilyen kedvezőtlen alakulása mellett mégis nőtt a vasutas dolgozók vásárlóereje, reálbére.

Országos viszonylatban a dolgozók vásárlóereje 15 százalékkal nőtt, de a vasutas dolgozóké ennél sokkal jelentősebben, 24 százalékkal.

Ezt az 1954-ben adott évi 144 millió forintos béralap növelés eredményezte. Egyik oldalon tehát ott van a növekvő vásárlóerő, másik oldalon pedig a csökkenő termelés. Ez elvtársak, nem mehet így tovább. A határozatból láthatjuk, hogy továbbfejlődésünk egyetlen biztosítéka a stagnálás megszüntetése, az önköltségcsökkentés, az anyagtakarékosság, a munkafegyelem megszilárdítása, a termelékenység emelése.

A határozat nyomán a vasúton is harcot kell kezdenünk a párt politikájának mindenfajta eltorzítása ellen. Melyek a vasúton leginkább szembetűnő jobboldali elhajlások? Egyik ilyen a kispolgári kényelmesség. Sok még az olyan vezető, funkcionárius, akit nem izgat egy-egy megoldandó probléma, aki minden nehézségért, hibáért az objektív körülményeket okolja. Tény, hogy vannak objektív körülmények, de az is tény, hogy az utóbbi időben a népgazdaság fokozott segítséget ad ezek megoldásához. *Az utóbbi hónapokban egyes területeken javult az anyagellátás, több kazánlemez, hengerelt áru áll rendelkezésünkre.* Azonban a hibák ellen nekünk is fokozottabban kell küzdeni. Párt- és szakszervezeti vezetőink nem egyszer csak szavakban, frázisokban mozgósítanak az önköltségcsökkentésre és takarékosságra. Pártszervezeteink és mi magunk is kevés segítséget adtunk a gazdasági vezetők hibáinak felszámolásához. A legfőbb hiba az volt részünkről, hogy a gazdasági vezetőkről megfeledkeztünk, nem törődtünk velük úgy, mint kommunistákkal, mint párttagokkal kellett volna.

E hibák oka elsősorban a termelés pártellenőrzésének nem elég széleskörű voltára vezethető vissza. *A Központi Vezetőség határozatából adódó feladatok csakis pártszervezeteink, szakszervezeteink és DISZ-szervezeteink munkájának megjavításával valósíthatók meg.* Középpontba kell állítani az alapszervezetek és pártcsoportok munkájának megjavítását, a termelés pártellenőrzésébe be kell vonni az egész tagságot, az üzem dolgozóinak jelentős részét. El kell érni, hogy a politikai osztályok és a politikai főosztály apparátusa ideje és ereje nagy részét az alapszervezetek segítésére fordítsa. Legyenek pártszervezeteink élharcosai az önköltségcsökkentésnek, a termelékenység emelésének, a takarékosságnak, mert ezek viszik előre munkásosztályunk ügyét, a dolgozók életszínvonalának emelését és ezek emelik pártszervezeteink tekintélyét is.

A termelési feladatokra való fokozottabb mozgósítás közben a párt, szakszervezet, és DISZ-szervezeteink egy pillanatra se feledkezzenek meg a dolgozók érdekvédelméről, a munkásvédelmi és szociális beruházások végrehajtásáról.

1955-ben a mintegy 500 millió forintos beruházásból körülbelül 17 milliót fordítunk szociális és munkavédelmi célokra, 1 milliót pedig újabb lakásépítkezésekre.

A politikai apparátus munkájában megmutatkozó bizonytalanság, a párt politikája mellett való bátor kiállás hiánya ugyancsak a júniusi és kongresszusi határozatok eltorzításához vezetett a vasúton. *Súlyos mulasztások vannak a munka- és bérfegyelem, a társadalmi vagyon védelme, a menetrendszerinti közlekedés és a kádermunka területén.* Ma már érezhető ugyan bizonyos javulás, de a munkafegyelem lazulásának mégis elrettentő példáját mutatják a következő számok: 1954-ben a budapesti igazgatóságon 98 000, a miskolcin 59 000, a pécsin 38 000, a szombathelyin 33 000, a debrecenin 25 000 és a szegedi igazgatóság területén 4000 munkaórát mulasztottak igazolatlanul. Sok kisebb-nagyobb bércsalás is előfordult a vasúton, amely sok esetben megtorlatlanul maradt. A bűnös mulasztások mögött meg kell keresnünk az ellenség kezét is.

A másik ilyen fontos kérdés a társadalmi vagyon védelme. Az elmúlt másfél év alatt alig változott a helyzet. Szervezett tolvajbandák folytatják a dézsmálást a vasút számos szolgálati helyén. *Tonnaszámra tűnik el a szén, a gabona és a közszükségleti cikkek tömege.* Néhány hete például a *Soroksári úton* nagyértékű export-szövet végeket loptak el a vasutasok, melyet, hogy a leleplezés és felelősségrevonás elől megmeneküljenek, a mozdonyokban elégettek. Az ilyen és hasonló eseteknek *„köszönhető"*, hogy 1954-ben 13 millió forint kártérítést fizettünk ki.

Ezután Bognár elvtárs a külföldi kocsik után fizetendő bérek csökkentésének fontosságáról, majd a kádermunkában megnyilvánuló jobboldali elhajlásról beszélt.

A kádermunka hiányosságairól

— Az utóbbi másfél évben igen komolyan elharapózott az a veszélyes jobboldali nézet, hogy a szakképzettség mindenekfelett való, viszont a politikai megbízhatóság másodrendű. Ezt az opportunista nézetet támogatták és támogatják még ma is sokan vezető állásban lévő elvtársak közül is. Ez tette lehetővé, hogy egyesek a „kellemetlen" munkáskáderekat hamis vádakkal eltávolítsák, mert az esetleg belelát az üzelmeikbe. *A káderkérdésben mutatkozó jobboldali elhajlás következtében a racionalizálás során nagy nyomás nehezedett a munkáskáderekre és egyes területeken sikerült is megritkítani soraikat.* Egyesek kihasználva a személyzeti munkában az 1953. június előtt elkövetett túlzásokat, összpontosított támadást intéztek a személyzeti osztályon dolgozó elvtársak ellen. Azok a személyzeti és kádermunka területén dolgozó elvtársak, akik az elmúlt években kisebb hibáktól eltekintve jól dolgoztak és következetesen igyekeztek érvényesíteni pártunk káderpolitikáját, ma leváltásuktól félve sok esetben nem mernek a szakmai vezetőkkel ellentétes véleményt nyilvánítani. Jellemző a kádertéren beállott helyzetre, hogy például *azt az állomásfőnököt, akit 1953-ban mint ellenséges elemet leváltani soraikat.* Egyesek kihasználva a személyzeti munkában az 1953. június előtt elkövetett túlzásokat, összpontosított támadást intéztek a személyzeti osztályon dolgozó elvtársak ellen. Azok a személyzeti és kádermunka területén dolgozó elvtársak, akik az elmúlt években kisebb hibáktól eltekintve jól dolgoztak és következetesen igyekeztek érvényesíteni pártunk káderpolitikáját, ma leváltásuktól félve sok esetben nem mernek a szakmai vezetőkkel ellentétes véleményt nyilvánítani. Jellemző a kádertéren beállott helyzetre, hogy például *azt az állomásfőnököt, akit 1953-ban mint ellenséges elemet leváltani soraikat.*

tásra javasoltak, most mint osztályuk dolgozót javasolják visszavételre. E fogyatékosságok következtében nemcsak arról kell beszélnünk, hogy kétes, korábban elbocsátott elemek nagyszámban visszakerültek a vasútra, hanem arról, hogy felbátorodtak a vasúton eddig is megbújt ellenséges elemek és élenjárnak a *„csak a hibákat kereső"*, az eredményeket lebecsülő, a párt tekintélyét romboló jobboldali nézetek hirdetésében.

Természetesen nem arról van szó, hogy folytassuk azokat a hibákat, amelyeket a kádermunka területén június előtt elkövettünk, de helyre kell állítani a személyzeti munka tekintélyét és biztosítani kell, hogy munkájukat a párt káderpolitikájának megfelelően végezzék.

Ezután Bognár elvtárs a párt parasztpolitikájában érvényrejutott jobboldali nézetekről beszélt, hangsúlyozta a munkás—paraszt szövetség fontosságát, a munkás—paraszt szövetségben a munkásosztály vezető szerepét, majd rámutatott arra, hogy a vasutas dolgozók között is elterjedtek olyan nézetek, hogy az egyénileg dolgozó parasztgazdaságok tartósan életképesek.

A dolgozó parasztság tartós felemelkedésének és boldogulásának egyetlen útja van, a szövetkezés, a nagyüzemi gazdálkodás.

Pártunk a jövőben is feladatának tekinti az egyénileg gazdálkodók támogatását, de ugyanakkor nyomatékosan aláhúzza: mindazok, akik azt hirdetik, hogy az egyéni gazdálkodás mellett a szegényparasztság és középparasztság zöme magas jólétet érhet el, félrevezetik és becsapják a dolgozó parasztságot.

A párt vezető szerepét minden területen biztosítani kell

A továbbiakban az előadó a párt irányító, vezető szerepének feltételen biztosításáról beszélt, melyet a jobboldali torzítás csökkenteni akart. Hangsúlyozta: a jövőben nem tűrjük el, hogy a kritika ürügyén tagadják elért eredményeinket, eltúlozzák a hibákat, bátorítsák a reakciós kispolgári elemeket.

— A Központi Vezetőség határozata fegyvert adott számunkra és fellelkesített valamennyiünket. A jobboldali irányzatokkal szemben vívott harc megszilárdítja párttagjaink eszmei, politikai egységét és növeli vasfegyelmét.

A vasutas párt-végrehajtóbizottságok, pártszervezetek a III. pártkongresszus óta igen sok feladatot oldottak meg sikerrel. Segítették a Hazafias Népfront létrehozását, részük volt a tanácsválasztások sikeres lebonyolításában, emellett a vasút területén is eredményesen mozgósították a dolgozókat a feladatok elvégzésére. *Pártszervezeteink jó munkájának része van abban, hogy a vasutas dolgozók között 10 857 okleveles sztahanovista, 2313 kiváló dolgozó, 152 szakma kiváló dolgozója van.* E sikerek azonban nem feledtethetik a hibákat, a jobboldali nézetek behatolását, melytől nem mentesek a vasutas párt-, DISZ- és szakszervezeti szervek sem.

— Politikai osztályaink, pártszervezeteink — de személy szerint magam is — nem voltunk elég következetesek a pártfegyelem megszilárdításában, sok esetben liberális magatartást tanúsítottunk a pártszerűtlen bírálat, a párthatározatokkal szembeni formális viszony esetében.

A pártfegyelem lazulása, a demokratikus centralizmus elvének megsértése, a felsőbb pártszervezetek utasításainak be nem tartása miatt sok helyen hanyatlott a pártszervezetek tekintélye. A miskolci vasútpolitikai osztályon például nem figyeltek fel arra, hogy *Hort-Csány* állomás pártszervezete a pártvezetőség újjáválasztása óta vezetőségi ülést, és nyolc hónapon keresztül taggyűlést nem tartott. *Hegyeshalom* fűtőház pártszervezetében az egyik vezetőségi tag megválasztása óta egyetlen esetben sem vett részt vezetőségi ülésen. Az ilyen közömbösségnek a pártmunkában véget kell vetni.

Az opportunista, megalkuvó szellem megmutatkozik abban is, hogy a bércsalókkal, normalazítókkal, a társadalmi tulajdon elherdálóival, az utasítások be nem tartóival szemben nem lépnek fel kellő erélyel.

Ezután *Bognár* elvtárs hangsúlyozta a jobboldali nézetek szétzúzásának fontosságát, kiemelte, hogy a párt a munkásosztály legmagasabb szervezeti formája és hivatott a gazdasági tömegszervezetek pártirányítására, pártellenőrzésére. Beszélt arról, hogy bár *a főtüzet a jobboldali elhajlások, a liberalizmus, az opportunista magatartás ellen kell irányítani, de ez nem jelenti azt, hogy most beszüntetjük a harcot a baloldali túlzások, a szektáns magatartás ellen.* Hangsúlyozta, hogy fokozni kell pártszervezeteink, egész párttagságunk elméleti, politikai felkészültségét, mert csak ez biztosíthatja azt, hogy az elkövetett hibákat mégegyszer ne ismételjük meg.

A különböző jobboldali elhajlások nagy számban értelmiségi dolgozóinkon keresztül jutottak kifejezésre. Ez arra figyelmeztet, hogy fokoznunk kell a vasutas értelmiség körében az ideológiai nevelést. Munkánkat úgy kell végezni, hogy tovább javítsuk kapcsolatainkat a műszaki vezetőkkel, értelmiségiekkel, a pártonkívüli dolgozókkal.

Legfontosabb feladatunk, hogy a Központi Vezetőség határozata alapján a politikai főosztálytól kezdve le a vasutas pártalapszervezetekig *szüntessünk meg minden ingadozást és elhajlást, állítsuk helyre az akarat és cselekvés egységét, szilárdítsuk meg a pártfegyelmet.* Egységes akarat, egységes kiállás a párt politikája mellett, szilárd pártfegyelem! Ez az a hatalmas erő, amely a pártcsoportok, a kommunisták példamutatásával párosulva képessé teszi pártszervezeteinket, hogy minden nehézséget leküzdve sikeresen mozgósítsák a vasutas dolgozókat a párt Központi Vezetősége által kitűzött célok megvalósítására.

A dicséret és az elismerés hangján kell megemlékezni a kommunista vasutasok legjobbjairól, akik mint a vasutas pártaktíva tagjai, a multban minden feladat végrehajtásánál lelkes, sokoldalú, fáradságot nem ismerő, áldozatos munkát végeztek. *Pártaktíváinknak nagy szerepe van abban, hogy a vasutas dolgozók túlnyomó többsége rövid idő alatt lelkesen csatlakozott a felszabadulási versenyhez.* Továbbra is számítunk a felszabadulási műszak idején, valamint a munkaverseny további fejlesztésénél minden aktivistánk, különösen az itt jelenlévő párt-, gazdasági, szakszervezeti és DISZ-vezetők fáradhatatlan, sokoldalú politikai felvilágosító munkájára és példamutatására.

Hűséggel követjük a Központi Vezetőséget, Rákosi elvtársat

Így tudjuk elérni, hogy minden vasutas dolgozó hűséggel kövesse pártunk Központi Vezetőségét, *Rákosi* elvtársat. (Hosszantartó taps.) Központi Vezetőségünk bátran elénk tárta előrehaladásunk fő akadályát, a káros jobboldali ellenséges nézeteket és elszánt harcra szólít minden kommunistát. Most tehát a legfontosabb feladat, hogy a kommunisták példát mutatva, szilárd egységben a párt zászlaja alatt harcoljanak a hibák maradéktalan leküzdéséért. Világosan meg kell magyarázni dolgozóinknak, hogy nem a júniusi és a kongresszusi határozatok *„visszacsinálásáról"* van szó, hanem éppen e határozatok végrehajtása során elkövetett jobboldali elhajlások kiküszöböléséről.

A vasút minden területén ki kell dolgozni azokat a szükséges gazdasági, szervezeti és politikai intézkedéseket, amelyek biztosítják, hogy teljes mértékben ki tudjuk elégíteni a velünk szemben támasztott fokozott szállítási igényeket.

Fel kell számolnunk a liberalizmust, a kispolgári tunyaságot. A menetrendszerűség megjavításával, a társadalmi vagyon fokozott védelmével, a munka és bérfegyelem megszilárdításával *hozzá kell járulnunk annak az országos célkitűzésnek megvalósításához, hogy az egy főre eső termelési érték 3,9 százalékkal növekedjen, a termelési költségek pedig 3 százalékkal csökkenjenek és az anyagtakarékosság területén 2—3 százalékos megtakarítást érhessünk el.*

Pártszervezeteink munkája nyomán fejeződjön ki, hogy pártunk erősebb, egységesebb mint valaha és töretlenül megy előre, szétzúzva minden ellenséget. Azt hiszem, nincs okunk kételkedni abban, hogy a vasutas pártszervezetek, a vasutas kommunisták a 150 ezres vasutas tábor élén áldozatot és fáradságot nem kímélve követik pártunkat a nép jólétéért s hazánk felemelkedéséért vívott harcában.

Bebrits Lajos elvtárs felszólalása

Bognár elvtárs beszámolóját lelkes taps fogadta, majd megkezdődtek a hozzászólások. Elsőnek Bebrits Lajos elvtárs, a Központi Vezetőség póttagja, közlekedés- és postaügyi miniszter emelkedett szólásra. Rámutatott arra, hogy a jobboldali elhajlás háttérbe akarta szorítani a nehézipar fejlődését, úgyszólván bagatellizálni kívánta annak jelentőségét. *Ha ez érvényesül* — mondotta Bebrits elvtárs — *akkor az egész népgazdaság a legsúlyosabb bajok elé kerül és kiemelten a vasút is. A vasút fejlesztése nehézipar nélkül elképzelhetetlen,* hisz a nehézipar adja azokat az eszközöket, amelyek az egyre emelkedő vasúti szállítás lebonyolításához szükségesek.

— A szocializmus építésének idején egyre nagyobb a forgalom s ennek lebonyolításához egyre több kocsira, több sínre, új vonalakra, a meglévő pályaudvarok korszerűsítésére, biztosítóberendezésekre, a rakodások mechanizálására van szükség. Ehhez gép kell.

— Elavult, régi sínmennyiség fekszik hálózatunkban. A leggyorsabban pótolva a múlt hibáit, *arra kell törekedni, hogy kapjunk több sínt, sokkal többet mint eddig. (Taps.) Sürgősen kellenek új kocsik, új villany- és Diesel-mozdonyok.* Hogy tudná a nehézipar ezeket leszállítani további fejlesztés nélkül? Ezt a követelményt a nehézipar nem tudná teljesíteni, ha érvényesülne a nehézipar elsorvasztásának jobboldali politikája.

Nekünk vasutasoknak a lelkünk mélyéből gyűlölettel kell fordulnunk azok felé, akik a nehézipar elsorvasztását propagálták.

— A jobboldaliak kétségbe vonták a párt vezető szerepét. Említette Bognár elvtárs azt a sztálini idézetet, hogy *„úgy őrizzük pártunk egységét, mint a szemünk világát"*. Abszolute igaz. Ha ez kiesik kezünkből, nincs átütő erő, nem tudjuk előbbre vinni azt, amit elképzeltünk. Ezután Bebrits elvtárs beszélt a proletariátus harcairól, melyet mindig és mindenhol a kommunista párt vezetett el a győzelemig. Hangsúlyozta, hogy a fűtőházakban, állomásokon és minden vasúti szolgálati helyen a párt vezetőszerepét kötelesek a szolgálati főnökök erősíteni. s kötelesek jobban támaszkodni a pártszervezetek véleményére. Majd rátért a fegyelem és ellenőrzés fontosságára a vasúton.

— A szakvonali ellenőrzés elvesztette régi minőségét és egyre alacsonyabb fokra süllyedt. Én most olyanok szájából elhangzottakat idézek, akiket lopás miatt le kellett tartóztatni. *„Ha az elmúlt évben és úgy másfél—két évre visszamenőleg — amikor ezeket a dolgokat csináltam — az az ellenőrzés lett volna, amit most látok, akkor egész biztos, hogy nem kerültem volna a vádlottak padjára és a börtönbe."* A fegyelem és ellenőrzés lazulása következtében gyakran találkozunk tolvajokkal, akik először úgy kezdik, hogy nem szolgáltatják be a gabonasöpredéket, aztán folytatják a mérlegelési csaláson. Volt olyan eset is, hogy egy-egy gabonakocsiból 4—5 mázsát loptak el. Ez a fegyelem és a kötelező ellenőrzés meglazulásának eredménye volt. A miniszter elvtárs a továbbiakban hangsúlyozta a darabáru szállítás fontosságát, a fegyelem és a rend megszilárdításának szükségességét, majd így fejezte be felszólalását: biztosan tudom, hogy a több tízezer vasutas párttag mind ilyen lelkesen, kétkedések nélkül megy előre azon az úton, melyet a Központi Vezetőség mutatott.

A következő felszólaló *Dobrudzsmálások* száma a vasúton még nem csökkent kellő mértékben. Az öntudatos, becsületes munkásokkal az élen indítsunk harcot a magukról megfeledkezettek ellen, távolítsuk el őket sorainkból.

monkos Lajos elvtárs, a győri fűtőház párttitkára.

Ezután *Feleki* Pál elvtárs, a vasutasszakszervezet titkára szólalt fel. Hangoztatta, hogy a párt határozata komoly feladatot ró a szakszervezeti aktívákra, elsősorban a szakszervezetben dolgozó kommunistákra. Beszélt arról, hogy a szakszervezetnek fokozottabban kell harcolni a gazdaságosságért, a termelékenység növeléséért, az önköltség csökkentéséért. Tovább kell fokozni az emberekkel való törődést, meg kell javítani a kultúrmunkát, a kultúrotthonokban a termelésben élenjárók népszerűsítését és a lábrakapott jobboldali nézetek elleni harcot. Fokozni kell a termelőszövetkezetek és gépállomások patronálását.

Csergő János elvtárs felszólalása

A következő felszólaló *Csergő* János elvtárs, a Központi Vezetőség tagja, kohó- és gépipari miniszter a Központi Vezetőség nevében üdvözölte az aktívaértekezletet, majd a következőket mondotta:

— A jobboldali beszédek, cikkek kihatottak a vasutasok nagy részére is. Ez nem szolgálta a nehézségek leküzdését. Most megszabadulva a nehézipar fejlődését gátló elméletektől, szabad utat nyitott a Központi Vezetőség határozata a közlekedés fejlődésének is. *A Központi Vezetőség tisztában van azzal, hogy fejleszteni kell a vasutat.* (Taps.) Magam is jól láttam és csodáltam, hogy milyen berendezéssel, milyen munkát végeztek a vasutasok. Most elsőrendű kötelességemnek tartom: sokkal nagyobb gondot fordítani a közlekedés fejlesztésére. Célunk, hogy a vasutasok hősi munkáját jó minőségű anyagokkal, ezek időbeni szállításával segítsük.

A vasút vezetőivel együtt azon vagyunk, hogy minél előbb Diesel-mozdonyokkal, jó gőzmozdonyokkal és egyéb szállítási eszközökkel segítsük a közlekedést.

(Hosszantartó lelkes taps.) Ha jól együttműködünk, ezt rövid időn belül biztosítani is fogjuk.

Kérésem is van a vasutasokhoz. A kohászat a leganyagigényesebb iparág. A megfelelő időbeni ütemszerű anyagellátást a kohóknál csak a vasút tervszerű munkájával tudjuk biztosítani. A tervszerűtlen vasúti munka lerontja a kohászat önköltség tényezőjét. Örömmel jelenthetem, hogy a kohászatnál már mutatkoznak kezdeti eredmények a vasút felé irányuló szállítások terén is. (Taps.)

Végezetül egy kérdéssel kívánok még foglalkozni. Az

Csökkentsük az önköltséget — emeljük a termelékenységet

Ezután *Csanádi* György elvtárs egyetemi tanár, a MÁV vezérigazgatója szólalt fel. Hangsúlyozta, milyen veszélyt jelentett volna a vasút fejlődésére, ha a párt nem leplezi le a jobboldali elhajlókat, akik háttérbe akarták szorítani a nehézipar fejlesztését. A felszólalásában részletesen taglalta a gazdaságosság fontosságát.

— Nálunk — mondotta — nem lehet egyelőre beszélni önköltségcsökkentésről, mert *1954-ben 9,9 százalékos volt az önköltség emelkedése.* A vasúti önköltség szerepet játszik az árak alakulásában.

Nincs olyan áru, amelyben a szállításnak ne volna meg az árképző szerepe.

Szocialista rendszerű vasútnál törekedni kell a szállítási díjszabás leszorítására, mely az áruk árcsökkenését is jelenti. Az eddigiek során sokat beszéltünk az önköltségcsökkentésről, a termelékenységről, de legtöbbször csak az objektív nehézségekre hivatkoztunk és arra a következtetésre jutottunk, hogy a vasúton nem lehet az önköltséget csökkenteni. Ezzel a gondolkodásmóddal fel kell hagyni. Egy év alatt nem ment olyan mértékben tönkre a pályánk és egyéb felszerelésünk, hogy az 9,9 százalékos önköltségemelkedést okozhatott volna. *Keresnünk kell azokat a tényezőket, amelyek a mi munkánk miatt okozzák az önköltség emelkedését.* Ezután Csanádi elvtárs a szállíttató felekkel való együttműködés fontosságáról beszélt, hangsúlyozta, hogy meg kell szüntetni a kereszt- és hosszúszállításokat. — *Ha jól dolgozunk, akkor egész biztosan el tudjuk végezni azokat a feladatokat, amelyeket a Központi Vezetőség a vasútra kiszabott* — fejezte be beszédét.

Marosi Albert elvtárs, Nyíregyháza pályafenntartás párttitkára volt a következő felszólaló. Utána *Lindner* József elvtárs, a 8. szakosztály vezetője szólalt fel. Beszélt a *„2000 tonnás"* és *„500 kilométeres"-mozgalom jelentőségéről, valamint a szovjet siktolatási módszerek alkalmazásáról, melyeknek terjedése nagymértékben elősegítheti az önköltség csökkentését.* Ő is hangsúlyozta a keresztfutások és keresztszállítások megszüntetésének fontosságát, valamint azt, hogy a személyszállítás területén is fel kell számolni a meglévő fogyatékosságokat. *Mosonyi* István elvtárs, a szegedi politikai osztály vezetője felszólalásában hangsúlyozta; nekünk vasutasoknak tettekkel kell válaszolnunk az ellenségnek, amelyet az osztályharc elhanyagolása egyre szemtelenebbé tett. A sorolévő feladatok végrehajtásánál sokkal nagyobb mértékben támaszkodjunk az ifjúságra, pártunk legfontosabb erőtartalékára, mint eddig — mondotta felszólalása végén Mosonyi elvtárs.

A felszólalásokra *Bognár* elvtárs válaszolt, majd az értekezlet *Bogyó* Géza elvtárs javaslatára egyhangúlag a következő levelet küldte a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének.

Levél a Központi Vezetőséghez

„Kedves Elvtársak!

A magyar vasutak kommunista aktívaértekezletének résztvevői egységben, helyesléssel teszik magukévá a Központi Vezetőség 1955 március 4-i határozatát. Tudjuk, hogy a népjólét emelése elválaszthatatlan a termelékenység emelésétől, az önköltség csökkentésétől, a takarékosságtól. A határozat után még jobban látjuk, hogy a vasút balesetmentes, gyors és pontos munkáját népgazdaságunk egyik területe se nélkülözheti; a vasút munkájától is függ az ipar, a mezőgazdaság terveljesítése. Ezért a munkafegyelem megszilárdítását, mindennemű lazaság megszüntetését elsőrendű kötelességünknek tekintjük.

Néhány hét választ el bennünket hazánk felszabadulásának 10. évfordulójától. Ezekben a napokban a munka minden területén szocialista versennyel készülünk felszabadulásunk méltó megünneplésére.

Világosan látjuk, hogy a Szovjetuniótól kapott szabadságot, nagy pártunk vezetése alatt a magyar dolgozó nép az elmúlt 10 év alatt jól használta fel. Tudjuk, hogy a Szovjetunió felszabadító tette, állandó segítsége, harcokban edzett pártunk vezetése nélkül, soha nem érhettük volna el a jelenleg meglévő eredményeket.

A Központi Vezetőség 1955. március 4-i határozatát megismerve, mélységesen elítéljük a jobboldali elhajlást. Veszélyességét látva, ellene harcolva erősítjük minden téren pártunk egységét.

Biztosítjuk a Központi Vezetőséget, hogy a vasút kommunistái megalkuvás nélkül harcolnak a párthatározatokból adódó feladatok végrehajtásáért. Kommunista példamutatással, felvilágosító munkával mozgósítjuk a vasutas dolgozók százötvenezres táborát a szállítási feladatok maradéktalan teljesítésére.

Tudatában vagyunk annak, hogy termelési győzelmekkel, mindennemű lazaság elleni harccal a békét védjük, erősítjük a Szovjetunió vezette béketábor ránk eső szakaszát.

Éljen egységes pártunk, győzelmeink szervezője! Éljen a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége!

Kommunista vasutasok aktívaértekezlete.

•

Bogyó Géza elvtárs, a vasút politikai főosztály helyettes vezetője zárszavában hangoztatta, hogy az aktívaértekezlet eredményes, jó munkát végzett. A jelenlévők lelkes hozzáállása biztosítéka annak, hogy a Központi Vezetőség határozatára tettekkel felelnek a vasutasok, méginkább magukévá teszik azt a jelszót, hogy *kommunisták az élre, kommunisták a tömegek közé.* A jövőben kétszeres szükség lesz a szilárdságra, elvhűségre, a személyes példamutatásra. A tettvágy, s a lelkesedés biztosítéka annak, hogy a jövőben is, mint eddig mindenkor, a kommunista vasutasok élenjárnak a nehézségek leküzdésében. A Központi Vezetőség határozata végetvet a bizonytalanságnak. Magasra emeli a párt sok dicsőséget megért zászlaját. *Vasutas dolgozók! Még eltökéltebben, elszántabban álljunk a Központi Vezetőség és Rákosi elvtárs mögött! Harcra fel! Előre a párt politikájának győzelméért, előre teljes erővel a szocializmus építése útján a nép felemelkedéséhez vezető szabad pályán!* (Hosszantartó lelkes taps.)

A kommunisták tanácskozása az Internacionáléval fejeződött be.

MEGKEZDŐDNEK *a tavaszi pályaépítési* MUNKALATOK

Az idei tél múlóban van, s ahogyan hosszabbodnak a napok, úgy sokasodnak a pályafenntartás feladatai. Ezek a feladatok részben a tavaszi idényhez, részben az egész esztendő célkitűzéseihez igazodnak.

A vasúti pályatest állapotát lényegesen befolyásolja az időjárás. Ennek függvénye a fenntartási munka erőszükséglete, s folyamánya, a részletes munkaterv. Télen például, amikor a zord időjárás következtében a pálya fagyott állapotban van, a fenntartási munka a minimumra szorítkozik és főként a forgalombiztonság miatt szükséges pályafenntartási intézkedésekben merül ki.

Annál több a pályafenntartási munkafeladat tavasszal. A téli időszak után

gyorsiramú munkával, úgynevezett futó-szabályozással kell a pályát rendbehozni.

Ez csak bevezetője a tavaszi programnak. Az idei, aránylag csapadékdús tél után megnő e szabályozási munka fontossága, mert viszonylag sok a felázott alépítmény és fekszinhibás felépítményű pályarész, fokozottan fontos ennek gyors kijavítása.

A tavaszi idény másik fontos munkapontja az évi talpfacserét megelőző általános és rendszeres talpfavizsgálat. A felépítménynek erőjáték szempontjából egyik jelentős alkatrésze a keresztalj. Ez anyagában legtöbbször talpfa, a pályaállapot egyik fokmérője éppen ezért a talpfák állapota. A talpfavizsgálat azonban nemcsak a kicserélendő fák kijelölésére irányul. Több ennél, munkaprogram is, mert a kapcsolódó pályafenntartási munkálatok helyét, időpontját s szabályozási módját is meghatározza. A futó-szabályozás s a talpfajelölés után elvégzendő rendszeres talpfacsere, valamint az ehhez csatlakozó fekszín- és irányszabályozás adják a pályafenntartási munka gerincét egészen a nyár kezdetéig.

Természetesen a felépítményi munkák mellett nem kevésbé fontosak a kiegészítő alépítményi munkák sem. Ezek ugyancsak az idényszerű igények függvényei. Céljuk a

visszamaradt téli csapadék és a tavaszi esővíz gyors elvezetése a pálya mellől.

„Az alépítmény legnagyobb ellensége a víz" — tanítja az alépítményi tudomány ÁBC-je —, éppen ezért adja a tavaszi alépítményi munkák programjának alapját a felszíni víztelenítési hálózat kitisztítása és rendbehozatala. Ez elsősorban a szegély- és árkokra, az átereszekhez csatlakozó elvezető árokrendszerre vonatkozik. Emellett nem hagyható el az egyes pályarészek, mint például az alagút feletti tereprészek mélyedéseinek vízelvezetése sem.

Ugyancsak az idényszerű munkák közé tartozik

a koratavaszi árvizek elleni védekezés, az erre való felkészülés,

másrészt a tavasz végén jelentkező árvíz: a *„zöld ár"* elleni védelem. Utóbbival kevésbé számolnak, noha előfordul, hogy hatásában messze maga mögött hagyja a tavaszi árvizet. Beszédes bizonyítéka ennek a tavaly nyári árvíz. Éppen ezért célszerű az első árvíz elvonulása előtt a védelmi létesítményeket gondosan felülvizsgálni, majd az elvonulás után az ár okozta károkat azonnal kijavítani, hogy egy esetleges zöld árra a védmű újból készen álljon.

Az egész évi munka célkitűzéseit szolgálják azok a nagyobb szabású pályafelújító munkálatok is, melyeknek kezdete általában a tavaszutóra esik. Helyes, ha az anyagszükséglet irányítása és kiszállítása is ezekben a hónapokban történik, mert ilymódon nem tolódik át a nagy munkák súlypontja az őszi hónapokra, amikor azt az időjárás már hátrányosan befolyásolhatja. Különös gondot kell fordítani a tavaszi pályafenntartási munkákra, hiszen az időben végzett munka eredménye kétszeresen mutatkozik.

A tavaszi pályafenntartási munkák egy része arra az időszakra esik, amikor a dolgozó magyar nép a hála érzéseitől eltelve ünnepli a magyar—szovjet barátság hónapját és a felszabadulás évfordulóját. A pályafenntartási dolgozók a Szovjetunió iránti megbecsülésüket és szeretetüket azzal juttatják legméltóbban kifejezésre, ha a felszabadulási versenyben kifogástalan minőségi munkával becsületesen elvégzik az évi fenntartás alapját képező tavaszi munkálatokat.

A TAKARÉKOSSÁGÉRT ÉS A JÓ MINŐSÉGŰ MUNKÁÉRT

A GYŐR—VESZPRÉMI VONALON, ahol minden irányból szabadon hordja a havat a szél, kitartóan állja a vihart *Veszprémvarsány* állomás. Az idén is kiállt néhányat, legutóbb a március 5-ről 6-ra virradó éjjel.

— Megküzdünk mi a legveszélyesebb hóviharral is, hiszen csaknem állandóan *„be vagyunk havazva"*, — mondja *Radnai József* állomásfőnök elvtárs, aki nem is annyira az időjárási viszonyokra gondol, hanem azokra a *bokros teendőkre*, amelyekből az állomás többi dolgozójával együtt neki is jut éppen elég. Állomásfőnök, adminisztrátor, oktatótiszt, agit. prop. titkár, politikai iskola vezető, az újfelvételesek tanítója, ÜB-kultúrfelelős és tanácstag egyszemélyben, ezenkívül még családapa és sok más egyéb — sorolja mosolyogva. Mert ne higgye senki, hogy *Radnai* elvtárs ezt panaszképpen mondja.

DERŰS OPTIMIZMUSA a sok nehézség, akadály ellenére is lendületes munkára sarkallja a dolgozókat. Ez érezhető az állomás valamennyi szolgálati helyén.

Probléma, nehézség van elég. Veszprémvarsány fontos banyák négyirányú forgalmat bonyolítja le sok akadállyal küzdve. Itt van mindjárt az *uzemi vizellátás* problémája, amely máig is megoldatlan. Az állomás daruja rossz, a mozdonyoknak 8—10 kilométerre kell vízért menni. Ez természetesen *a menetrendszerűség és a kocsimozgatás rovására megy*. Pedig az új daru létesítéséhez a csöveket már az állomásra szállították, a megvalósítás azonban egyre késik.

Az állomásnak nincs tolató személyzete, a vonatkísérő brigádok végzik a tolatást, ezek könnyen egymásra tolják a munkát emiatt aztán *a kocsibeállítások gyakran késnek. Tartalékuk sincs*, pedig ez sok problémát megoldana. *Nagyon szeretnének egy Diesel-tolatómozdonyt*, ami nagyon is indokolt kívánság. Hiszen, ha összegyűlik az állomáson 2000 tonna elegy, ami gyakori dolog, négy mozdonyra van szükség a továbbításához a lejtviszonyok miatt. Ellenben, ha a tartalék megrendezné az elegyet, könnyedén előretolná egy kedvezőbb terhelési szakaszig és onnan egyesítve lehetne továbbítani.

ILYEN KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT váltakozó eredménynyel folyik a verseny. Februárban a személyvonatok menetrendszerinti indítását 114,4, a kocsitartózkodást 115,8, a kocsikihasználást 100 százalékra teljesítették. A fajlagos kocsimozgatás csak 70,5 százalék volt, egyebek között azért, mert a hónap végén *az állandó havazás miatt hat percig tartott egy váltóállítás*. Jó a kocsikirakási eredmény is, 136,1 százalék, a berakás ellenben csak 73,4, mert a rossz útviszonyok miatt az erdőgazdasági termékek szállítása jóformán szünetelt, a téglagyár pedig szekérrel szállított.

A BRIGÁDOK VERSENYÉBEN *Kőpataki István* forgalmi szolgálattevő brigádja az első 114,3 százalékos teljesítményével, de *Hentsei Zoltánék* 112,1 és *Lits Gyuláék* 110,2 százalékos eredménye sem rossz.

A dolgozók a felszabadulási műszakban *különösen az önköltségcsökkentésre, a takarékosságra és a munka minőségének javítására fordítanak nagy gondot. Bognár Lajos* és *Czollner Jenő* málházók, az állomás áramtakarékossági felelősei, a múlt év hasonló időszakához képest *20 százalékkal akarják növelni az áramtakarékosságot. Szilágyi Lajos* vezető távirdamester és *Kompis Márton* munkavezető, a szakma kiváló dolgozója, használt anyagokból *iránytáblákat készítenek*, amelyek a vágányok mellett jelzik majd, melyik vonat honnan indul, hova jár be. A nagy forgalmú állomás munkájának minőségét nagymértékben megjavítja ennek a felajánlásnak teljesítése.

A pécsiek becsületbeli ügyüknek tekintik a darabáruszállítás megjavítását

(Tudósítónktól). Pécs állomás dolgozóinak fő célkitűzése, hogy megjavítsák darabáruszállítási munkájukat. *Dobszai János* kereskedelmi állomásfőnökhelyettes részletesen megbeszélte a dolgot munkatársaival, a kereskedelmi szolgálat minden tagjával és a társszolgálati ágak vezetőivel. A megbeszélés eredményeként elhatározták:

1. A vonali gyorsáru előkészítését a jelenlegi *kézikocsival történő szállítás helyett, motoros targoncával végzik* a közlekedő vonatokhoz. 2. Gondoskodnak arról, hogy a feladásra kerülő teherárukat *még a feladás napján továbbítsák*. 3. Minden módon arra törekszenek, hogy az átmeneti darabárukülönlemények *az első csatlakozó vonattal elmenjenek*. Különösen ügyelnek a Mohács felől érkező darabáruk átrakásának biztosítására.

A felszabadulási műszakban már ennek érdekében dolgoznak.

A miskolci menetirányítók a menetrendszerinti közlekedésért

(Tudósítónktól.) A miskolci menetirányítók versenyben állnak egymással. Március első dekádja örvendetes eredményt hozott: elsőízben történt meg, hogy *mindhárom brigád 100 százalékon felüli teljesítményt ért el*. Első lett *Héjj László* főmenetirányító brigádja 102,7 százalékkal. 2. *Sarinai György* brigádja 101,9. 3. *Silye László* brigádja 100,9 százalékkal.

Az összteljesítmények tehát jók, *részleteiben azonban nem kielégítők az eredmények*. A menetrendszerűségi tényezőnél például nem tudták megközelíteni a 100 százalékot. A felszabadulási műszakot arra használják fel, hogy ezt a hibát kijavítsák. A Silye-brigád már március 13-án hozzá is kezdett azzal, hogy a 24 órás vonatforgalmi terv mennyiségi tényezőjét 105,4, a minőségi tényezőt 109, *a menetrendszerűségi tényezőt pedig 104,8 százalékra teljesítette*.

Ezenkívül mindhárom brigád arra törekszik, hogy a műszak alatt úgy lássa el üres kocsikkal a nógrádi és borsodi szénmedence bányáit, hogy ne fordulhasson elő kiesés a széntermelésben és a bányászok teljesíteni tudják a műszakra tett vállalásaikat.

Mindnyájunk közös ügye: 100 000 tonna szén megtakarítása

Írta: Tölgyes Lajos, a 7. szakosztály vezetője

Eddig a széntakarékosságot a vontatási szolgálat belügyének tekintették. Ez a nézet abból táplálkozik, hogy a vontatás használja a szenet, ott jelentkezik a megtakarítás és az is igaz, hogy a mozdonyvezető és a fűtő kapja a szénjutalékot. Végre el kell érnünk, hogy ne csak a vontatási dolgozók gondolkozzanak szénben, de minden vasutas és különösen a forgalmi szolgálat. Töméntelen szenünk vész el azáltal, hogy indokolatlanul vonatokat állítanak meg jelzőknél, vagy késve kezelik a jelzőket és emiatt elveszti a vonat tömegenergiáját. Ácsorognak a gépeink, a megrendelt gépeket visszaküldik és az ott füstölög a fűtőházban hívásra várva. Száz területe a széntakarékosságnak a forgalmi szolgálat egész területe.

El kell érni, hogy a forgalmistáknak fájjon az, ha vonatot kell megállítani, fájjon, hogy 50—120 kg szenet elpazarol. A vasúti munka olyan, hogy szükségessé válik vonatok megállítása és sok esetben a vontatási hibája miatt, de hányszor csak a felületesség, előrelátás hiánya miatt. A 100 000 tonna szénmegtakarítási terv készítésénél még nem tudtuk komolyan számításba venni az ácsorogtatás csökkentését. Az ácsorogtatások és a jelzőnél való felesleges megállások csökkentéséből mindössze 200 tonna megtakarítást irányoztunk elő. Ha ezt túlteljesítenénk — pedig könnyen túl lehet teljesíteni —, akkor a 100 000 tonnán felül még egynéhány ezer tonnával többet tudnánk megtakarítani.

Széntakarékossági tervünket 1955-re felbontottuk igazgatóságonként és szolgálati áganként. A 100 000 tonna szenet effektíve kell megtakarítani. De a szén különböző minőségének figyelembe vételével az effektív 100 000 tonnát átszámítottuk a közös mérőegységre: szabványszénre. A széntakarékossági terv felbontásánál tehát szabvány és effektív tonna értékkel dolgozunk. A szénmegtakarítást igazgatóságonként a következőképpen bontottuk fel:

(Első szám a szabvány —, zárójelben az effektív tonna.)

Budapest 36 000 (44 000), Szombathely 8400 (10 200), Miskolc 12 000 (14 600), Debrecen 9000 (11 000), Szeged 6000 (7300), Pécsi 10 600 (12 900), összesen 82 000 (100 000).

A 100 000 tonna megtakarítása az egyes szolgálati ágak között a következőképpen osztódik meg:

I. *A vontatási szolgálat által elérendő megtakarítások:*

1. A mozdonyok jobb karbantartásával 15 000, 2. jobb tüzeléstechnikával (egylapátos tüzelés, Fonó-féle rács) 15 000. 3. gazdaságosabb utazással 20 000, 4. mosás közötti mozgalommal 9000, 5. kazánok hőszigetelésével (200 mozdonynál) 4000, 6. lángboltbeépítés fokozásával (+ 50 mozdony) 2000, *összesen 65 000 tonna.*

II. *A forgalmi szolgálat által elérendő megtakarítások:*

1. A vonatok átlagos terhelésének 5 százalékkal való növelése, illetve az 500 km-es és a túlsúlyos mozgalom fokozása révén 15 000, 2. a mozdonyfélforduló normák jobb teljesítésével (ácsorgás csökkentésével) 5000, 3. a tolató- és a gurítómozdonyok jobb kihasználásával (— 30 mozdony) 3000, 4. a felesleges megállások csökkentésével 2000, *összesen 25 000 tonna.*

III. *A kereskedelmi szolgálat által elérendő megtakarítások:*

1. A kocsik gazdaságosabb kihasználásával (+ 1 százalék) 5000, 2. a túlsúlyos irányvonatok számának növelésével (+ napi 3 vonat) 5000, *összesen 10 000 tonna.*

A széntakarékossági terv, reális, elérhető. Minden vasutasnak a szénért való harc becsületbeli ügye kell, hogy legyen. De minden vasutast óva kell inteni attól, hogy a széntakarékossági terv teljesítését úgy képzelje el, hogy a szállítási terv teljesítésének rovására történhet. Erről szó sem lehet. *A 100 000 tonna szenet úgy kell megtakarítani, hogy minden felkínált árut maradéktalanul el kell szállítani.* Sőt továbbmenve, minél több árut szállít el a vasút, annál könnyebben tudja az előírt széntakarékossági tervét teljesíteni. Nem szabad hagyni olyan vélemény kialakulását, hogy vagy széntakarékosság, vagy szállítási terv. Nem szabad megengedni azt, hogy lemondunk tartalékot azért, hogy szenet „takarítsunk" meg, de az ára a kocsik késett beállítása. *Ha a kocsikat gyorsan a rakodófrontokra állítjuk, akkor ebben már a széntakarékosság is benne van. Mert a széntakarékosság legfőbb ellensége a lassú mozgás, a dinamika hiánya.*

A széntakarékossági terv teljesítése nem fékezi, hanem elősegíti a szállítási terv pontos, gyors teljesítését. *A fő dolog: a dinamika!* A megállások minél kisebb mértékre való leszállítása. A megállás nélkül haladó vonattal kettő, kettő és félezer tonna áru is gyorsan mozog és kevesebb szén fogy el, mint egy egész kis vonat esetében, melyet azonban lépten-nyomon megállítanak.

A vasutas dolgozók nagy tábora akarja a szocializmus mielőbbi felépítését, melynek igen fontos tényezője: *az olcsó szállítás.* Az olcsóbb szállítás felé pedig a legnagyobb lépés a széntakarékosság.

Ennek a célnak az érdekében még tovább kell javítani a szolgálati ágak együttműködését. Eddigi eredményeinket is nagyrészt annak köszönhetjük, a nehézségeken főként azért lettünk úrrá, mert javult az együttműködés. Együttes erővel meg tudjuk takarítani 1955-ben a vállalt 100 000 tonna szenet is.

A FELSZABADULÁSI MŰSZAK ELSŐ NAPJAI

Március 15-én megkezdődött a felszabadulási verseny végső szakasza: *a felszabadulási műszak.* Vasutas dolgozóink gondosan felkészültek, hogy az utolsó szakaszban kijavítsák esetleges hibáikat és teljesítményeiket fokozva, diadalra vigyék a nagy versenyt, s ezzel az első negyedévi tervek teljesítését.

A szegedi igazgatóság forgalmi dolgozói a műszak első napján kimagasló eredményeket értek el. Az utazási sebességet 102,9 százalékra emelték, a munkásvonatok késését 2,7, a személyvonatok késését pedig 4,7 százalékkal csökkentették. A tehervonatok menetrendszerinti indításánál 8 százalékos javulást értek el.

A szombathelyi igazgatóság dolgozói 20 000-ik irányvonatuk továbbításával kezdték meg a felszabadulási műszakot. A 20 000-ik irányvonatot számos más irányvonat követte, amelyek Zalaegerszegről indultak *Budapest-Ferencváros, Pécs, Miskolc* és *Szeged* állomásra. Mindegyik vonat emlékászlót és a szombathelyi vasutas dolgozók eddigi eredményeit tartalmazó levelet vitt a rendeltetési állomások dolgozóihoz.

Budapest-Ferencváros állomás dolgozói is nekigyűrkőztek az utolsó rohamnak, hogy a műszak alatt megőrizzék a versenyben eddig elért jó helyezésüket. A műszak első napján kitűnt *Szabó* II. Ferenc kocsimester fajlagos kocsimozdítási tervének 120, menetrendszerinti vonatindítási tervének 105, *Kántor* György rendelkező forgalmi szolgálattevő vonatindítási tervének 119, kocsikifutási tervének 114, *Tari* II. István tolatásvezető 114 százalékos teljesítésével.

A miskolci csomópont forgalmi és vontatási dolgozói a felszabadulási műszak első napján 14 túlsúlyos vonatot továbbítottak, 4731 tonna többterheléssel. Ezzel négy 130 tengelyes vonat közlekedését takarították meg.

Budapest-Keleti pályaudvar dolgozói a műszakot beindító röpgyűlésükön kimondották, hogy késve nem indítanak vonatot. Fogadalmuknak megfelelően az első napon menetrendszerinti vonatindítási tervüket 3 százalékkal túlteljesítették, a fajlagos kocsimozgatásban pedig 113 százalékos eredményt értek el, ami az élüzemszint 8 százalékos túlteljesítését jelenti.

A *Budapest-Nyugati ponkon* a műszak második napján Ördög Miklós berakó munkás 346 százalékos teljesítményével mutatott példát társainak.

A dorogi fűtőházban Bokács István, *Katona* László, *Kecskés* István és *Kovácics* István mozdonylakatosok 199 százalékos teljesítménnyel tüntek ki.

Segítség a bányászoknak

(Tudósítónktól.) A *Gazdasági Vasutak* pécsi vonalfőnökségéhez tartozó *hirdi* szállítóüzem a napokban *hősies munkával segítette a komlói bányászok munkáját.*

A *Komlói Szénbányászati Trösztnek* a gazdasági vasút szállítja *Hirdről* a homokot. A hegyvidéki jellegű vonalon nagy gondosságot és tudást kíván a dolgozóktól ez a munka, különösen a téli forgalomban. Meg is felelnek becsülettel, sőt, amint a szóbanforgó eset bizonyítja, *terven felüli feladatok elvégzésére is képesek.* A napokban, amikor a trösztegyik szénszállító kötélpályáján *súlyos* üzemzavar keletkezett, az igazgató azzal a kéréssel fordult a vonalfőnökséghez, hogy *a homok mellett a Béta-aknában termelt szenet is szállítsák Vasas-Hird állomásra.*

A dolgozók vállalták és derekasan el is végezték: két nap alatt 746 tonna szenet továbbítottak napi tervükön felül.

Vízi László trösztigazgató meleghangú levélben köszönte meg a derék vasutasoknak, a bányák, s közvetve a népgazdaságnak tett szolgálatot.

Kép a Szovjetunióból

Jekatyerina Alexandrova élenjáró szovjet mozdonyvezetőnő kilár a kocsiszínből, miután meggyőződött motorkocsija jó állapotáról. (N. Makszimov felv.)

Ifjúsági élet

Neveljük az ifjúságot áldozatvállalásra, eredményeink megbecsülésére

A Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács alakuló gyűlésén *Csanádi György* elvtárs, MÁV vezérigazgató, a nevelési tanács elnöke megnyitó beszédében hangoztatta, hogy a tanács célja: segíteni a vasúton az ifjúság nevelését, politikai és szakmai téren egyaránt.

Mi ezt a munkát eddig elhanyagoltuk, a DISZ-szervezetek pedig egyedül e feladatot elvégezni nem tudták. Azt is látnunk kell, hogy az ifjúsági szervezet segítsége nélkül a nevelési tanács sem tud kellő eredményt elérni. Azért alakult a nevelési tanács felelős szakmai vezetőkből, hogy a legtöbb módot adhassuk a nevelés segítésére. Nem szabad szem elől tévesztenünk, hogy a legfontosabb nevelési terület a munka területe, de emellett az ifjúság szórakozási-művelődési lehetőségét is biztosítani kell. Rövidesen az igazgatóságokon és a gócponti helyeken is megalakulnak a nevelési tanácsok, melyek feladata lesz a legmesszebbmenő segítséget adni a DISZ-szervezetben működő és a ma még ifjúsági szervezeten kívül álló vasutas fiatalok neveléséhez.

Hozzászólások

Németh József elvtárs vezérigazgatóhelyettes hozzászólásában hangsúlyozta, hogy a múltban az egész ifjúságot átfogó szervezetek működtek. Mennyivel fontosabb nekünk az ifjúság szocialista szellemben való nevelése, akik sokszor nem látják eléggé a különbséget helyzetük és apáik múltbeli helyzete között. A fiatalok szeretik hazájukat és meg is akarják ismerni. A tanácsnak segíteni kell ezt a törekvést, programot kell kidolgozni kirándulások megszervezésére, kocsit, laktanyát kell biztosítani az ifjúság kirándulásaihoz. Meg kell szüntetni azt a helytelen nézetet a vasúton, hogy az idősebbek féltik a beosztásukat a fiataloktól, meg kell velük értetni, hogy munkájuk folytatóit, öregségük biztos támaszát neveljük az ifjúságban.

Gyenge Kálmán elvtárs, az oktatási osztály vezetője a vasutas iskolákban folyó DISZ-munka hiányosságaival foglalkozott. Kiemelte, hogy az iskolák közötti kapcsolatot a nevelési tanácsnak meg kell erősíteni. Hiányolta, hogy az ifjúsági szervezetek egy-egy rendezvényhez alig tudnak helyiséget szerezni.

Végh Lajos elvtárs, a 3. szakosztály vezetője javasolta, hogy a fiatalokat az egész országból szervezetten küldjük üdülni. Erre a célra fel lehet használni a kőszegi nevelőintézetet. Javasolta, hogy szervezzük meg a szombat-vasárnapi üzemlátogatásokat, s ennek során ne csak vasutasüzemeket vegyünk számításba.

Tölgyes Lajos elvtárs, a 7. szakosztály vezetője arról beszélt, hogy olyan öregkort fogunk élni, amilyennek neveljük a fiatalokat. Már az is sokat jelent, ha a szolgálati helyek látogatása során érdeklődünk az ifjúság munkája iránt. Maguk a fiatalok jönnek a problémákkal, ha látják, hogy foglalkoznak velük.

Arató Károly elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője a szolgálati vezetők és az ifjúság kapcsolatáról beszélt. A vezetők gondoskodása, törődése a fiatalokkal a nevelési munka eredményeinek elindítója kell hogy legyen — mondotta.

Szücs Zoltán elvtárs, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztályának vezetője arról beszélt, hogy az ifjúság sokat vár a tanács működésétől. A fiatalságot el akarják szakítani a párttól. Feladatunk ennek meggátlása és a DISZ-munka párt által meghatározott célkitűzéseinek érvényrejuttatása. A fiatalság nemcsak sportolásra, szórakozásra vágyik, hanem a munkában is helytáll. Szeretik a hősi feladatokat, de eddig ha meg is bíztuk őket nagyszerű feladatokkal, nem mindig segítettünk a végrehajtásban. Kevesen vannak, akik hivatásnak érzik a fiatalok nevelését. Az ifjúsági munka elhanyagolása a mi munkánk kritikája is. A nevelési tanács feladata az ifjúsági klubok felállítása, amelyek alkalmasak a szolgálati ágak közötti kapcsolat szorosabbá tételére is. A tanács tagjai tartsanak a fiataloknak előadásokat, jelenjenek meg a fiatalok értekezletén, ezzel is sokat segítünk az ügy előbbrevitelének.

Varga elvtárs, Vasúttervező Vállalat:

Lehetőséget kell teremteni a szolgálati helyeken DISZ-otthon létesítésére, — amelynek nagy szerepe van abban, hogy a fiatalokat elvonja a kocsmától — mondotta. Zeneestek, színházak, kiállítások látogatása, tanulmányutak szervezése mind-mind az ifjúság nevelését segíti. Biztosítani kell a nyári mozgótáborozást. Helyes lenne igazgatóságokon belül ifjúsági sportversenyeket rendezni, amelyek legjobbjai a vasutasnapokon mutatnák be tudásukat.

Papp Károly elvtárs, a 6. szakosztály vezetője arról beszélt, hogy ott, ahol a szolgálati vezetők foglalkoznak a fiatalokkal, az ifjúság munkája nagyszerűen megy. Ezt bizonyítják a sztahanovista ifi-brigádok. A rendezvények is ott sikerülnek jól, ahol az idősebb dolgozók segítik a fiatalokat. Bejelentette, hogy a 6. szakosztály az ifjúság táborozásához sátrakat biztosít.

Bogyó Géza elvtárs, a vasút politikai főosztály helyettes vezetője a nemzetközi helyzet szempontjából ismertette az ifjúság nevelésével kapcsolatos munka fontosságát. Hazaszeretetre, a haza iránti áldozatvállalásra, eredményeinkhez való ragaszkodásra és elért eredményeink megbecsülésére kell nevelni a fiatalságot. Az ifjúságot a vasúton is a munka rohamcsapatává, a párt aranytartalékává kell tenni. A nevelési tanácsnak képezze fontos feladatát az ifjúság körében tovább ápolni haladó nemzeti hagyományainkat.

Gulyás János elvtárs, a *„Szocialista Vasútért"* felelős szerkesztője arról beszélt, hogy az idősebb dolgozók között gyakran ellenséges vagy tartózkodó hangulat tapasztalható a fiatalokkal szemben. Először a DISZ-munkát kell vonzóvá tenni, mert csak így tudjuk valamennyi fiatalt az ifjúsági szervezet munkájába bevonni. Szomorú tapasztalat, hogy jólműködő DISZ-szervezetek egyik évről a másikra szétesnek. Egy-egy vezető távozása után megáll a munka. Mennyire fontos tehát az idősebbek támogatása és felelősségérzetének felkeltése az ifjúság munkája iránt.

Csanádi elvtárs zárszavában hangsúlyozta, hogy a tanács valamennyi tagja tartsa kötelességének az ifjúság nevelésével a legmesszebbmenőkig foglalkozni. Elsősorban az idősebb dolgozók közül kell kialakítani azt a gárdát, akik szívügyüknek tekintik a fiatalság nevelését. A DISZ-t úgy kell erősíteni, hogy az ifjúság nevelését döntően a munka vonalára vigyék. Olyan ifjúsági vezetőket kell kinevelni, akikre büszkén néznek fel a fiatalok, mint példaképükre.

KÉT PÉLDAMUTATÓ DISZ-BRIGÁD

(Tudósítónktól.) Komló állomás két DISZ-brigádja példamutatóan veszi ki részét a versenyből. A *Petőfi*-brigád a pécsbányarendezői *Dózsa*-brigáddal, a *Kossuth*-brigád a sztálinvárosi *Sztahanov*-brigáddal áll párosversenyben. A két brigád március 1-én egymással is versenyre lépett. Céljuk az, hogy *minél több túlsúlyos vonat indításával járuljanak hozzá a vasút önköltségcsökkentéséhez.* A Petőfi-brigád március 5-én a 6167 számú ferencvárosi irányvonatot 655 tonna túlsúllyal indította útnak. A Kossuth-brigád március 8—9-i szolgálatában a 6171 és a 6177-es székesfehérvári irányvonattal 1188 tonna túlsúlyt továbbított és így *a két vonat közlekedtetésével megtakarított egy harmadikat.*

A Petőfi-brigádból *Tolnai Gyula* forgalmi szolgálattevő és *Zombár Ferenc* kocsimester, a Kossuth-brigádból *Horváth Sándor* forgalmi szolgálattevő és *Esküdt Sándor* kocsimester a márciusi termelési értekezleten megfogadták, hogy a felszabadulási műszakban munkamódszereiket átadják a Táncsics-brigádnak, amely tervét teljesítette ugyan, de vállalásának még nem tett eleget.

Ipari tanulók munkakiállítása és kultúrversenye Szolnokon

A szolnoki MÁV szakirányú MTH Iparitanuló Intézet kezdeményezésére a szolnoki, debreceni és szombathelyi MÁV szakirányú, valamint a jászberényi és törökszentmiklósi intézetek ipari tanulói március 14-én tartalomban és külsőségekben egyaránt gazdag kiállítást és kultúrversenyt rendeztek hazánk felszabadulásának 10. évfordulója tiszteletére.

Kiállításra kerültek a fiatalok által ez alkalomra készített járműjavító-lakatos, lakatos, tüzikovács, kazánkovács, vasesztergályos, villanyszerelő, bútoraszta los munkák, továbbá a foto- és repülőmodellező körök munkái.

A kultúrverseny műsorában énekkari, népitánc, szinjátszó, ének, szavalat és zongoraszámok váltakoztak. Mind a kiállításnak, mind a kultúrversenynek nagyszámú és lelkes közönsége volt.

A kiállítás és kultúrverseny első és második helyezettjei értékes jutalomban részesültek. A kiállítás első helyezettjei a szolnoki fiatalok lettek. A kultúrversenyen a debreceni fiatalok győzedelmeskedtek.

A kiállítás és kultúrverseny felszabadult ifjúságunknak a párt és népi államunk iránt érzett háláját és szeretetét fejezte ki. Alkotókészségük a jövő biztató záloga.

VASUTAS DOLGOZÓK!

Előre a felszabadulási serlegért!

Vasutasok harca a német-nyilas rémuralom ellen

A háború utolsó éveiben egyre több vasutas dolgozó adott hangot feháborodásának a II. világháborúban a hitleri Németország oldalán való részvétel miatt. Ahogy közeledtünk a háború befejezéséhez, úgy növekedett az emiatt elítélt és internált vasutasok száma. A vasutasok közül a legbátrabbak igyekeztek a háború éveiben akadályozni a hitleri rablóháború eszközévé tett vasúti közlekedés működését. Ezek közé tartozott *Balázs Dénes* elvtárs, az Északi Főműhely volt szerelőmunkása (jelenleg a Hídépítési és Hídfenntartási osztály helyettes vezetője), aki az első vasutasnap alkalmával a *Szabad Ifjúságnak* adott nyilatkozatában elmondotta, hogy az *Északi Főműhely* szerelőmunkásai 1943. januárjában *Mádéfalván* a fordítókorong megjavításának lassításával hátráltatták a szovjet frontra igyekvő fasiszta olasz csapatoknak a frontra szállítását. *„A három heti javítási munkát öt hónapig húzták el, s közben az olaszok a környező állomásokon rostokoltak".* *(Szabad Ifjúság 1952. aug. 10.)*

1944. második felében már nem egy helyen találkozunk olyan vasutasokkal, akik a szolgálat megtagadásával akadályozzák német csapatvonatok továbbítását. *(M. M. I. Arch. MÁV Üzletvezetőség, Debrecen, 15914/1944.)*

A Magyar Kommunista Párt bizalommal fordult a vasutasokhoz, s felhívta őket: akadályozzák meg a hitlerista fasisztákat a vasút használatában. *Rákosi Mátyás* elvtárs 1944. október 22-én így szólt a magyar vasutasokhoz: *„A magyar munkás, magyar vasutas most mutassa meg, hogy feladatának magaslatán áll, s hogy meg tudja akadályozni a náci rablókat abban, hogy a gyárakat, vasutat használni tudják..." (Rákosi Mátyás: A magyar jövőért (Szikra 1947/298 oldal).*

Hogy a Kommunista Párt felhívása termékeny talajra talált a magyar vasutasokban, s hogy azok hazafiúi feladatuk magaslatán állottak, többi között bizonyítja az alábbi két jelentés is.

A „közép-tiszai katonai közigazgatási és gazdasági parancsnokság" 1944. október 9-i jelentése már arról panaszkodott, hogy a gazdasági kiürítés nagy nehézségekkel járt, mert *„...alig volt vasúti kocsi a rendkivül értékes gazdasági javak elszállítására. Igy maradt az egész ország rizskészletének több mint a fele, vagonhiány miatt Békésen..." (M. M. I. Arch. A. XXII./56/52—27.857.)*

A pécsi hadtest területén működő „hadműveleti kormánybiztos" 1944. december 10-i jelentésében kétségbeesetten írta: *„Szomorúan állapitom meg, — hogy a vasutasok kevés kivétellel szabotálnak..."* A vagonhiány leküzdésére irányuló *„minden erőlködésem meddő maradt".* Pécs kiürítésekor *„sajnálattal és felháborodással állapitottam meg,* — folytatja a jelentés. *— hogy a MÁV és a katonai szállitásvezetőség nem állott hivatásának magaslatán, sőt felelősségem teljes tudatában merem állitani, hogy a MÁV egyes szervei szabotáltak..."*

A *„fűtőházi munkások közül 40 ember nem jött aznap munkába... a mozdonyvezetők egy része szintén megszökött... a mozdonyok kezelés nélkül álltak a pályaudvaron, a sinek tele voltak üres vagonokkal, azokat senki nem rendezte..." (O. L. Hadműveleti kormánybiztosság iratai 1944. Iktatlan, Fogalmazvány).*

Az illegális *Szabad Nép* 1944. decemberi száma elismerőleg írta: *„Magyar vasutasok, akiket 25 éven át óvtak minden munkásszervezkedéstől, gátolják a német hadiszállításokat és az ország gyors kirablását". (Az illegális Szabad Nép. (Szikra 1954. 115. oldal).*

Sok szolgálati hely alkalmazottai az állomásfőnökökkel és állomásvezetőkkel együtt megtagadták a menekülésre, a kiürítésre vonatkozó parancs teljesítését, s gyakran szembeszállva a rombolva, gyújtogatva visszavonuló német csapatokkal védték a vasúti berendezéseket.

Ohat-Pusztakócs állomás személyzete helyénmaradva megakadályozta a német katonákat az állomás felrobbantásában, így megmentették az állomás összes váltóit, kitérőit, épületeit s az állomáson rekedt négy mozdony. *(M. M. I. Arch. MÁV Üzletvezetőség Debrecen, 8242/945.)*

Bocskai-kert állomáson a váltókezelők *„megakadályozták a felvételi épület felrobbantását..." (M. M. I. Arch. MÁV Üzletvezetőség, Debrecen, 8242/945.)*

A *hosszúpályi* kiadóőr megakadályozta, hogy a visszavonuló német katonák felrobbantsák, felgyújtsák az állomás épületeit. A németek dulakodás közben bal lábát átlőtték, de az állomás berendezéseit sikerült megmenteni. *(M. M. I. Arch. MÁV Üzletvezetőség, Debrecen, 8242/945.)*

A győrszentiváni vasutasok megakadályozták 12 gőzmozdony és több vasúti kocsi felrobbantását. A győrszentiváni vasutasok több fiatalnak Nyugatra való elhurcolását akadályozták meg azzal, hogy részükre vasúti felmentőigazolványt állítottak ki. *(Szabad Győr 1945. július 11.)*

Oldalakon keresztül lehetne sorolni azoknak a vasutasoknak neveit, akik hazánk tragikus napjaiban igaz magyarként, jó hazafiként teljesítették a reájuk háruló feladatokat. Az itt említett néhány eset azok közül való, amelyeket feljegyeztek, de mennyi az olyan hőstett, amelyről nincs írásos feljegyzés...

A passzív ellenállás nem tudta megmenteni nemzeti vagyonunk, vasúti berendezéseink számottevő részét. Nem szabad azonban lebecsülni a vasutasok ellenállását, amely ha lényegesen nem is könnyítette meg a Vörös Hadsereg felszabadító harcait, de azzal, hogy gátolta az ország kirablását, nagymértékben elősegítette, meggyorsította a felszabadított országrészekben az élet megindítását, a vasúti közlekedés helyreállítását.

Gadanecz Béla

„Eredményeinket tovább fokozzuk a felszabadulási műszakban"

Nagyon jó útravalóval indultak a felszabadulási műszakban a *Landler Jenő Járműjavító* dolgozói. Lelkes ünnepség keretében vették át a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját s ez a lelkesedés nem halványodott a felszabadulási műszak első napjaiban sem.

— *A felszabadulási versenyben elért eredményeinket tovább fokozzuk a felszabadulási műszakban* — hallottuk a kocsi- és mozdonyosztályon.

Menetrendszerinti próbamenetek

Érdemes is ezekre az eredményekre hivatkozni. A kocsiosztályon a felszabadulási versenyben sikerült *megszüntetni a hóvégi hajrát*, megvalósítani *a tervek mindennapi teljesítését* és *a kocsik menetrendszerinti kiadását.* A próbamenetekre a megrendelt gépeknek nem kell várakozniok, mint korábban. Ezzel lényegesen *csökkent a szénfogyasztásuk*, az elkésetten kiadott kocsikért *nem kell kötbért fizetni*, melyek összege nem egyszer 40—50 000 forintra is felemelkedett.

A felszabadulási verseny során *javult a munka minősége.* A MEO *a javítás egész folyamata alatt figyelemmel kiséri a munkát.* A javítási folyamat is meggyorsult — ebben a javuló anyagellátásnak is része van — úgyhogy az osztály *már a hónap első tíz napjában több mint a felét teljesítette egész havi fővizsga kiszabásának.*

„Patronált mozdonyok"

A mozdonyosztály dolgozói legfontosabb feladatuknak tekintik *az őszi és téli forgalomban erősen igénybevett mozdonyok mielőbbi javítását.* Az igyekezet eredménye, hogy az osztály 118 százalékra teljesítette futójavítási tervét. A javítások minőségén is meglátszik, hogy *a felszabadulási versenyt a MEO, a minőségi átvevők is magukénak tekintik.* A vontatási átvevők a 315 815-ös számú mozdonyt a javítás kezdetétől a befejezésig „patronálták", úgyhogy *a gépet egy felfütéssel a vonali próbától számított három nap alatt sikerült átadni.* Az üzemi MEO komplexbrigádot alakított az osztály műszaki vezetőinek bevonásával a mozdony főjavítások ellenőrzésére.

Egy elhagyatott üzemrész

A Járműjavítóban csak egy szomorú, elhagyatott osztályt találtunk: *az öntödét.* Az öntöde dolgozói nem tudják megérteni, miért kell *munkahiány miatt állniok* a felszabadulási műszak legforróbb napjaiban, miért kell külső megrendelések után kutatnia az egyetlen vasúti öntödének. Kevés vigaszt jelent az Anyagellátási Igazgatóság igérete, hogy a második negyedévben már gondoskodik megrendelésről. Az első negyedévben talán nem volt szükség féktuskókra és egyéb vasúti öntvényekre? — kérdezik az üzemrész dolgozói, akik szeretnének szintén lelkesedésükhöz méltó eredményekkel résztvenni a felszabadulási műszakban.

A MINŐSÉGI MUNKÁÉRT

Rákosrendezőn teljesít szolgálatot Palkó Sándor térfelvigyázó. Rendelkezéseit röviden, érthetően közli, s azok végrehajtását ellenőrzi. Palkó elvtárs eredményesen, minőségi munkát végezve küzd a felszabadulási műszak sikeréért.

(Kovács Géza felv.)

A FELSZABADULÁSI VERSENY HÍREI

Tapolca állomás

januárban és februárban első lett a szombathelyi igazgatóság csomóponti versenyében. A kiváló eredmény elérésében részes dolgozók közül sokan jutalomban részesültek. A dolgozók érdemeit *Pánti Béla* elvtárs, igazgató méltatta.

A szentesi fűtőháznál

hatan nyerték el a „*kiváló dolgozó*" jelvényt, kilencen pedig a sztahanovista oklevelet. A felszabadulási műszakban *Rácz Pál* mozdonyvezető, *László Sándor* mozdonyfűtő, *Novák József* motorvezető, *Héjja János* motorlakatos és *Kormányos László* kocsivizsgáló járnak az élen.

Balassagyarmat állomás dolgozói

március első dekádjában minden tényezőnél elérték az élüzemszintet. A felszabadulási műszak alatt fokozzák teljesítményeiket, hogy hazánk felszabadulásának 10. évfordulóját mint élüzem ünnepelhessék.

1100 darab tégla hiányzott

a Budapest—Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség XV. pályamesteri szakaszán a másnapi munkához, amikor a dolgozók március 15-én megkezdték a felszabadulási műszakot. A dolgozók önként vállalták, hogy munkájuk végeztével autóra rakják a hiányzó téglamennyiséget. Vállalásukat végre is hajtották, így másnap nem volt fennakadás a munkában.

A komáromi fűtőház kocsivizsgálói

a fékpróbaidő csökkentésével eredményesen segítik a vonatok időbeni indítását. Az átlagos fékpróbaidő 18 perc. *Landesz József* kocsivizsgáló az egyik kocsin üzemveszélyes sérülést fedezett fel, ezzel súlyos kimenetelű balesetet hárított el.

A verseny fokozása

és a munka megjavítása érdekében új értékelési rendszert vezettek be *Miskolc—Gömöri* pályaudvaron. A munkák időbeni jó elvégzéséért *jó*, rossz elvégzéséért *rossz* pontokat kapnak a brigádok. A pontok megállapításánál figyelembe veszik a fegyelmet és a szakképzettség fejlesztését is. Ezzel az értékelési móddal különösen az idegen kocsik tartózkodásában értek el jó eredményt. Az eddigi átlagos 50—60 órás tartózkodást sikerült 21 órára csökkenteni.

Nyolcvan százalékos teljesítménnyel

dolgozott decemberben *Karsza László*, a Miskolci Járműjavító fiatal esztergályosa. Április 4-re vállalta, hogy teljesítményét 100 százalékra emeli. Januárban már 92,89 százalékot teljesített, februárban pedig 104,25 százalékra emelte teljesítményét.

Minden tényezőnél

túlteljesítették februári vállalásukat Székesfehérvár állomás dolgozói. Különösen szép a kocsikifutási teljesítményük, amelyet a vállalt 107 százalék helyett 133 százalékra emeltek. A menetrendszerinti vonatindítást 101 százalékra vállalták, 103 százalékra teljesítették.

Budapest—Filatorigát állomáson

patronáló brigádokat alakítottak. Ezek azonnal rámutatnak a hibákra és segítenek kijavítani. A patronáló brigádok hasznos munkáját bizonyítja, hogy a teljesítmények fokozatosan emelkednek.

A nyíregyházi fűtőház

januárban nem tudta teljesíteni szénmegtakarítási vállalását és hat százalékos túlfogyasztással zárta a hónapot. A dolgozók megfogadták, hogy februárban kijavítják a hibát és a második hónapban már hat százalékos megtakarítást értek el. Legtöbb része van ebben *Veszely András* mozdonyvezetőnek, *Vámosi József* és *Lázár István* fűtőknek, *Kézi András* mozdonyvezetőnek, *Cipó László* fűtőnek, *Már János* mozdonyvezetőnek és *Török János* fűtőnek, akik teljesítményük alapján elnyerték a sztahanovista címet.

Sárbogárd állomáson

március első dekádjában minden tényezőnél elérték az élüzemszintet, sőt egyes tényezőknél túl is haladták. A vonatok átlagos terhelését 111, a menetrendszerinti vonatindítást 127, a kocsitartózkodást 106, a fajlagos kocsimozgatást 107 százalékra teljesítették.

Jó eredményeket értek el

februárban Rákos-fűtőház dolgozói. Vállalásaikat minden tényezőnél túlteljesítették. Szolgálatképtelenség nem volt.

A békéscsabai fűtőház

létszámába tartozó *Pénzes József* mozdonyvezető, *Gyarmati János* és *Pohonyi János* fűtők március 4-én a 6616. számú vonatot Budapest—Békéscsaba között 26 perces rövid menetidővel közlekedtették és ezzel csökkentették a forgalomszabályozásból származó késést.

Szilárd a fegyelem — csökken az önköltség

A korareggeli órákban markánsarcú, őszülő vasutas száll le Buda-Császárfürdőn az egyik 324-es gépről.

— Ezt elvtársak, az indulásig megjavíthatják, legalább nem kell beállniok.

Buócz Sándor műszaki felügyelő, a dorogi fűtőház főnöke mondja ezeket határozott szavakkal, egyik éjjeli ellenőrzése során. Ezekután nem is csodáljuk, hogy nemrégen még az utolsók között kullogó dorogi fűtőház éppen *Buócz* elvtárs vezetése óta az élretört, élüzem lett.

Javuló eredmények

Pártunk március 4-i határozata utat mutat a dorogi dolgozók számára is. Méginkább látják, hogy a szocializmus építése, népünk jóléte és biztonsága mindenekelőtt a termelés frontján dől el. *Buócz* elvtárs, mint gazdasági vezető éppen ezért arra törekszik, hogy fordulatot teremtsen a termelékenység emelésében, az önköltség csökkentésében.

Dorog a közepes fűtőházak közé tartozik, de dolgozói az egyre javuló önköltségcsökkentési tényezők folytán százezreket takarítanak meg népgazdaságunknak. A múlt év januárjában 5,81 forint kiadást írt elő a terv egy egységre és 6,85 forintra teljesítették. Februárban, 6,97 helyett 10,99 forintra emelkedett ez a szám. *Buócz* elvtárs ellenőrizte a kiadásokat, időt és fáradságot vett magának arra, hogy az önköltség emelkedésének útját állja. Szigorú munkafegyelmet tartott és minőségi munkát követelt. Eleinte furcsa volt a magatartása, később megértették és megszerették a kemény, de igazságos vezetőt. Ebben az esztendőben január hónapban az önköltség egységét 8,74 forintra állapították meg, ezzel szemben csak 6,93 forintot használtak fel belőle egységenként. A dolgozók támogatják vezetőjüket.

Ennek köszönhető, hogy a fűtőház első negyedéves tervének kilométertervét már március 8-ra, százelegytonnatervét 11-re, mozdonyjavítási előírását 10-re teljesítette. A dolgozók 650 tonna szenet takarítottak meg március 10-ig és ezzel a megtakarított mennyiséggel továbbítják március 20-tól a hó végéig valamennyi személyvonatukat. Tervteljesítésük alapján ebben az esztendőben eddig tartják az élüzem szintet.

A fegyelem megszilárdításáért

A siker összetevői: a vezető jól ismeri teendőit, tudja mit és mikor kell ellenőriznie. Katonás fegyelmet tart. Így születnek olyan eredmények, mint *Páva Mihály* mozdonyvezetőé és *Juhász Ignác* fűtőé, akik mozdonyjavítási költségüket 90 százalékkal csökkentették és szénmegtakarítási tervüket 16 százalékkal haladták túl. *Maros Lajos* elvtárs, reszortvezető sok-sok újításával, ésszerűsítésével járul hozzá a fűtőház gazdaságos terméléséhez.

Voltak a fűtőháznál fegyelmezetlenek is, de hamar szembekerültek a vezető szilárdságával, a becsületes dolgozók álláspontjával. *Gál György* mozdonyvezető hanyagsága miatt például mozdonya két napra kiesett a termelésből. Egy hónapra tartalékszolgálatra osztották be. *Fazekas Ferenc* mozdonyvezető felügyelet nélkül hagyta mozdonyát, nem várta meg leváltóját. A fűtőházvezető egy havi időtartamra fűtőnek osztotta be. Ma már *Fazekas* elvtársra semmi panasz nincs és újból nagyszépen dolgozik.

A dorogi fűtőház öntudatos dolgozói odaadó munkával arra törekszenek, hogy valóra váltsák azokat a feladatokat saját területükön, amelyeket pártunk hazánk felvirágoztatására, a dolgozó nép, s közöttük a vasutasok boldogulására elénk tűzött.

Események és eredmények Rákosrendezőn

Rákosrendező-pályaudvar dolgozói a felszabadulási verseny eddigi időszakában *203 000 tonna túlsúlyt* indítottak útnak és ezzel 203 mozdonyt és ugyanannyi vonat kísérőszemélyzetének útját takarították meg. A felszabadulási műszak lelkes hangulatát legjobban mutatja, hogy a műszak első három napján *minden távolsági tehervonat menetrendszerint indult el az állomásról.*

Az állomás dolgozói a felszabadulási verseny és a felszabadulási műszak eredményeinek fokozásáért több párosversenyt kezdeményeztek. Így külön felszabadulási párosversenyben állnak *Budapest-Ferencvárossal.* A verseny kezdete óta Rákosrendező a kocsiforduló meggyorsításával *71 368 kocsiórát,* Ferencváros pedig *51 000 kocsiórát* takarított meg. A rákosrendezői gócponti áruirányító-brigád versenyfelhívással fordult az igazgatóság összes csomóponti áruirányító-brigádjához. A verseny fő célja: *a rakodási egységidők csökkentése.* Az állomáson belül a 2-es átmenesztőbrigád versenyre hívta az 1-es átmenesztőbrigádot, a *számadáselválasztások csökkentését.*

A felszabadulási műszak lelkes hangulatát fokozta, hogy annak indulásakor kötötték meg az állomás dolgozói *kollektív szerződésüket* az állomás vezetőségével. Ez az első eset, hogy állomáson, forgalmi dolgozók kollektív szerződést kötöttek. A szerződés ünnepélyes aláírásánál jelen voltak a *vasútpolitikai osztály* és a *Vasutas Dolgozók Szakszervezetének* képviselői is.

A vasutasok nemzetközi békegyűlésén (II.)

A Bad-Schandaui béketalálkozó kitörülhetetlen emlékeivel utaztak a magyar, csehszlovák és német küldöttek tovább Berlin felé, a rendelkezésükre bocsátott kormányzati különvonaton. Itt tovább folyt a három nép fiainak barátkozása. Elmélyültté, meleggé vált a testvéri barátság, kicserélték a gondolataikat, és a hosszú uton kialakult tennivalóik irányvonala.

Február 23-án, este érkeztek Berlinbe. A küldötteket a friedrichstrassei-bahnhofon a berlini vasútigazgatóság ünnepélyesen fogadta.

Másnap reggel a küldöttek lerótták kegyeletüket a szovjet hősi emlékműnél. A hazájuk függetlenségéért, a népek szabadságáért hősi halált halt dicső szovjet hősök tiszteletére állított hatalmas emlékmű-nekropolisz hatása lenyűgöző. A világ legimpozánsabb emlékműve a szépséges Treptow-parkban áll. 1946-ban kezdték meg és két év múlva fejezték be építését. A mű Vucsetyics szobrász, Belopolszkij építész és Gorpenko alkotása. A monumentális szobrot, az alépítményt és a nekropolisz belső mozaikjait finom művészi ízléssel hangolták össze a térség természeti adottságaival, évszázados fáival, tavaival, a gyepágyak zöld bársonyával. A kompozíció eszmei központja a mesterségesen feltöltött domb csúcsán álló felszabadító szovjet katona közel 13 méter magas bronzalakja, egyik kezében pallos, a másik karján az emberiség jövőjét szimbolizáló megmentett gyermek. A mű világosan és meggyőzően mutatja a szovjet nép felszabadító szerepét a fasizmus elleni háborúban. A háború utáni kapitalista Európában eluralkodó művészi hanyatlás és általános zűrzavar hátteréből ez a ragyogóan szép emlékmű a maga erőteljes, férfias, ugyanakkor mély emberi formáival úgy emelkedik ki, mint a szocializmus egészséges, ifjú világának megtestesítője.

A küldöttek némán, meghatottan adóztak a szovjet hősök emlékének. A négy nép vasutas dolgozóinak képviseletében koszorút helyeztek el a talapzatra. Az emlékműhöz történő felvonuláskor időnkint más és más ország küldöttei vitték az emlékezés, a hála és szeretet érzéseinek vérvörös virágait, amelyet végül a magyar küldöttség helyezett el az emlékmű talapzatán.

A koszorúzás után Berlin megtekintésére került sor. Mély hatást gyakorolt a szemlélőre az a borzalmas pusztulás, amely a város képét jellemzi. Annál felemelőbb érzés látni azt a változást, amelyet a Német Demokratikus Köztársaság dolgozó népe hozott létre a demokratikus övezetben. Lüktető, eleven élet, bizakodás, áruval teli üzletek, a nagyszerű építkezések egész sora mutatja: itt nem a háborúra készülnek, a szocializmust, egy szebb és jobb élet gigászi művét építi a dolgozó nép.

Az elismerés hangján szólottak a béke-delegátusok arról a többkilométeres hosszúságban elnyúló lakóházépítkezésről, amely a romok helyén teremtett sugárúton, a gyönyörű Sztálin-allén szünet nélkül folyik.

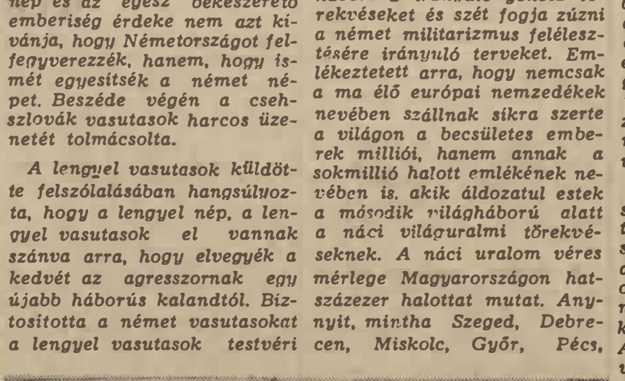
A délutáni órákban megérkezett a lengyel delegáció is. A békeküldöttek már együtt vettek részt a négy ország vasutasainak impozáns, tüntető gyűlésén a berlini Friedrichstadt-Palast több mint 3000 személyt befogadó nagytermében. A zsúfolásig megtelt színháztermet ízlésesen feldíszítették, jelszavakkal látták el, valósággal fényárban úszott.

A nagygyűlés elnöki tisztét Lademann elvtárs, a német vasútpolitikai főosztály helyettes vezetője töltötte be, aki meleg szavakkal üdvözölte a népi demokráciák vasutasainak küldötteit.

A Német Demokratikus Köztársaság küldöttségének vezetője elmondotta, hogy a vasutasok nemzetközi békegyűlése a béke biztosítását és megtartását szolgálja. Azok ellen irányul, akik minden erejükkel a harmadik világháború kirobbantására törekszenek. Minden békeszerető ember, aki átlát ezen a veszélyes játékon, elhatározta, minden erejével szembeszáll a háborús törekvésekkel. A német haza minden városában és falujában, Nyugat-Németországban is hallatják szavukat a felháborodott hazafiak, hogy kifejezésre juttassák haragjukat, felzúdulásukat Németország árulóival szemben.

A csehszlovák vasutasok delegációjának vezetője beszédében kiemelte, hogy a német nép és az egész békeszerető emberiség érdeke nem azt kívánja, hogy Németországot felfegyverezzék, hanem, hogy ismét egyesítsék a német népet. Beszéde végén a csehszlovák vasutasok harcos üzenetét tolmácsolta.

A lengyel vasutasok küldötte felszólalásában hangsúlyozta, hogy a lengyel nép, a lengyel vasutasok el vannak szánva arra, hogy elvegyék a kedvét az agresszornak egy újabb háborús kalandtól. Biztosította a német vasutasokat a lengyel vasutasok testvéri szolidaritásáról, az egész lengyel nép támogatásáról.



A küldöttségek nevében a magyar küldöttség két tagja, Kreko Ferenc és Szabó Tibor elvtárs elhelyezi a koszorút a berlini szovjet emlékmű talapzatán.

A magyar delegáció vezetője a magyar vasutasok, közöttük soktízezer kommunista harcos üdvözletét tolmácsolta. Azoknak a magyar vasutasoknak az üdvözletét hoztuk — mondotta többek között — akik ugyanazért a célért küzdenek, mint a német vasutasok, az egységes, demokratikus Németország létrehozásáért, azokét, akik kéz a kézben vállvetve harcolnak a német vasutasokkal a békéért folyó harcban. Európa békeszerető népeit nagy veszély fenyegeti. A munkásosztály Németországban, Franciaországban és a többi európai országban egységes akció révén meg tudja és meg is fogja akadályozni a háborúra irányuló gonosz törekvéseket és szét fogja zúzni a német militarizmus felélesztésére irányuló terveket. Emlékeztetett arra, hogy nemcsak a ma élő európai nemzedékek nevében szállnak síkra szerte a világon a becsületes emberek milliói, hanem annak a sokmillió halott emlékének nevében is, akik áldozatul estek a második világháború alatt a náci világuralmi törekvéseknek. A náci uralom véres mérlege Magyarországon hatszázezer halottat mutat. Annyit, mintha Szeged, Debrecen, Miskolc, Győr, Pécs, Kecskemét, és Hódmezővásárhely az utolsó emberig kipusztult volna. A magyar dolgozó népnek és közöttük a magyar vasutasoknak is érdekük a harc a párizsi szerződések megkötése, a német militarizmus feltámasztása ellen. Ennek a véres mérlegnek a tükrében mutatkozik meg minden magyar ember, minden európai ember számára is a német militarizmus, a nácizmus feltámasztásának halálos veszélye, szörnyű víziója.

Ezért száll szembe a magyar dolgozó nép egységesen a párizsi szerződések aláírásával és ezért támogatják a magyar vasutasok egyöntetű helyesléssel, elszánt akarattal a népek harcát a porosz militarizmus csizmáinak döngése, a háború mérhetetlen szenvedése, a náci fasizmus feltámasztása ellen. Ez a harc népünk életérdekeit, nemzeti függetlenségünk, alkotó békénk biztosítását képviseli s ebben a közös harcban számíthatnak a német nép fiai a magyar vasutasok testvéri támogatására.

Szűnni nem akaró taps kísérte a felszólalók megállapításait. Ugyanilyen viharos tetszés nyilvánult meg akkor, amikor Lademann elvtárs felolvasta a Bukarestben ülésező nemzetközi menetrendi értekezlet részvevőinek táviratát. A gyűlés végén közös felhívásban fejezték ki tiltakozásukat a részvevők. A tiltakozás felolvasásakor zúgott, viharzott a hatalmas terem és csak nehezen csillapult le az érzéseknek ez a ritkán látott, erőteljes hullámzása.

A nagygyűlés után a küldöttek résztvettek az Akadémia nagytermében tartott fogadáson. Kedves színt kölcsönzött a szovjet nagykövetség helyettes vezetőjének baráti érdeklődése a magyar vasutasok munkája iránt. Krekó Ferenc elvtárs, a delegáció egyik tagja a társalgóban találkozott a szovjet nagykövet helyettesével. A magyar küldött mellét népköztársasági kormánykitüntetés és a kiváló vasutas jelvény ékesítette.

— Ön, elvtársam, ugyebár magyar vasutas — kérdezte mosolyogva Krekó elvtárstól, majd a legnagyobb meglepetésre így folytatta: — És ha nem csalódom, mozdonyvezető —, az arca elárulja.

Krekó elvtárs mosolyogva hagyta jóvá mind a kettőt: magyar is, és mozdonyvezető is. Ezzel indult barátságuk, amelyet hosszas, kedélyes beszélgetés követett. A nagykövetség helyettes vezetője nagyszerű emberismerőnek bizonyult, és különösen meglátszott rajta, hogy szereti a magyar népet, a magyar vasutasokat. Vacsoránál is együtt ültek és nem egyszer koccintottak a szovjet és magyar nép felvirágzására. A helyettes nagykövet személyesen ismerte Panyin és Blazsenov elvtársakat és emlékeztetett arra a segítségre, amelyet a szovjet vasutasok nyujtanak a magyar vasutasoknak. Nagy tájékozottságot árult el a magyar vasút üzemi viszonyairól, érdeklődött Krekó elvtárstól a kocsiforduló állásáról, a gépek karbantartásáról, és a gazdaságos szállítás fejlesztésének további lehetőségeiről. Mindez a magyar delegáció tagjait igen kellemesen érintette. Krekó elvtársnak el kellett mesélnie, miért kapta a kitüntetéseit, majd a magyar sportolók kiváló eredményeiről beszélgettek. Nagy derültséget keltett, mikor megnyerő mosolyával megkérdezte Krekó elvtársat: — Nem árulná-e el nekem, hogy miért futballoznak olyan jól a magyarok?

A fogadóest, amelyen a német vasutasok élenjárói családtagjaikkal egyetemben vettek részt, a reggeli órákig tartott és nagyszerű hangulatban, a delegátusok és a vendéglátó ország vasutasainak barátságát ápolva ért véget. A helyettes szovjet nagykövet meleg szeretettel búcsúzott a magyar küldöttségtől és külön megkérte Krekó elvtársat, hogy tolmácsolja a magyar vasutasoknak személyes jókívánságait és kiemelkedő sikereket kívánt a felszabadulási verseny vasutas hőseinek a haza javára.

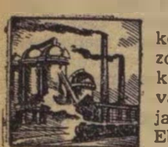
A magyar küldöttek három felejthetetlen nap emlékével búcsúztak a német fővárostól, hogy résztvegyenek az Odera-menti Frankfurt nemzetközi békegyűlésén.

(Folytatjuk.)

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

„Gyorsabban szállítsuk a nehézipar áruit"



A Donyec-körzet dolgozóinak levelét közli a szovjet vasutasok lapja, a „Gudok". Ebben a levélben elfogadták a sztálinói kerület vasutasainak felhívását, amely így szól: *„Gyorsabban szállítani a nehézipar áruit!"* A donyeciek válaszlevelükben vállalták, hogy a nehézipar áruinak kocsiállását egy órával csökkentik. Az első napokban már valamennyi műszak dolgozója túlteljesítette az új normát. *Enakijevo* állomás dolgozói például vállalták, hogy az ötödik tervévi szállítási kötelezettségeiket határidő előtt teljesítik és ezen felül rövidített szállítási terminussal 1500 vagon szenet, 1000 kocsi fémet szállítanak el, a kocsiállási időt 0,9 órával csökkentik és 2200 kocsit raknak meg a tömörítéses rakodás módszerének alkalmazásával.

KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁG

Li Csi-po elvtárs levele

A közelmúltban a magyar vasutas dolgozók elvtársi üdvözletét tolmácsolta a szakszervezet a kínai vasutasok ünnepe alkalmából. Most Li Csi-po elvtárs, a kínai vasutasok szakszervezete nemzeti bizottságának elnöke a következő levelet intézte a szakszervezethez:

„Valamennyi kínai vasutas nevében hálás köszönetemet fejezem ki a magyar vasutasoknak az emlékezetes február 7. napja alkalmából küldött üdvözletükért.

1923. február 7-én a reakciós államhatalom kegyetlenül elfojtotta a Peking—Hankau-i vasútvonal vasutasainak a munkásosztály szabadságáért, a szakszervezetek létesítéséért, jogaik és létérdekeik védelméért vívott harcát, ami a vasútvonal minden dolgozójánál óriási felháborodást váltott ki. Válaszképpen az egész vasútvonalon általános sztrájkot hirdettek. Annak ellenére, hogy a reakciós katonai uralom véresen elfojtotta az imperializmus parancsára e megmozdulást és a sztrájk vereséget szenvedett, mégis új korszak alapját vetette meg a kínai szakszervezeti mozgalomban. Ez az új korszak az életkörülmények megjavításáért folytatott gazdasági harcról, a szabadságért vívott politikai harcra való áttérés korszaka, ami a kínai munkásmozgalom bátor és dicső hagyományát képezi.

A kínai munkásosztály és az ország minden dolgozója a február 7-i véres leckéből jól megértette, hogy ha nem lett volna a munkásosztály pártjának — a kommunista pártnak a vezető tevékenysége, nem lett volna e párt vezetése alatt tömörült munkásosztály, nem forrott volna össze a munkásosztály az ország egész népével és az egész világ dolgozóival, semmi esetre sem tudták volna kivívni a végső győzelmet.

Most a kínai munkásosztály az egész ország népével együtt, a szocializmust építi. Azonban az amerikai imperializmus, megkaparintva országunk területén Tajvant, esztelenül szembeszegül a kínai népnek Tajvan felszabadításáért vívott szent harcával és egyszersmind megkísérli egy új világháború kirobbantását. A kínai nép elhatározta, hogy harcol saját területének, Tajvannak felszabadításáért. Harcunk nem ér véget mindaddig, amíg Tajvan nem lesz szabad.

Kedves Elvtársak! Lelkünk mélyéből kívánunk Önöknek nagy sikereket a szocializmus építésében, Európa kollektív biztonságának és az egész világ békéjének megvédésében".

SPORT

A Debreceni Lokomotív Baráti Köre

Alig egy hónapja rövid hír jelent meg az újságokban: Debrecenben megalakult a Lokomotív Baráti Köre.

Mit mond erről **Jávor Nándor**, a Debreceni Járműjavító Vállalat vezetője, aki egyben a baráti kör elnöke is:

— Jól tudja mindenki, hogy jó pár évvel ezelőtt városunk labdarúgó sportja határokon túl is híres volt. Az akkori csapat, a Bocskai, a legjobb csapatok között szerepelt, sőt egy ízben a Középeurópai Kupáért is küzdött. Az utóbbi években azonban visszafejlődött a város labdarúgó sportja. A sok csapat közül a Lokomotív bizonyult a legjobbnak, de a várt eredményt ez sem tudta elérni. Sokat gondolkodtunk, hogy mi az oka a gyengébb szereplésnek? Többek között arra is rájöttünk, hogy a nagyszámú szurkoló nem támogatja kellőképpen a csapatot. Ezért az idény elején elhatároztuk, hogy közelebb hozzuk a szurkolókat a csapathoz. A gondolatot tett követte: Négy héttel ezelőtt megalakult a baráti kör.

— Miben nyilvánul meg a kör segítsége?

— A közel 400 tagot számláló baráti kör szoros kapcsolatot tart a csapattal. Ez nemcsak azt jelenti, hogy minden mérkőzésen közösen szurkolunk a győzelemért, hanem az időközben felmerülő nehézségekben is segíteni igyekszünk. Minden hét csütörtökén összejövetelt tartunk. Ezen gyakran megjelennek a játékosok és a sportkör vezetői is. Az edző beszámol az elmúlt mérkőzés tapasztalatairól. Ehhez hozzászólnak a játékosok, sőt a baráti kör tagjai is. A baráti beszélgetés közelebb hozza egymáshoz a sportolót és szurkolót. A játékos másképp vélekedik a szurkolókról, a néző tárgyilagosan tudja megítélni a pályán történteket.

— Mit csinál a baráti kör, ha kedvenc csapata nem pályaválasztó?

— Igen érdekes megoldást találtunk arra nézve, hogy ne szakadjunk el kedvenceinktől akkor sem, ha csapatunk idegenben játszik. A baráti kör költségén egy-két szurkoló elkíséri a csapatot. Akik pedig nem tudnak a csapattal utazni, egy ötletes újítás útján itthon élvezhetik a mérkőzést. Újításunk a következő: valamennyi mérkőzésről helyszíni közvetítéssel számolunk be — telefonon. A város 22 pontján hangszórót szereltünk fel. A posta felerősíti a telefonon leadott helyszíni közvetítést és így azok a szurkolók is teljes tájékozódást nyernek a csapat játékáról, akik nem utazhatnak a mérkőzés színhelyére.

— No, ez igazán ötletes. Ezenkívül tesz még valamit a baráti kör a jó közösségi szellem kialakítása érdekében?

— Természetesen. Célunk, hogy sorozatosan tanulságos sportfilmeket nézzünk meg. Ezenkívül sporttörténet és szabály magyarázó előadásokat is szervezünk.

— Az elmondottak arra mutatnak, hogy a Debreceni Lokomotív Baráti Köre nagyszerű utat választott a siker elérésre. A várható jó eredmények minden bizonnyal nagyban növelni fogják a baráti kör taglétszámát, ami elsősorban arra lesz jó, hogy Debrecenben rohamosan nőni fog a sport területein járatos szurkolók száma.

— Biztosra vehetjük, hogy hamarosan ezer fölé emelkedik a baráti kör taglétszáma, és ez a szervezett, jól képzett szurkolóhad komoly támasza lesz a tehetséges együttesnek.

— Reméljük, hogy a debreceniek példájából a többi Lokomotív sportkör is tanul és ez a tanulság hozzásegíti őket a várt sikerhez.

Mécs László

HÍREK

Étkezőkocsit kap az idei nyáron tíz személyvonat. A kocsikban espressógép is működik és bővebb lesz az ételválaszték. Az Utasellátó a hajókon is bővíti szolgálatát.

Értékes szerszámokat lopott a dombóvári fűtőházból Lukács József lakatos és Kövecs József mozdonyvezető. A házkutatás során mintegy 15 000 forint értékű lopott szerszámot és egyéb fűtőházi eredetű tárgyat találtak náluk.

Kitűnő előadásban mutatta be *a Landler Jenő Járműjavító kultúrotthonának színjátszó gárdája a „Holnapra kiderül" című vígjátékot.*

A Negyedik Békekölcsön március 6-i sorsolásán a Miskolci Járműjavító több dolgozója került a szerencsés nyerők közé. *Kovács Mátyás* 5000, *Farkas László* 1000, *Kalló Gusztáv* és *Zombori György* 500—500 forintot nyert. Közülük még 20 dolgozó kötvényét húzták ki kisebb-nagyobb nyereménnyel. Összesen 53 400 forintot tesz ki az az összeg, amit a Miskolci Járműjavító dolgozói ez alkalommal nyertek.

Nagysikerű színielőadás *zajlott le Tapolcán a fűtőház fiataljainak rendezésében. Színrekerült a „Pettyes" című vígjáték. A címszerepet Németh Tibor alakította, a rendezésért Forrai András érdemel elismerést.*

A Lenin Kohászati Művek szenét dézsmálta Fehér Pál diósgyőri állomásfőnökhelyettes. A lopott szénből 20—25 alkalommal jelentős mennyiséget eladott. Összevásárolta a bányászok illetményszenét is és üzérkedett vele. A vasúti rendőrség őrizetbe vette.

— VESZPRÉMVARSÁNY ÁLLOMÁSNAK eddig nem volt DISZ-szervezete, mert nem volt fiatalsága. Nemrég hat új felvételes fiatal került az állomásra. Belőlük és a szomszédos Ugod, Franciavágás, Pápateszér, Gichathalom fiataljaiból megalakult a 14 tagú DISZ-szervezet. Titkárrá *Somogyi László*t választották.

A „Csárdáskirálynő" című operettet nagy sikerrel mutatták be szombaton este az Északi Járműjavító üzemi színjátszói.

— ÉLENJÁRNAK az Északi Járműjavító felszabadulási versenyében az üzem fiataljai. *Hegyi Ferenc* ifibrigádja 171 százalékot, *Csongrádi Imre* brigádja 168 százalékot és *Urbán Pálné* csavarszabályozó 146 százalékot ért el.

Huszonkét mázsa zsírt loptak a miskolci pályaudvaron berakott kocsikból Farkas István, Hruskó József és Farkas János, miskolci vasutasok. 13 ládát megtaláltak lakásukon, a többit értékesítették. Mindhármukat őrizetbe vette a rendőrség.

— 100 SZÁZALÉKOS A TAGDÍJFIZETÉS Tapolca Fűtőház DISZ-szervezetében. Ezt a jó eredményt a DISZ-csoportok javuló munkája biztosította.

A jövőben gondozni fogják *az üzem eddig elhanyagolt parkját a Debreceni Járműjavító fiataljai. A taggyűlés elhatározta, hogy a parkban társadalmi munkával teniszpályát, röplabdapályát és tánckörönd öt építenek. A parkban helyezik majd el a méhész szakkört is.*

Lakáscsere

Budapest, XV. kerület, Rákospalota, Nyári Pál utca 24. szám alatti szoba, konyhás, éléskamra, pince és padlásból álló lakásomat szegedi kétszobás, vagy egészen nagyméretű egyszobás, magánházban lévő lakásért elcserélném. A budapesti lakás alapbére 35 forint. Dr. Hódi Pál XV. kerület, Rákospalota, Alkotmány utca 1.

Szegedi két szoba, összkomfortos lakásomat elcserélném Érd—Székesfehérvár vonalon lévő kétszobás lakásért. Kassai Ernő vágánygépkocsivezető Szeged, Tisza-pályaudvar.

Termelési értekezlet Füzesabonyban

A jó mozgósító munka, az alapos előkészület, a dolgozók helyes hozzáállása meghozza az eredményt. Így lehetne röviden jellemezni Füzesabony állomás márciusi termelési értekezletét.

A terem a kezdés időpontjára már zsúfolásig telve volt. A hozzáállást, a dolgozók érdeklődését mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a befejezés előtt többen voltak az értekezleten, mint a kezdetén. Később értesültem *Székely* ÜB-elnök elvtárstól, hogy a részvevők nagy száma a bizalmiak jó munkáját dicséri. Valóban, nem találkoztam napközben olyan dolgozóval, aki ne tudott volna az értekezletről, holott semmiféle *„hirdető tábla"* nem *„mozgósított"* erre.

A legtöbben már előre tartogattak tarsolyukban egy-két fontos mondanivalót. *Halász* elvtárs, állomásfőnök-helyettes alapos beszámolója után valóságosnak indult meg a vita. Minden hozzászólásból érződött: *„elmondom, hogy javuljon a munka, eredményesebb legyen a felszabadulási verseny, gyorsabban, pontosabban, gazdaságosabban dolgozzunk"*. Nem célom, hogy az elhangzott problémákat, javaslatokat, amelyek túlnőttek az állomás területén, mind leírjam.

Beszéltek apró bosszúságokról, nagyobb akadályokról, melyek minden jóakarat ellenére megkötik a kezüket a felszabadulási versenyben. Kár haszonnal jár! Bizonyára ezt tartják Budapest-Nyugati pályaudvaron, ezért küldik rendezetlenül a gyűjtőket a kezelő tehervonattal. Kár Füzesabony állomásnak, mert a 10 gyűjtőt tíz helyről kell kiszedni, de *„haszon"* Budapest-Nyugatinak, mert kevesebb baja van vele, jobban halad a versenyben. De vajon tisztességes verseny ez? Nem egy dolgozó, nem egy állomás *„érdeke"* adja a felszabadulási verseny nemes céljait és lendületét, hanem az egész ország érdeke.

De nem különb a helyzet a párosszámú gyorsteher-vonatoknál sem. Azok is csákiszalmája módján érkeznek e szűk állomásra. *„Eger állomás is segíthetne rajtunk"* — mondja *Tassi* elvtárs, tolatásvezető. Gyűjtőinek felét lekűldhetné még délben és így kevesebb munkánk lenne este, amikor minden perc drága.

Vajon ki segíthet ezeken a bajokon? Füzesabony nem, mert akkor tartalékot kellene küldenie Hatvanba, vagy Debrecenbe, de ezt nem teheti. Azt teheti csak, hogy kéri ezeket az állomásokat, hogyha nem akarnak segíteni rajtuk, legalább ne ártsanak. Ne forduljon elő olyan dolog, hogy a tolatósvonat mozdonyvezetője a vonat rendezését kezeléssel együtt elvállalja 15 percre, közben négy kocsit 30 perc alatt lök ki és még ezután megy be a fűtőházba kezelni. Mert akkor elvégzik ők maguk a tolatást a tartalékkal és nem rontják vele a menetrendszerű indítást.

Összefogásban az erő. Ha mindenki a maga feje, a maga érdeke után megy csak, akkor a felszabadulási verseny, a vasút egész forgalmát akadályozza.

Füzesabony állomáson egy szótól úgy félnek, mint a tűztől. Ez a bűvös szó a „Feó". Félve, óvatosan rakják egymás mellé a szavakat, amikor elmondják, hogy soha sem tudják, mikor csap le rájuk a kérlelhetetlen öklöl, egy-egy oda nem helyezett alátét faért, vagy miegymásért. Azt szeretnék az állomás dolgozói, ha a feősokban nem a lesújtó kezet, hanem a magasképzettségű segítő társat láthatnának elsősorban.

A maguk portájáról sem feledkeztek meg a füzesabonyiak. Bátran feltárták az állomáson fellelhető hibákat is. Azt pedig, hogy e hibákon maguk részéről is javítani kívánnak, mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy csaknem minden felszólaló külön vállalást tett *„a felszabadulási műszak"* idejére saját, vagy brigádja nevében. A vonatok menetrendszerinti indításának tervét 100 százalékra, az átlagos terhelését 732 tonna helyett 745 tonnára, a kocsitartózkodási egységidő teljesítését 112 százalékra vállalták.

A termelési értekezlet lelkes hangulata biztosíték e vállalások teljesítésére, de az is kell hozzá, hogy ez a verseny minden állomás és minden vasutas dolgozó becsületbeli ügye legyen.

Kaszás István

Levelezőink írják:

Egy szomorú jubileum

1954. szeptember 14-én egy 5 000 kilogrammos víztartály érkezett a komlói vasútállomásra a Szénbányászati Tröszt részére. S most, 1955. március 14-én az állomás kereskedelmi dolgozói bensőséges kis jubileumi ünnepséget tartottak — legalábbis elméletben — a víztartály felett. Ha ezen az ünnepségen valaki beszédre is rászánta volna magát, az körülbelül ezeket mondta volna: „A Szénbányászati Tröszt által egyáltalán meg nem becsült, kedves víztartály, köszöntünk téged, mint régi ismerősünket. Immár féléve kerülgetünk téged ugyanazon a helyen, ahová annakidején kiraktak. Azóta foglalod itt a drága s amúgy is szűkös rakodóhelyet. Az eső, hó, sár lassan lekoptatta rólad a szép piros miniumfestéket, de majd biztosan újra fognak festeni, hiszen, ha eddigi nyugodt pihenésed megért 3475 forintot, amit tulajdonosod fekbér címén fizetett az állam pénzéből, akkor átfestésedre is jut egy kis állami pénzecske. Mondhatnánk persze, hogy ez a társadalmi tulajdon hanyag és vétkes kezelése, de ezt te, kedves víztartály, talán meg sem érteneď. Mert úgy látszik, a gazdáid sem értik."

GÖRBE ZOLTÁN
Komló.

Szorosabb együttműködést

Sokat panaszkodtak Debrecenre is. Egerből, Debrecenből nagy késésekkel érkeznek a kezelő tehervonatok, sok áru visszamarad emiatt a 462-től.

„Tárgyaltuk"

Még 1954. augusztus 7-én történt. Farkas III. János mozdonyvezető elvtárs, fűtőházunk példamutató dolgozója túlsúlyos vonatot továbbított. Előre megbeszélte a menetirányítóval, hogy Seregélyesen állomáson áthaladást biztosít számára, ezért Börgöndön két órát állt a vonata. Seregélyesen mégis megfogták, így a túlsúlyos vonat elakadt és két részben kellett Zichyújfaluba felvinni. A menetirányító még csak szóra sem méltatta a mozdonyvezetőt, amikor megkérdezte, hogy miért nem tartotta be a megállapodásukat.

Fűtőházunk augusztus 9-én az eseménykönyvi jelentést megküldte a budapesti igazgatóság IV. osztályának, ahonnan szeptember 30-án átkerült a III. osztályra. November 12-én visszakerült a IV. osztályra a következő szöveggel: „Tárgyaltuk". És közel hat hónap után 1955. január 29-én megjött a fűtőházhoz is a „Válasz" a IV. osztálytól, hogy az ügyet tárgyalták. Nem értjük, miért kell ennyi idő ahhoz, hogy ne kapjunk választ? Mert remélem senki sem gondolja, hogy az adott „válasz" bár megszüntetése felesztendeig tartott, valakit is kielégítene.

RAJNYÁK FÁBIÁN
fűtőházfőnök. Székesfehérvár.

KERESZTREJTVÉNY IV.

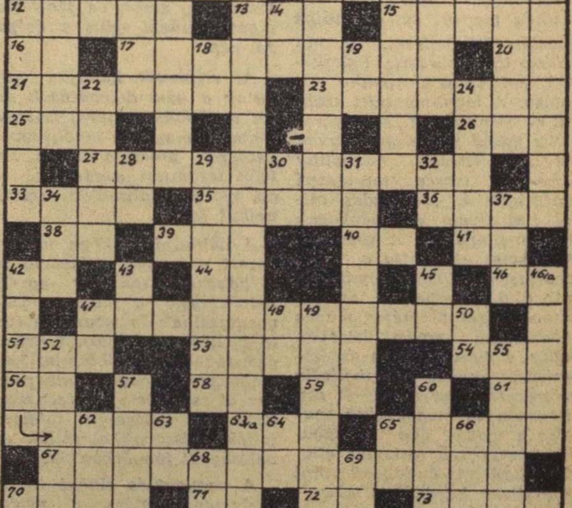
Vízszintes: 1. A szocializmus építésének egyik sarkköve. 6. Az étel. 12. Neheztel. 13. Végtag. 15. Kisodlen tagjejtésű. 16. Telejére. 17. Az újság munkáját segítik. 20. Éneklő hang. 21. Török, más szóval. 23. Nagy ipari városunk. 25 Ritka férfinév. 26. Déli nép. **27. A szovjet többcsoportos szalasztási módszer kezdeményezője.** 33. Borsodmegyei község. 35. Ebédre. 36. Turóban van. 38. Névelő 39. Nem képző. 40. Fontos ásvány. 41. Szamárhang. 42. Vissza: olasz folyó 44. Kicsinyítő-képző. 46. Időhatározószó. **47. Az effektív vonóerőt mérik vele.** 51. Dér Pál Endre. 53. Ősi magyar vezér. 54. Kerek szám. 56. A. R. 58. Lélegzik. 59. Kettős mássalhangzó. 61. Betű kimondva. 63/a. Késnek van. 65. Háziállat. **67. A termelés eredményességének egyik mutatója.** 70. Vízijármű. 71. Személyes névmás. 72. Igekötő. 73. Dohányos teszi.

Függőleges: 1 Város Kanadában. 2. Muzsa. 3. Azonos betűk. 4. Kikötőt védi. 5. Férfi név. 6. A termelés motorja. 7. Ilyen növény is van. 8. Komoly játék. 9. Zoltán Péter. 10. Vissza: barom. 11. Olasz város. 14. Jó tanuló jelzője. 18. Iván közepe. 19. Vissza: lekvár. 22. Majdnem pocsékoló. 24. . . . csomópont. 28. A jószívű teszi. 29. Sziget az Al-Dunán. 30. Kossuth Lajos. 31. Veszedelem. 32. Kettős mássalhangzó 34. Égitest. 37. A malomban is kiveszik. **42. Mozgalom az áru megóvásá-ra.** 43. Kérdőszócska. 45. Tagadószó. 46/a. Méreg. 47. Ellentétes kötőszó. 48. Felkiáltás. 49. Energiája, hője. 50 R. T. 52. Európai főváros. 55. Vissza: bűvöli. 57. Vonó ikerszava. 60. Ültessl 62. Csapategység. 63. T. D. 64. Vissza: hamis. 65. Tóth Sándor. 66. Épület. 68. Képző. 69. Volgában van.

Beküldendő: Vízszintes 1, 27, 47, 67, függőleges 42. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. **Beküldési határidő: március 30.**

A III-as számú keresztrejtvény helyes megfejtése: A szovjet tapasztalatok. Mosástól-mosásig. Elena Csuhnyuk. Iván Panyin.

Könyvet nyertek: Bodor Ferencné, Üllő, Virág utca 8. Országh István ellenőr, Eger, Tátra utca 21. Balogh Sándor fő. hiv. segéd. Békéscsaba, MÁV vezénylet. Szigeti Károly, Tolnanémedi állomás.



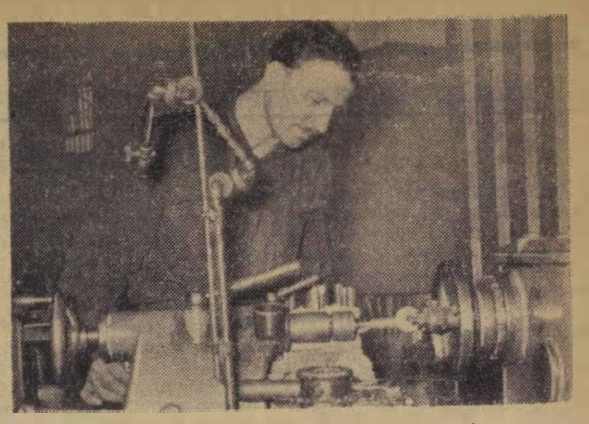
SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztálin-út 63 ss. — Telefon: 228—995, 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 13. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 MÁRCIUS 28.



Szabó Mihály, a Landler Jenő Járműjavító sztahanovista esztergályosa 245 százalékos teljesítménnyel dolgozik a felszabadulási műszakban, hogy munkájával segítse a vasutas dolgozók harcát a felszabadulási serlegért.
(Kovács Géza felv.)

A felszabadulási serlegért

Az elmúlt tíz esztendő keménység harcaiban kipróbált, a küzdelmekben megedződött vasutasok tízezrei nemes versennyel készülnek a felszabadulás nagy ünnepének seregszemléjére. A becsületes munka jóleső érzésén felül ott lebeg előttük a nagy cél: *harc a felszabadulási serlegért.* Az ígéretek valóraváltása bizonyítja, hogy a vasutas dolgozók nemcsak elfogadták a hős szovjet katonák kezéből a szabadságot, hanem élni is tudtak vele és fáradságot, áldozatot nem kímélve, a legelső sorokban küzdenek a több és jobb termelésért, a dolgozó nép életszínvonalának emeléséért, a haza felvirágoztatásáért, védelmi erőnk növeléséért.

A felszabadulási verseny utolsó szakaszában vagyunk. A vasutas dolgozók lelkesen és eredményesen küzdenek a felszabadulási műszakban. Egyre több üzemünk, szolgálati helyünk jelenti negyedéves tervének határidő előtti teljesítését. Napról napra újabb eredmények születnek. *Rákosrendező* dolgozói példát mutatnak az öntevékenységben, a szívósságban, a küzdeni tudásban. Már a felszabadulási műszak első napjaiban 8469 kocsiórát takarítottak meg, 26 000 tonna túlsúlyt továbbítottak és fajlagos kocsimozgatási tervüket 114 százalékra teljesítették. A *ferencvárosi pályaudvar* dolgozói is kiváló munkát végeznek. Március hó 20-án például 308 kocsival gurítottak többet, mint eddigi legjobb teljesítményük. Nem egy kiváló eredmény születik a pécsi, a szombathelyi, a debreceni és a miskolci igazgatóság területén, mint ahogy dicséretes munkával járnak élen a GYSEV dolgozói is.

A felszabadulási serlegért folyó nemes versenyt a pártszervezetek, a szakszervezet üzemi bizottságai és a szakvezetés erőteljesen segítik. Támogatják a műszaki és szervezési feltételek megteremtését. Ez a segítés, gondoskodás nagymértékben növeli a dolgozók munkakedvét és munkaeredményeit.

Dolgozóink munkalendületének rugója pártunk határozata, amely leszögezi, hogy: *„Népünk felemelkedésének egyedüli helyes és járható útja a terv teljesítése és túlteljesítése, a termelékenység szüntelen emelése, az önköltség csökkentése, a munkafegyelem megszilárdítása."* A vasutasok tudják, hogy saját és a közösség érdeke megkívánja, hogy a felszabadulási műszak során nagy előhaladást érjenek el a termelés fokozása, az önköltség csökkentése terén. Egyre többen megértik, hogy az életszínvonal alakulása a munkahelyen dől el. A párthatározat szellemében dolgoznak például a *Hámán Kató Fűtőház* dolgozói, akik azt ígérték, hogy április 4-ig 2000 tonna szenet takarítanak meg. Vállalásukat túlteljesítették: március 20-án elérték a 2500 tonnát. A szegedi igazgatóság területének vontatási dolgozói március 21-ig 5008 tonna szénnel kevesebbet használtak fel.

Az önköltség csökkentését, a termelékenység szüntelen emelését tartják szem előtt ma már olyan szolgálati helyek is, mint például Miskolc személypályaudvar, amely a műszakot megelőző időben nem csillogtatta azokat az erényeket, amelyekkel tavaly hozzájárultak a kongresszusi zászló elnyeréséhez. Most a felszabadulási műszak idején 1,1 perccel csökkentették az egy kocsira eső tolatási időt; 16 008 órával kevesebb időt tartózkodtak a kocsik az állomáson és 14 ezertonnás vonat indításától tekinthettek el azzal, hogy felemelték az egy tehervonatra eső terhelést.

A nagyszerű és lelkesítő eredmények mellett azonban még ma is vannak szolgálati helyek — mint például Rákos állomás —, ahol hiányosságokkal küzdenek, vagy éppen visszafejlődést látunk. A felszabadulási műszak hátralévő hetében ezeknek a szolgálati helyeknek ki kell javítaniuk a hibákat és arra kell törekedniük, hogy kibontakoztassák a vasutas dolgozók igazi lendületét, aktivitását. A felszabadulási műszak csak ott válhat igazán élő és ható erővé, ahol a dolgozók felajánlásait türelmes, körültekintő munkával szervezték és ahol azok a legfontosabb célok megvalósítására irányultak. Csak ott válhat a vállalás a teljesítmények emelőjévé, ahol a vezetők segítik és irányítják a felajánlások teljesítésében a dolgozókat, akik ismerik a terveket, alaposan tanulmányozzák a munkacsoportok, vagy az egyes dolgozók teljesítményeit, eredményeit és nem utolsó sorban a hibáit. A különféle szolgálati helyeken rendszeresen vitassák meg, ki hol tart kötelezettségének teljesítésében, nyilvánosan dicsérjék meg a jókat és marasztalják el a hátulkullogókat. Már most fel kell készülni, hogy a versenyfeltételek biztosításával a felszabadulási műszak befejezte után se következzen be visszaesés.

Egy hét választ el bennünket legnagyobb nemzeti ünnepünktől. Egy hét múlva mi is öntudatosan és büszkén ott akarunk lenni dolgozó népünk gyönyörű seregszemléjén. Ahhoz, hogy eddigi eredményeinket tovább tudjuk növelni, látnunk kell munkánk eredményessége, a felszabadulási műszak sikere, a szocializmus építése és az életkörülményeink javulása közötti összefüggést. Pártunk és dolgozó népünk értékeli a vasutasok munkáját, erőfeszítéseit, de el is várja, hogy becsületes munkával helytálljunk a magunk munkaterületén.

Vasutas dolgozók! Az elkövetkezendő napokban úgy dolgozzunk, hogy legszebb ünnepünkön elmondhassuk: *mi, magyar vasutasok becsületesen küzdöttünk a felszabadulási műszakban, ezúttal is szilárdan, egységesen és öntudatosan sorakoztunk fel nagy pártunk és a béke ügyének zászlaja alá.*

A FELSZABADULÁSI MŰSZAK SIKERÉÉRT

A Sztálin Vasmű vasutasai helytállnak a versenyben

A nyilegyenes műút mellett fiatal facsemeték százai, mögöttük tavaszra ébredő mezők üde zöldje, jobbra a hatalmas Vasmű. Tompa moraj, mint valami óriási szívnek a dobogása, remegteti a levegőt. Az egyenletes zúgásból időnként élesen kiválik egy-egy mozdony sípja. Így fogadja a Sztálin Vasmű az érkezőt, akit már az első pillanatban lenyűgöz a látvány hatalmassága, az emberi akarat, a szocializmust építő munka ereje.

★

A békeművet hatvan kilométer hosszú vasútvonal hálózza keresztül-kasul, három rendezőpályaudvaron 18 mozdony végzi a vonatok rendezését, a gyáregységek kiszolgálását. Közel 800 vasutas dolgozik azért, hogy a Nagyolvasztó, a Martin minél eredményesebben járulhasson hozzá iparunk fejlesztéséhez. A kocsiforgalom a Nagyolvasztó megindulása óta megkétszereződött és most, a felszabadulási műszakban elérte tetőpontját. Nagyobb a kocsibefutás, mint az őszi forgalom legerősebb időszakában volt, tömegével érkezik a koksz, a vasérc, bizonyságául annak, hogy a baráti államok a legnagyobb segítséget nyújtják nehéziparunk fejlesztéséhez, a magyar nép felszabadulási versenyéhez.

★

— Büszkék-e a vasutasok arra, hogy itt dolgozhatnak? — kérdezzük Vály elvtárstól, a központi pályaudvar főnökétől.

— A vasutasok mind részesének érzik magukat a Vasmű eredményeinek. Büszkék arra, hogy a Nagykohó már eddig annyi vasat adott az országnak, amelyből több mint 33 000 traktort vagy 2065 mozdonyt lehet gyártani, hogy a Martin-acélmű megindulása óta annyi acélt gyártott, amelyből 760 kilométer hosszú vasútvonalat lehet építeni. S a büszkeség tudata erősítette, fokozta a mi eredményeinket is: most először sikerült huzamosabb időn keresztül túlteljesítenünk az élüzemszintet.

★

A Vasmű igazgatósága, az egyes gyáregységek vezetősége már több ízben fejezte ki elismerését a vasutasoknak. Legutóbb a *Bartha-brigádot* részesítették nyilvános dicséretben a „bunkerek" feltöltésénél elért kiváló eredményekért, a Martin kiszolgálásáért pedig *Nagy II. Antal* tolatásvezető brigádja részesült elismerésben. Dicséretet kaptak a dolgozók a pécsi vasútigazgatóságtól is. De a legszebb elismerés az, hogy a vasmű vezetősége gondoskodik a vasutas dolgozók ellátásáról, elszállásolásáról, minden szobába rádiót, villanymelegítőt szereltetett.

★

Az együttes, összeforrott munkában nagyon jól megállják a helyüket a vasutasnők is. A brigádok közt a legjobb eredményt Bognár Erzsébet forgalmi szolgálattevő és brigádja érte el a 722-es pályaudvaron. Ugyancsak pontos, fegyelmezett munkát végez Farkas Anna forgalmi szolgálattevő a 720-as pályaudvaron. Bognár elvtársnő egyaránt szíven viseli a Vasmű és a vasút érdekeit. Harcol a gyakori ürszelvényhiány, a késedelmes kirakások megszüntetéséért. Brigádjával legutóbb 13, ürszelvényhiány miatt bentrekedt kocsit szabadított ki a kokszolói széntérről.

★

Az ürszelvényhiánnyal küzdenek legtöbbet a Sztálin Vasmű vasutasai, de a maguk erejéből komoly eredményt nem tudnak elérni. Szükséges, hogy a kohóipari és a közlekedésügyi minisztérium együtt keressenek megoldást, de a lehető legsürgősebben. Több figyelemmel kell lenni arra is, hogy egyenletesebbé váljon az elegyáramlás, ne zúduljon a Vasműbe a kapacitást jóval meghaladó mennyiség a záhonyi, a hegyeshalmi vonal időnként fellobbanó „gyűjtési szenvedélye" miatt. De Sztálinváros pályaudvar se gyűjtse az elegyet. Meg kell javítani az összhangot a Vasmű műszaki vezetősége és a vasút kereskedelmi szervei között, beleértve az 5. szakosztályt és a pécsi igazgatóság VI. osztályát is.

★

Sztálinváros, a Sztálin Vasmű mindnyájunk büszkesége. Az ott dolgozó vasutasok, akik eredményeikkel, munkafegyelmük megszilárdításával megmutatták lelkességüket, minden segítséget megérdemelnek kohászatunk és vasútunk vezetőségétől egyaránt.

Egyre több szolgálati hely jelenti negyedévi tervének befejezését

A felszabadulási műszak lendületével dolgozó vasúti üzemek, állomások, fűtőházak, műhelyek egymás után adnak hírt első negyedévi tervük határidő előtti befejezéséről. *Debrecen fűtőház* dolgozói jelentették elsőnek, hogy negyedévi tervüket március 17-én befejezték. A felszabadulási műszak további időszakára vállalták, hogy mozdonykilométer tervüket 25 300 kilométerrel túlteljesítik, ezenkívül 130 exportkocsit vizsgálnak felül és két mozdony időszakos javítását végzik el. *Püspökladány fűtőház* dolgozói 19-én, *Szolnok fűtőház* 20-án, *Békéscsaba fiókműhely* dolgozói határidő előtt 10 nappal, a *jászapáti fűtőházi kirendeltség* dolgozói március 19-én, *Miskolc fűtőház* dolgozói 23-án teljesítették negyedévi tervüket.

A járműjavító üzemi vállalatok közül elsőnek a *debreceni és szolnoki* járműjavítók fejezték be negyedévi tervüket március 19-én. A *szombathelyi járműjavító* 23-án, a *Landler* pedig 24-én fejezte be első negyedévi tervét.

Az állomások közül elsőnek *Szolnok állomás* forgalmi dolgozói jelentették március 22-én negyedévi tervük befejezését. *Veszprém külső pályaudvar* dolgozói a menetrendszerinti vonatindítási terv kivételével március 20-ra teljesítették negyedévi tervelőirásukat.

A *Gazdasági Vasútak* vonalfőnökségei között először a *kaposvári vonalfőnökség* teljesítette negyedévi tervét, március 16-ra.

Több mint hét kilométer vágánycsere – 145 százalékos teljesítménnyel

(Tudósítónktól.)

A vasútépítés történetében szinte egyedülálló teljesítményt értek el a *MÁV Celldömölki Építési Főnökség* III. és IV. számú gépesített mozgó építésvezetőségének dolgozói. Tervfeladatuk értelmében az első negyedévben a *Hajmáskér—Veszprém-külső* állomások közötti teljes vágánycserét kellett elvégezniök, összesen 7382 vágányfolyóméter hosszúságban. A dolgozók, bár rendkívül nehéz körülmények, időjárási viszontagságok közepette kezdték meg a munkát, vállalták, hogy március 29-re befejezik a munkát. Sokszor már úgy látszott, hogy nem tudják a naponta előirányzott fektetési tervet teljesíteni. A nehézségeket azonban a bontó- és fektető-brigádok együttes erővel legyőzték. A daru segítségével, vágányemelőkkel teljes ágazatával együtt felszakították a régi vágányt, a felemelt vágány közül csákányokkal eltávolították a betontömbbé fagyott zúzott kő tömeget. Így lényegesen meggyorsították a munkát. *Németh József* előmunkás és brigádja az egész munkafolyamat alatt átlagosan 145 százalékra teljesítette tervét. Az együttes, jól megszervezett munka eredménye, hogy felajánlásuk befejezését először március 18-ra módosították, de még ezt a határidőt is megrövidítették s *március 15-én délben már első negyedévi tervük befejezését jelentették.*

Mégis elment az esti gyorssal...

A felszabadulási műszak harmadik napján elromlott a komlói szénbanya központi motorja. A hatalmas, 27 mázsás motort teherautóval hozták fel *Budapest Keleti-pályaudvarra.* A Szénbányászati Tröszt megbízottja tolmácsolta a komlói bányászok kérését a vasutasokhoz: *a motort mielőbb szállítsák külföldre, mert csak ott tudják a szükséges javítást elvégezni.* A különleges csomagolást igénylő motort felsőbb rendeletre át kellett szállítani Budapest Nyugati-pályaudvarra, ott azonban nem tudták kocsiba rakni. A motort vissza kellett vinni a Keleti-pályaudvarra. A pályaudvar dolgozói átérezték a komlói bányászok helyzetét, akiknek felszabadulási műszakát hátráltatja a motor hiánya. Elhatározták. *mindent megtesznek, hogy a motort az esti gyorsvonattal továbbítani tudják.*

Hosszas kutatás után *Budapest Józsefváros-pályaudvaron* találtak a különleges szállításhoz alkalmas kocsit. *A Keleti fűtőház* soronkívül mozdonyt adott a kocsi átállításához. A *Műszaki kocsiszolgálat* dolgozói azonnal műszaki vizsgálat alá vették a kocsit, elvégezték a szükséges javításokat, sőt a motor kocsibarakásánál is segítséget nyújtottak a raktári dolgozóknak, *Vasas László*nak, *Molnár Erazmus*nak, *Jámbor István*nak és brigádjaiknak, akik *Szentirmai István* kereskedelmi állomásfőnökhelyettes irányításával, erejük megfeszítésével időben berakták a súlyos, nagy gondosságot igénylő motort. A vasutas dolgozók egységes, odaadó munkája meghozta az eredményt: *az esti gyorssal el tudták szállítani a motort.*

Jelentős újítás a motorkocsiknál

Tóth László elvtárs, a *Keleti fűtőház* mozdonyvezetője már eddig is több értékes ésszerűsítéssel járult hozzá a vasút önköltségének csökkentéséhez. Legutóbb új, könnyen előállítható *légszűrő-berendezést* alkalmazott a két-háromtengelyű motorkocsiknál. Az új légszűrő-berendezés védi a hengert, a dugattyút és a gyűrűket a portól és piszok beszívódásától és így lényegesen meghosszabbítja a motor élettartamát. A találmány alkalmazásával *a motorkocsik 100 000 kilométert futhatnak főjavítás nélkül,* míg eddig 30—40 000 kilométer után volt szükséges a főjavítás. A légszűrőt eddig a Keleti fűtőházban négy, az egész országban 50—60 motoron szerelték fel.

A felszabadulási műszak lendületével

Megkezdődtek a tavaszi pályafenntartási munkálatok. Molnár Pál brigádja az ercsi vasútépítőknél, a pályaszint emelésénél az alávernést végzi. Különösen nagy lendülettel megy ez a munka most, a felszabadulási műszakban. Átlag 136 százalékkal dolgoznak.
(Ferkis Emil felv.)

A törökszentmiklósi vasutasok és a Mezőgazdasági Gépgyár együttműködése

Törökszentmiklós állomás dolgozói igen jó, közvetlen kapcsolatot építettek ki a törökszentmiklósi *Mezőgazdasági Gépgyárral.* Ennek alapján a felszabadulási műszakban a többi között vállalták, hogy terven felüli irányvonatot indítanak a nyirségi térségbe. Vállalásukat már a műszak első napjaiban teljesíteni tudták: *116 tengelyes irányvonatot indítottak útnak mezőgazdasági gépekkel megrakva Hajdú és Szabolcs megye dolgozó parasztsága számára.*

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A 11-es őrhely népnevelője

BESÖTÉTEDETT. A Lenin Kohászati Müvek vágányhálózatát csak itt-ott világítja meg egy-egy halvány fénysugár. Pedig a munka éjjel sem szünetel. A sínek között vasutasok szorgoskodnak, hogy egy pillanatra se maradjon „éhesen" hatalmas békeművünk, az óriáskohó. Fáradhatatlanul dolgoznak a kohók, martinkemencék, hengerdék és az öntőcsarnokok is: vasat, acélt, síneket, hengereltárut adnak a hazának, hogy több legyen a gép, több legyen a közszükségleti cikk.

Az óriáskohó lábánál egy salakhegy tetején álló apró kőépületből fény szürődik ki. Ez *Csengeri László* tolatásvezető és brigádjának őrhelye. Ők szállítják a martinhoz az alapanyagokat, ők viszik el a kész vasat, a vörösen izzó salakot.

Itt, a gyárban a vasúti munka veszélyesebb és nehezebb, mint más szolgálati helyen. A tolatások közben vasgyári munkások járkálnak a kocsik között. A vagonok fölött nem egyszer izzó, folyékony vasat hordozó daruk lánca csörög. Egy vigyázatlan mozdulat emberéletet követelhet, egyetlen késés a kiszolgálásnál megállíthatja a munkát.

Csengeri László brigádjánál hosszú évek óta nem volt baleset és senki sem emlékszik arra — a martin dolgozói közül sem — hogy ne szolgálták volna ki időben, pontosan és az előírásnak megfelelően a martint.

A 11-ES ŐRHELY KÖRNYÉKÉN, mintegy 16—17 vasutas dolgozik, közöttük *Csengeri László* tolatásvezető, népnevelő.

Középtermetű, halkszavú, sovány ember, beszédét hallva alig hinni el róla, hogy egyike a legjobb népnevelőknek. Pedig határozottan ezt állítja róla a párttitkár, s valóban így is van. *Csengeri László* 1939 óta vasutas Diósgyőr-Vasgyárban. Ismeri az üzemet, ismeri az embereket — s ez az ő legfőbb ereje népnevelő munkájánál. Nem használ nagy szavakat, *egyszerűen mondja el gondolatait, magyarázza a párt politikáját.*

Amikor torlódás van a kezelőhelyen, mert egyszerre több gép is befut, s mind sietne, mindnek sürgős a dolga, akkor *Csengeri* elvtárs nyugodtan elmagyarázza: *első a martin gépe, mert az melegüzemet szolgál ki. Tudjátok jól, hogy a martin nem tűr halasztást.*

Nem veszekszik. Egyszerű szavakkal elmondja, mit jelentene az egész népgazdaság számára, ha a martin késve kapná az anyagot.

NEHÉZ A MUNKA és sokszor nem is megy símán a kiszolgálás: előfordul, hogy elkeserednek az emberek. *Csengeri* elvtárs ilyenkor arról kezd beszélni, mennyire szereti ő ezt a munkahelyet. — *Nehéz a munkánk, de vajon mindenki elmondhatja-e magáról, hogy a szocializmus építésének alapjainál dolgozik, a nehézipar kiszolgálásánál? Itt készül a sín, melyből majd új vasútvonalak épülnek, itt izzik az acél, melyből mozdonytól a traktorig minden készül. Igaz, nehéz a munkánk, de azért állítottak bennünket ide, mert megbíznak bennünk.*

És *Csengeri László* nemcsak beszél, hanem cselekszik is. Munkáját mindenki becsüli, elismeri, de ő is kész arra, hogy segítségére legyen társainak. *Demeter János* nem kapta meg a ruháját. *Csengeri* elvtárs addig járt az üzemi bizottsághoz, amig orvoslást nem talált a jogos panasz, de ezzel még nem ért véget népnevelő munkája. Megmagyarázta Demeternek: *igazad volt, hogy követelted a ruhát. De arról se feledkezz meg, hogy nem úgy fizeted a szakszervezeti járulékot, ahogy azt a szabályok előírják. Nemcsak a szakszervezetnek van veled szemben kötelezettsége, hanem neked is van a szakszervezettel szemben ... Ezeket a szavakat megértette Demeter János.*

TIZENHÉT EMBER dolgozik *Csengeri* elvtárs körül és mégis van ideje arra, hogy mindenkivel beszélgessen, az önköltségről, a takarékosság fontosságáról. Szavainak hatása eredményekben is lemérhető. Nemcsak azzal, hogy grafikonszerint, pontosan kiszolgálják a martint, hanem azzal is, hogy a körülötte dolgozók vigyáznak a kocsik épségére, vitába szállnak a darukezelőkkel, ha azok kíméletlenül rakodnak, veszélyeztetik a kocsik épségét.

A martin-üzem legutóbb elnyerte a gyár párt-végrehajtó bizottságának vándorzászlaját. Ez a siker a vasutasok érdeme is, ez is dícséri *Csengeri László* népnevelő lelkiismeretes munkáját.

Megjegyzések a hatvani fütőház aktivaértekezletéhez

A hatvani fűtőház kommunistái aktívaértekezleten vitatták meg a párt Központi Vezetősége március 4-i határozatát. A pártbizottság beszámolóját *Bozsik József* elvtárs, a végrehajtóbizottság titkára tartotta. Az értekezlet néhány olyan hibára hívta fel a figyelmet, mely számos pártszervezetünknél előfordul.

Közülük legfontosabb — melyet *Békési Mihály* elvtárs, a fűtőház dolgozója is említett felszólalásában — hogy a beszámoló és a vita különválasztotta a termelőmunka eredményeit és hibáit a pártszervezet munkájától, működésétől. A beszámoló például feltárta, hogy súlyos hibák vannak a kazánjavításoknál, *„nem egy esetben valósággal összesuszterolják, tönkrefaragják a kazánok legérzékenyebb részét, a csőfalat". Horti Sándor* kazánkovács egy 411-es mozdony csőfalát úgy tönkretette, hogy hegesztéssel is alig tudták rendbehozni. De felvetődött az is, hogy évtizedek óta nem volt annyi csapágyolvadás a mozdonyoknál, mint amennyi az utóbbi hetekben és hibák vannak a munkafegyelemben is.

A termelés és a pártmunka

Az aktívaértekezlet elé tartozó kérdések ezek? Természetesen! Hisz szorosan összefüggnek a határozattal, amely kimondja, hogy az életszínvonal emelése csak akkor lehetséges, ha emelkedik a termelékenység, csökken az önköltség, megjavul a munka minősége. E feladatok a végrehajtásáért a kommunistáknak kell elsősorban harcolniuk. A beszámoló ezt csak „általánosságban" vette figyelembe. A hibák felsorolása után konkrétan nem értékelte a pártszervezet munkáját, nem mutatott rá arra, hogy a pártmunka gyengesége milyen összefüggésben van a szakmai munka hiányosságaival. És erre igen kevés kísérlet történt a felszólalásokban is.

Az utóbbi időben elmaradtak a pártbizalmiértekezletek, sokan nem fizetik a progresszív tagdíjat, előfordult, hogy a politikai iskolán egy elvtárs jelent meg. Nincs talán ez szoros összefüggésben a mozdonyjavítás 69 százalékos terveljesítésével és a kazánjavítás, valamint a munkafegyelem hibáival? De igen. Kár, hogy nem erre irányította az értekezlet és elsősorban a beszámoló a fő figyelmet.

A pártfegyelem lazulása, a kommunisták nem kellő aktivitása a jobboldali nézetek behatolását árulják el a hatvani fűtőház pártszervezeteinél. *„Ügyelni kell arra* — állapítja meg a Központi Vezetőség március 4-i határozata—, *hogy a jobboldali nézetek elleni harc ne elvont módon folyjék, hanem össze legyen kapcsolva a párt mindennapi feladataival, sikeres végrehajtásával."*

A fűtőházban tapasztalható lazaságok mind a termelésben, mind a pártmunkában arra hívják fel a figyelmet, hogy a jobboldali nézetek elleni harc még elvont módon, csak szavakban folyik. A jó pártmunkát az bizonyítja, ha a pártszervezet élére állva a dolgozóknak, mozgósítja a fűtőház valamennyi dolgozóját a tervek állandó minőségi teljesítésére. Ehhez azonban elsősorban a pártmunka megjavítása szükséges. Csak a kommunisták példamutatásával érhető el, hogy valamennyi dolgozó szívügyének tekintse a munka minőségi végzését, a munkafegyelem betartását.

Minden nap teljesíteni a tervet

Hogy milyen a pártmunka, az elsősorban azzal mérhető le: *milyenek a fűtőház termelési eredményei, hogyan csökken az önköltség, hogyan teljesíti a fűtőház napról napra, hónapról-hónapra a tervet.*

Az aktívaértekezleteknek az az elsődleges feladata, hogy a Központi Vezetőség március 4-i határozata alapján a hibák politikai oldalait tárja fel, *vizsgálja meg a jobboldali veszély helyi jelenségeit és mutassa meg azt az utat, amelyen a pártszervezetnek haladnia kell.* Ehhez azonban nem elég a hibák puszta felsorolása, hanem a feltárt jelenségeket szorosan abból a szempontból kell megvizsgálni: hogyan függ ez össze a pártszervezet, a kommunisták munkájával, mert a pártszervezetekre, a kommunistákra vár az a feladat, hogy az első sorokban harcoljanak a párthatározat megvalósításáért.

Nemzetközi HÍREK

Nemzetközi szakszervezeti szövetségünk bécsi ülésszaka

Március 9—11 között ülésezett Bécsben a Szállítási-, Kikötői- és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége. A konferencián beszámoltak a szövetség legutóbbi értekezlete óta végzett munkáról és ismertették az ülésen a varsói határozatok végrehajtását.

A magyar közlekedés szervezett dolgozóit Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke, a Nemzetközi Szövetség pénzügyi bizottságának tagja képviselte.

A Nemzetközi Szövetség a Szakszervezeti Világszövetség útmutatásainak megfelelően, több kérdésben határozatot hozott, elsősorban a német militarizmus feltámasztása ellen, a béke ügyéért folytatott harc érdekében. A határozatot — közzététele után — lapunkban ismertetjük.

SZOVJETUNIÓ

A szovjet vasutasok életéből

A mogilevi vasutasok az elmúlt napokban búcsúztatták azokat a társaikat, akik Kazahsztánba utaztak az ott folyó vasútépítkezésekhez. A vasútépítők számára különlegesen összeállított és felszerelt vonatot biztosítottak. A hetven kocsiból álló szerelvény lakásul is szolgál, villanyvilágítással és fűtéssel van felszerelve, ezenkívül áruház, orvosi rendelő és klubkocsi is fut a korszerű szerelvényben.

★

A szovjet vasutasok, — főként az ország déli részein — a tavaszi pályafenntartási munkák előkészítésén túl, különös gonddal készülnek a tavaszi áradásokra. Az állomások és vonalak árvízvédelmi berendezéseit felülvizsgálják, korszerűsítik, megjavítják, hogy a vasúti közekedésben semminemű fennakadás ne következzen be az olvadás idején.

★

A magánlakóházak építésében igen örvendetes fejlődés tapasztalható a Szovjetunióban. A vasutasok 879 970 saját lakóházat építettek 1939-től 1955-ig. Az állam mintegy 7 és félmilliárd rubel kölcsönt adott a vasutas magánlakóházak építkezéséhez.

★

Március 3-án tartották Moszkvában a Szakszervezeti Tanács központi székházában a Moszkva kerületi ipari- és szállítómunkások értekezletét. A tanácskozáson a vasutasok felajánlották, hogy az ötödik ötéves terv kötelezettségeinek már november e.sejére eleget tesznek.

★

A szovjet vasutas nők derekasan helytállnak a gomeli körzetben is. Sokat beszélnek most Tatjána Borisznáról, aki 14 hónap alatt 130 túlsúlyos szerelvénynek a vonal valamennyi állomásán való átbocsátását szervezte meg kiválóan, melynek révén terven felül 22 000 tonna árut szállítottak. A tömörítéssel rakott kocsik versenyében 11 000 tonna rakományt indított terven felül az elmúlt háromnegyed év alatt, miáltal 1400 kocsit szabadított fel a népgazdaság egyéb szállítmányai részére.

★

A mezőgazdaságban mindenfelé megindultak a tavaszi munkálatok. A vasútra fokozott feladatok hárulnak, mert késedelem nélkül kell eljuttatnia rendeltetési helyükre a vetőmagot, üzemanyagot, a mezőgazdasági gépeket. A belorusz menetirányítók hazafias kezdeményezése jelentősen segíti ezt a feladatot: versenyre hívták társaikat a szüzföldekre induló vonatok utazási sebességének emelésére. A menetirányítók ezenkívül segítik a kocsirendezőket, a mozdonyvezetőket, s a kocsiszolgálat többi dolgozóit is, hogy a szovjet mezőgazdaság célkitűzéseit jó munkával előrelendítsék.

CSEHSZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG

Jugoszláv—csehszlovák vasútügyi tárgyalások

Az elmúlt napokban Prágában Jugoszlávia és a Csehszlovák Köztársaság vasutasainak képviselői megállapodást kötöttek a Prága—Belgrád közötti vasúti forgalom felvételére. Az egyezmény értelmében a közvetlen összeköttetés Magyarországon át történik.

VASUTASOK AZ ÚJJÁÉPÍTÉSBEN

A vasút a felszabadulás után romokban hevert. A rombolás láttán a kishitűek között lábrakapott az a felfogás, hogy a *„magunk erejéből egy évszázad alatt sem állítjuk helyre a közlekedést".* Az ellenség, a jobboldali szociáldemokraták azt tanácsolták, hogy adjuk bérbe a vasutat az angol—amerikai pénzmágnásoknak. A kommunistákon kívül senki sem volt ebben az időben, aki világos, megvalósítható tanácsot adhatott volna. A *Magyar Kommunista Párt országos konferenciája* 1945 tavaszán a közlekedés, a vasút helyreállítására mozgósította a párt, az ország minden erejét és figyelmét. A kommunisták azt hirdették, hogy: *„Az összes tennivalók között első helyen áll a vasút. Vasút nélkül nincs újjáépítés... Korszerű állam vasút nélkül talpra nem állhat... Most jórészt a vasutasoktól függ az ország újjáépítése... ha lesz vasutunk, lesz szabad, független, boldog és demokratikus Magyarország."* (Gerő Ernő: Harcban a szocialista népgazdaságért). (Szikra 1950. 129—131. lap.)

A magyar vasutasok a rendkívül nehéz körülmények között becsülettel helytálltak. A vasútvonalak és a legszükségesebb létesítmények újjáépítésével, *„az 500 mozdonyért és 10 000 vasúti kocsiért"* indított munkaversennyel, a forgalom megindításával bebizonyították a magyar haza, a magyar nép iránti szeretetüket és odaadásukat.

Az újjáépítés kemény csatája volt az első tűzpróbája a vasutas dolgozók párt iránti szeretetének és hűségének. *„Gondolnak-e arra az emberek, akik elégedetten nézik a kijavított vagonokat, hogy ezek a kocsik fedetlen műhelyekben készültek? Esőben, szélben, izzó napsütésben. Az élelmezés gyenge, az egyik nap krumpli, a másik nap bab,* — írta a Szabad Nép 1945 májusában és idézte a vasutasok elhatározását — *de meg kell valósítani a munkatervet, minden akadályon át."* A vasutasok munkája lehetővé tette, hogy a szovjet nép anyagi segítsége és a magyar vidék termékei vasuton érkezzenek a főváros népéhez. Nehézségek nem tartották vissza őket, szavukat megtartották, teljesítették a nemzet parancsát. Az egész magyar nép elismerését és háláját fejezte ki ezért a munkáért *Rákosi Mátyás* elvtárs az első magyar vasutas nap alkalmából a vasutasok tiszteletére rendezett kormányfogadáson, amikor a vasutasok egészségére emelve poharát többek között a következőket mondotta:

— *A magyar nép, s a Magyar Dolgozók Pártja sohasem fogja elfelejteni a vasutasoknak, hogy a vasúti közlekedés helyreállításával és az ellenség elleni harcukkal nagymértékben elősegítették népi demokráciánk győzelmét.*

•

A vasút újjáépítésének nehéz munkájában az ország dolgozói a vasutasok segítségére siettek. Az üzemek dolgozói vasárnapjaikat, ünnepnapjaikat feláldozva, önként jelentkeztek vasútépítő munkára.

De legnagyobb segítséget a vasút újjáépítéséhez és a forgalom megindításához a szovjet hadsereg műszaki alakulatai adták. Önzetlen, baráti segítségük és támogatásuk nélkül nem indulhatott volna meg hazánkban a vasúti közlekedés. A legfontosabb vasútvonalakon az ő kezük munkája nyomán indult meg a forgalom. Ők vállalták közel ezer kisebb és középnagyságú híd felépítése mellett a legfontosabb tiszai és dunai vasúti hidak helyreállítását. Ők szervezték meg 1945—46 telén az ideiglenesen helyreállított Duna-hídak víz- és jégvédelmét. A szovjet hadsereg műszaki alakulatainak segítsége volt az alapja és kezdete a vasúti hálózat újjáépítésének, amelyre támaszkodva megindult az ország vasúti vérkeringése.

Ebben a hősi küzdelemben vált megbonthatatlanná a magyar és szovjet vasutasok barátsága. A szovjet barátság tömegméretekben való kibontakozásához nem kis mértékben járult hozzá az a figyelem, amelyet a szovjet katonai hatóságok — elsősorban a szovjet katonai vasútparancsnokság — fordítottak a vasutasok személyes kérdéseinek elintézésére. A hónapok óta nyomorgó, éhező vasutasoknak ők adtak élelmet, tüzelőanyagot stb. A debreceni vasutasok még emlékeznek arra, hogy *Koszov* tábornok utasítására több vasutas család kapott tüzelőt a debreceni fűtőházba érkező szovjet szénből. (M. M. I. Arch. MÁV Üzletvezetőség Debrecen, 1172/1945.)

A magyar vasutasok a felszabadulás 10. évfordulója előtti napokban egyre gyakrabban beszélgetnek a szabadságról, a békéről, az elmúlt évek nagyszerű eredményeiről. A régi harcokra való visszaemlékezések lelkesítőleg hatnak az új háborús gyujtogatók, az „atomlovagok" elleni küzdelemben, s biztatást, bátorítást adnak az új győzelmek, új sikerek kivívásához.

Gadanecz Béla

VASUTAS DOLGOZÓK!

Előre a felszabadulási serlegért!

Vasutas felszabadulási kultúrhét

A Vasutas Dolgozók Szakszervezete hazánk felszabadulása 10. évfordulójának tiszteletére március 27-től április 2-ig „Felszabadulási kultúrhetet" rendez. Március 27-én a pécsi MÁV Szimfonikusok és az énekkar hangversenyt rendez az Északi Járműjavító kultúrotthonában. Ugyanezen a napon a tapolcai színjátszók a ferencvárosi kultúrotthonban szerepelnek a „Pettyes" című darabbal.

Március 29-én a vasutas népi együttesek műsorán a bánrévei, a szombathelyi és a szakszervezet tánccsoportja és a szegediek népi zenekara és énekesei szerepelnek az Északi Járműjavitóban.

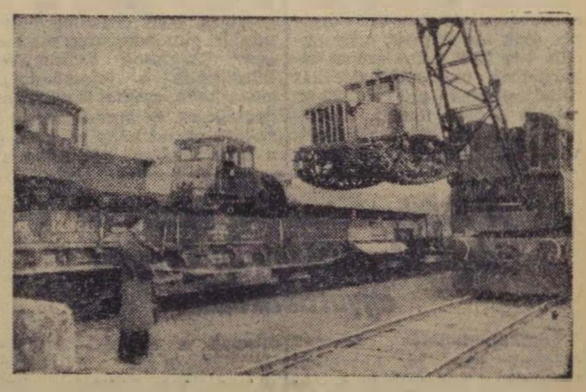
Március 30-án a Landler Jenő Járműjavitóban szerepel az Északi Járműjavító színjátszócsoportja a „Gülibaba" cimu operettel.

Március 31-én a nagykanizsai vasutasok színjátszói szerepelnek az Északi Járműjavitóban a „Bujócska" című szindarabbal.

Április 1-én a Landler Jenő Járműjavitóban „Vasutas énekkari est" keretében az üzem, a szakszervezet és a vasúti főosztály énekkara ad művészi műsort.

Április 2-án az Északi Járműjavitóban tartják a kultúrhét záróünnepélyét a szolnoki fütőház, a pécsi és debreceni kultúrotthon tánccsoportja, népi zenekara és énekesei közreműködésével.

Segítik a mezőgazdaságot



A szovjet vasutasok gyors, időre történő szállítással segítik a nagy ország mezőgazdaságának tavaszi munkálatait. Képünkön a rigai teherpályaudvaron a Harkovból érkezett legújabb traktorszállítmányokat rakják ki.

(Fotó Agentpress)

Az egriek az élen akarnak haladni

Lehetetlen észre nem venni a *„légköri változást"*. A kocsik tiszták, jól fűtöttek, a jegyvizsgálók gondosan öltözöttek, magatartásuk katonás, öntudatos, ugyanakkor kedves, figyelmes, udvarias, készséges. Mindezt tőleső érzéssel állapítja meg az utas, amikor *Füzesabonyban* átszáll az egrire. Eger állomás rendje és tisztasága csak növeli a megelégedést. Az újságírónak pedig egyenesen repes a szíve, amikor a vonatról leszállva lépten-nyomon a verseny jeleibe ütközik. *Hirtelenében vagy tíz versenytáblát, faliújságot és egyéb mozgósító felirást számolunk meg a jelvételi épület falán.*

Az élüzem cím megtartásáért

A főnöki irodában találjuk *Sánta János* elvtársat, a miskolci igazgatóság III. osztálya üzemgazdasági csoportjának előadóját. Már sorolja is az állomás eredményeit, szinte kívülről ismeri valamennyit. Hogyne ismerné, hiszen Eger országos viszonylatban első az ötödik csoportú állomások között, igazgatósági viszonylatban szintén az élen van, azonkívül kétszeres élüzem. De az egriek most sem adják alább: *az első negyedévben is magasan túlszárnyalják az élüzemszintet* (ez a vállalásuk a felszabadulás 10. évfordulójára), *mert meg akarják tartani az élüzem jelvényt.* Január 129, február 131 százalékos átlagos teljesítményükkel ez eddig kitűnően sikerült is. Márciusban sem lesz rosszabb az eredmény, amint az első húsz nap teljesítményeiből kitűnik. *Fegyelemsértés hosszú idő óta nem volt. Az oktatáson való részvétel százszázalékos.* Ötvennyolc szatahanovistája van az állomásnak, közülük 19 most lett kiváló dolgozó.

A siker „titka"

Hogyan érl el az állomás most már hatodik hónapja ezeket a kiváló eredményeket?

Kovács József elvtárs, állomásfőnök, elsőnek a pártszervezet és az üzemi bizottság hathatós segítségét említi. *Tóth János* párttitkár jelenleg iskolán van, de helyettese, *Dobó Sándor* elvtárs, agit.-prop. titkár a pártaktívákkal együtt minden támogatást megad a szakvezetésnek. A szakszervezettel régebben sok baj volt, de amióta *Tóth Benedek* elvtárs háromszoros sztahanovista, kiváló dolgozó vonatvezető az ÜB-elnök, tökéletes az együttműködés a szakvezetés és az üzemi bizottság között. Fáradhatatlan lelkes ember, minden gondolata a szolgálat, a verseny és a dolgozók ügyes-bajos dolgának intézése.

Az állomáson minden túrban van egy-egy népnevelő, aki állandóan figyeli a verseny alakulását és mindig odairányítja a dolgozók figyelmét, ahol éppen szorít a cipő. *De figyelik azt maguk a dolgozók is és egymást serkentik a jó teljesítményekre, mert az élüzem cím megtartását mindenki saját ügyének tekinti.* Persze ösztönző hatással vannak a *céljutalmak* is. Folyik az eredményes versengés, hogy a kocsibeállítások három órán belül a kihúzások a megrakás után másfél órával megtörténjenek, a vonatok állomási sorrendben legyenek összeállítva és pontosan elmenjenek. *Kozma Bertalan* forgalmi szolgálattevő és brigádja jár élen ebben a munkában, de a másik két brigád sem igen marad el. Hol egyik, hol másik kapja a kitűzött jutalmat. Gyakran kapnak az állomáson dolgozó nők közül is. Legutóbb *Majoros Jánosné* távirász és *Molnár Mária* sztahanovista jegyvizsgáló részesült jutalomban.

Példás takarékosság

Igen eredményes az állomáson a *takarékossági mozgalom. Papp Imre* elvtárs vezénylőtiszt azzal, hogy a csapatokba olyan kirakókat osztott be, akik a kezelői munkát is el tudják látni. *12 kezelői állás megszüntetésével évi 200 000—250 000 forintot takaritanak meg.* Ezzel az ózdi gyárat is segítik, mert a 12 embert átadták a gyár forgalmi szolgálatának, ahol munkaerőhiány volt.

Az áramtakarékosság a kapusok, *Bögös János, Barczi József* és *Nagyváradi István* dolga elsősorban, de szívügye mindenkinek, főleg a főnököknek. Az egyik ezerwattos reflektor éppen emeleti szobájába világít. Mint régi, éber vasutas, minden neszre felriad álmából, de még inkább a csendre. Ilyenkor, ha ég a lámpa, már veszi is a telefonkagylót és leszól a málházóhoz: *„Nem hallok tolatást, mégis ég a lámpa."* Amire rendszerint a válasz: *„Éppen most indulok eloltani."* S *Kovács* elvtárs csak akkor hajtja ismét álomra a fejét, ha a reflektor csakugyan kialszik.

Az állomás főnökének ez a mindenre kiterjedő figyelme egyébként látható és érezhető az állomás egész területén. A dolgozók mindig magukon érzik a szemét, de szerető gondoskodását is. Cserébe ragaszkodásukat, fegyelmezett, jó munkájukat adják.

Ez a magyarázata Eger állomás állandó jó eredményeinek, amelyet a felszabadulási műszakban még inkább fokoznak, hogy az első negyedév végén is ott lehessenek az élüzem címre pályázók között.

A FELSZABADULÁSI MŰSZAK HÍREI

Szob állomásnak

hosszú ideje fájó pontja volt a menetrendszerinti vonatindítás. A felszabadulási műszakban az állomás dolgozóinak sikerült ezt a versenytényezőt is 102,2 százalékra teljesíteni s március 20-ig mindössze három késett tehervonatuk volt. A magyar határállomás jelenleg vezet a *Sturovo* csehszlovák határállomással folytatott párosversenyben is.

Budapest—Ferencváros

vasutasai 1072 kocsival teljesítették túl kocsikifutási tervüket. A keleti és nyugati gurítódombon egy huszonnégyóra alatt több mint 5000 vasúti kocsit gurítottak le. A tervszerű irányítás jelentős önköltségcsökkentést is eredményezett: a vonatok jó kiterhelésével 18 vonatot és ugyanannyi mozdonyt takarítottak meg egyetlen nap alatt.

Megtakarított gázolajjal

továbbítják vonataikat a MÁV Kisvasút Kecskemét átrakó fűtőház dolgozói.

Pécs állomás

kereskedelmi dolgozói a felszabadulási műszakban legfőbb célul tűzték ki, hogy a mezőgazdasági küldeményeket, gépeket, műtrágyát, vetőmagot minél előbb rendeltetési helyére juttassák. A kereskedelmi szolgálat március 17-én már teljesítette negyedévi tervét, sőt súlymozgatási tervét több mint 1000 mázsával túlteljesítette. A szállítmányozási szolgálat a szállító fogatok gazdaságos kihasználásával 21 783 forint megtakarítást ért el a közúti fuvardíjnál.

Celldömölk állomás

dolgozói a vontatási dolgozókkal szorosan együttműködve a felszabadulási műszakban minden tehervonatukat túlsúllyal közlekedtetik. Eddig 15 825 tonna túlsúlyt továbbítottak a műszakban és ezzel 13 mozdonyt és 520 mázsa szenet takarítottak meg.

Mezőcsát II. pályamesteri szakaszának

dolgozói jelentős eredményeket értek el a tavaszi pályafelújítási munkában. Eddigi tervfeladataikat 115 százalékos eredménnyel teljesítették. *Szabó József* és *Farnyik János* brigádja 117 százalékos átlagteljesítményt ért el.

A Debreceni Járműjavítóban *Zelenka András* ifjúsági alvázlakatos brigádja március 18-ra befejezte negyedévi tervét. *László Lajos* futólakatos brigádja 10 tartálykocsi tervenfelüli középgépjavítását végezte el a határidő előtt 17 nappal.

Nagykanizsa csomópont

mozgalmi és szakvezetői együttes értekezleten tárgyalták meg a felszabadulási műszak eddigi tapasztalatait. Megállapították, hogy a versenymunkát még tervszerűbbé kell tenni, mert csak így tudják megjavítani a kocsitartózkodási és kocsibeállítási tervben mutatkozó lemaradást.

Nógrádkövesd állomáson

Péli András raktárnok a felszabadulási versenyben 2677 tonnával teljesítette túl irányvonati tervét.

Budapest—Angyalföld

állomáson *Magosi Ferenc* és brigádja 142 százalékot ért el a kocsik ki- és berakásában.

Kőbánya-felső pályaudvar

különösen a kocsikifutásban és a fajlagos kocsimozgatásban ért el figyelemreméltó eredményt. A versenyben élenjáró *Labancz-brigád* ennél a két tényezőnél 144, illetve 123 százalékos teljesítménnyel dolgozott. A kocsitartózkodási egységidőt mindhárom brigád 100 százalékra teljesítette, azonban ez az előző eredményekhez képest visszaesést mutat.

A MÁV Budapesti Épületelemgyártó Főnökség

dolgozói igen jó eredményeket értek el az önköltség csökkentésében. *Parajdi Bertalan* műszaki dolgozó egyik újításával 28 000 forint megtakarítást lehet elérni külföldről behozott faanyagoknál. *Molnár Sándor* és *Holota József* asztalosipari szakmunkások négy ésszerűsítési javaslatot nyújtottak be. Az asztalosipari üzem, valamint a központifűtés-szerelők már befejezték negyedévi tervüket.

A ferencvárosi fűtőház

dolgozói eddigi szállítási terveik túlteljesítése mellett 5000 tonna szenet takarítottak meg és közel egymillió forinttal csökkentették önköltségüket. Ahhoz azonban, hogy a fűtőház elnyerje az élüzem címet, szükséges, hogy a kocsijavító műhelyrészleg dolgozói fokozzák a felszabadulási műszak teljesítményeit.

A szolgálati ágak együttműködéséről

„A forgalmi és kereskedelmi szolgálat között talán még több a javitani való az együttműködés terén, mint a vontatás és a forgalom között. A fő téma: miért nincs megfelelő kirakás? Nem volt beállitva elég kocsi, vagy nem volt elég kirakó munkás?" — írta a „Szocialista Vasútért" december 20-i vezércikkében Tölgyes elvtárs. Valóban az ilyen vita napirenden vannak és a vitában rendszerint az győz, aki nagyobb hanggal tudja hibáját a másik szakszolgálatra hárítani.

Gyakori az ilyen vita *Ózd* és *Diósgyőr-Vasgyár* esetében is. Itt is legtöbbször abban látják az okot, hogy nem megy a rakodás. Pedig a valóság nem ez. A gyár területén eltöltött meddő időnek mindössze 20—40 százalékát teszi ki a rakodási idő. És ez azt bizonyítja, hogy a meddő idő felszámolását a beállítások és kihúzások meggyorsításánál kellene elkezdeni. Természetes ezzel a példával nem azt akarom bizonyítani, hogy a rakodási idő körül nincsen hiba. *Csak azt akarom alátámasztani, hogy a hibák egymásra „tolása" helyett eredményesebb lenne a kölcsönös együttműködés.* Számos állomásunkon megállapítottuk például, hogy az állomásfőnökök nem tekintik szívügyüknek a kocsik kirakását — mert ez kereskedelmi feladat. És az ilyen nézetek okát ott kell keresni, hogy a fenti vezetés együttműködésének hibái miatt a szolgálati helyeken is romlott az együttműködés.

A kereskedelmi és forgalmi szolgálat közötti vitánál nem esik szó például az *előjelentés kérdéséről*, amely rosszul megy és hatása döntő mértékben jelentkezik a kocsik kirakásánál. Az előjelentések hibáiért elsősorban a KPM. I/8. szakosztálya a felelős.

De az együttműködés nemcsak a kereskedelem és a forgalom. *hanem a könyvelőség és a kereskedelem, továbbá a forgalom, valamint a forgalom biztonságát ellenőrző osztályok között sem kielégítő.* Jellemző esetet szeretnék megemlíteni. A kereskedelmi szolgálat és a könyvelőség az utóbbi időben közös ellenőrzéseket tartott és a hibákat igyekezett a helyszínen megszüntetni. Ez a jó módszer azonban megszűnt és a könyvelőség új módszert vezetett be. *A közösen megállapított hiányosságokat jelenti a főkönyvelőségnek, ahonnan az átkerül az I/5. A. osztályra, amelyik viszont igazolás végett megküldi a VI. osztálynak, ahol azonban legtöbbször nem talál kedvező visszhangra.* Véleményem szerint az ilyen bonyolult eljárás csak rontja az együttműködést és növeli a bürokráciát.

Ahhoz, hogy lent mejavulion az együttműködés, ahhoz az szükséges, hogy előbb fent a vasúti főosztályon szüntessék meg a rossz együttműködés amely majd azt eredményezi hogy több segítséget kapunk ahhoz, hogy lent is megjavulion az összhang.

BAKÓ JÁNOS
Miskolc igazgatóság
VI. osztály.

Méltók leszünk a Szovjetunió segítségére

A vasúti főosztály, a Vasutas Dolgozók Szakszervezete és a Magyar—Szovjet Társaság a magyar—szovjet barátsági hónap keretében ünnepi előadást rendezett az *Építők Rózsa Ferenc kultúrotthonában.* A kultúrotthon ünnepi díszbe öltözött erre az alkalomra, a bejárattól a nézőtér feljárójáig egyenruhás vasutasok álltak sorfalat, a színpad dekorációja, feliratai a magyar és szovjet nép örök barátságát hirdették.

Siklós István elvtárs, a vasúti főosztály MSZT-szervezetének titkára üdvözölte az ünnepi előadás díszelnökségében helyet foglaló *I. V. Fedoszov* ezredes elvtársat, a szovjet diplomáciai testület megjelent tagjait, a nagybudapesti MSZT szervezet képviselőit a vasútpolitikai főosztály, a Vasutas Dolgozók Szakszervezete és a vasút vezetőit, valamint a termet zsúfolásig megtöltő vasutas dolgozókat.

Az ünnepi beszédet *Csanádi György* elvtárs, egyetemi tanár, az államvasutak vezérigazgatója mondotta. Hangsúlyozta, hogy hazánk életének évről évre kiemelkedő ünnepi eseménye a magyar—szovjet barátság hónapja, de ebben az esztendőben még nagyobb jelentőségűvé teszi az, hogy egybeesik hazánk felszabadulásának 10. évfordulójával. Egy történelmi évtized harcaira, sikereire és tapasztalataira visszapillantva ünnepeljük a szovjet hősöket, akik nehéz harcok győzelmes útjain, vérük és életük feláldozásával hozták meg számunkra a szabadságot. És ünnepeljük a ma szovjet hőseit, akik munkájukkal építik az új világot, nemcsak a szovjet nép, hanem a mi számunkra is. A felszabadulás óta eltelt tíz esztendő során nem volt olyan nap, amikor munkánkban és harcainkban ne éreztük volna a Szovjetunió bőkezűen adott, értékes segítségét. Feladatainkat megoldásában olyan biztosan támaszkodhatunk a szovjet tapasztalatokra, a szovjet segítségre, mint az idősebb testvérre, a tapasztaltabb, erősebb, bölcsebb barátra.

Mi vasutasok is mindannyian tudjuk és érezzük azt — folytatta beszédét —, hogy az élenjáró szovjet módszerek bevezetésével, a szovjet vasút legkiválóbbjainak személyes segítségével voltunk képesek arra, hogy a régi technikai normákat megdöntve, addig soha el nem képzelt eredményeket érjünk el.

Ismertette ezután *Csanádi* elvtárs a hős szovjet vasutasoktól átvett munkamódszerek értékes hatását a magyar vasutforgalomban, azokat a hatalmas megtakarításokat és kiemelkedő eredményeket, amelyeket segítségükkel elértünk. Rámutatott, hogy dolgozó népünk, a vasutasok odaadó munkája mellett a szovjet tapasztalatok alkalmazása egyik biztos forrása az ez évi feladatok sikeres megoldásának, annak, hogy tovább erősítsük az életszínvonal emelésének állandóan ható tényezőit, tovább emeljük a termelékenységet, csökkentsük az önköltséget, fokozzuk a takarékosságot és tovább szilárdítsuk az állami és munkafegyelmet.

Végül kultúrforradalmunk eredményeinek tükrében világított meg a Szovjetuniótól kapott kulturális támogatás hatását, majd beszédét így fejezte be:

— A nemzetközi helyzet fejleményei megkívánják tőlünk, hogy még szorosabbá tegyük a Szovjetunióval való együttműködésünket, hogy szorosabbra fűzzük a béke erőinek nagy szövetségét a háborús kalandorokkal szemben. Mi vasutas dolgozók ez alkalommal ismételten megfogadjuk, hogy méltók leszünk a Szovjetunió segítségére. Nem kímélve erőt, fáradságot, munkát és áldozatot, építjük és védelmezzük drága hazánkat, őrizzük a békét és tovább erősítjük, szüntelenül ápoljuk a szovjet és a magyar nép igaz, örök barátságát.

Az ünnepi előadás második részét színes, gazdag kultúrműsor töltötte ki, amelynek keretében kiváló előadó- és énekművészek, valamint a budapesti szovjet iskola növendékei tolmácsolták az orosz, szovjet és magyar irodalom és zeneművészet legszebb alkotásait.

AZ IDEGEN KOCSIK GYORS KEZELÉSE:

önköltségcsökkentés

(Tudósítónktól.)

Sok szó esett már a kocsiforduloidő csökkentéséről. Ezen a téren dolgozóink értek is el jó eredményeket. E jó eredmények mellett azonban *szinte elfeledkeztünk az idegen kocsik gyors kezeléséről, mielőbbi hazaküldéséről, amelyért magas bért fizet államunk drága valutában.*

Sajnos, azt kell látnunk, hogy *dolgozóink nem tesznek meg minden tőlük telhetőt a költségek csökkentése érdekében.* Nézzünk csak szét például a pécsi igazgatóság területén.

Legrosszabb a helyzet Nagykanizsa állomáson, ahol január 16-tól 28-ig *29 idegen kocsi tartózkodott átlagosan 63,6 órát.* De előfordult 76 órás (a január 16-án érkezett 40 637 bolgár kocsi), sőt 84 órás (a január 19-én, a 20 órában érkezett 330 689 SNCF kocsi) tartózkodás is! *Kaposvár és Dombóvár állomást is súlyos mulasztás terheli.* Náluk ugyanebben az időben 49,6, illetve 38 óra volt az idegen kocsik átlagos tartózkodási ideje.

Az idegen kocsik gondatlan továbbítását mutatja *Szombathely példája* is. A szombathelyiek február 24-én hosszas tartózkodás után az 1462-es vonattal küldték Nagykanizsára a 398 562-es számú CSD Szob átmeneti kocsit, Nagykanizsa ezt még megtoldotta 96 órás tartózkodással és csak március 1-én továbbította.

A váci igazgatóság tervosztályának üzemviteli csoportja elhatározta, hogy a felszabadulási műszakban *élesen felveszi a harcot az ilyen mulasztások ellen* és fokozott ellenőrzéssel segíti az idegen kocsik gyors továbbítását.

Híradás Jánoshalmáról

Jánoshalma az ország egyik legjobb gyümölcs-, bor- és zöldségtermelő vidéke, ahonnan már kora tavasszal megindul az ország minden részébe a zöldségszállítás.

Nagy feladat hárul a kis befogadóképességű állomásra, hogy ezeket a feladatokat teljesítse. Az idényszállításokon kívül állandó forgalmat jelent a borpince, a malom, a mészhomoktéglagyár szállítása is. Az állomás tavaly legjobban teljesítette irányvonat tervét a szegedi igazgatóság területén. Most nincs irányvonatuk, de Jánoshalma januárban mégis elérte a 8. csoportú állomások között az élüzemszintet, pedig a kocsitartózkodás terén még sok a tennivaló.

A felszabadulási műszakban ezt akarja csökkenteni *Szerezlai István* és *Kovács János* brigádja. A kocsikihasználásban elért 167 százalékos eredményük azt mutatja, hogy a felszabadulási műszakban kiváló eredmények születnek az állomáson.

A rakodási idő további leszorítása érdekében együtt dolgoznak a téglagyár dolgozóival, akik elégedettek az állomás munkájával. Erről *Gál Lajos* telepvezető ezt mondja: — *Három év alatt egyszer sem volt reklamációnk szállítás miatt. Hogy elnyerhettük a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját, abban nagy része van az állomás jó munkájának is.*

A jánoshalmi vasutasoknak, akikről eddig igen keveset halottunk, egy kérésük van. A régóta kért kút tavaly decemberben elkészült, azonban nincs benne köszönet: ihatatlan, sárga, rozsdás víz folyik belőle. A *„szakértők"* azt mondják, hogy *„idővel"* megtisztul, iható lesz a víz. A jánoshalmiak azonban nem egykét év múlva akarják élvezni a nagy költséggel elkészült kút vizét, hanem minél előbb.

A népvagyon védelmezői

Antal Benedek, Nagytétény—Diósd állomás raktárnoka nagy gonddal veszi át, méri le és ellenőrzi az árut, ügyel a sérülésmentes berakásra.

(Ferkis Emil felv.)

Ifjúsági élet

FUTTATOTT LEGÉNYEK-E A SÁGVÁRI-BRIGÁD TAGJAI?

Fődi Sándor és *Labáth János*, a Hámán Kató Fűtőház *Ságvári ifjúmunkás brigádjának* tagjai csodálkozással néznek rám, amikor megtudják, hogy írni szeretnék munkájukról, eredményeikről.

— De hiszen két év óta nem írnak rólunk az újságban — jegyzi meg *Fődi Sándor.*

— Miért, talán nem jól dolgoznak azóta?

Labáth János veszi át a szót és elgondolkozva felel:

— Valóban, két évvel ezelőtt még országos hírünk volt. Jelvényes sztahanovisták lettünk és *Munka Érdemérmet* tüntettek ki bennünket. Egyszerre azonban vége szakadt a népszerűségnek. De miért? 1951. március elején mi indítottuk meg az 500 kilométeres mozgalmat a ferencváros—hatvani vonalon. Három hónapig nagyszerűen ment minden. Ekkor azonban a főnökség megirigyelte sikereinket és leváltottak bennünket. Olyanok léptek helyünkbe, akiknek eredményei távolról sem voltak olyan jók, mint a brigádunké. Mégis ők kapták a pénzjutalmat is. Később vissza akartak tenni bennünket a hatvani vonalra, de mi nem vállaltuk. *Pongrácz*, az akkori fűtőházfőnök azt mondta ránk: *„A Ságvári-brigád kapzsi, futtatott legényekből áll."*

Nem voltak ők sem kapzsik, sem futtatott legények, a fűtőházfőnök *„ítélete"* mégis véget vetett a fiatalok népszerűségének. Véleményét ellenvetés nélkül elfogadta a vasúti főosztály. A pártszervezet sem törődött többet a brigáddal. De ez nem törte meg a fiatalok munkakedvét. A fűtőházfőnököt már régen leváltották, a két mozdonyvezető pedig azóta is szorgalmasan továbbítja a túlsúlyos vonatokat.

Edzett, kemény emberekből áll a brigád. Nem keseredtek el azon, hogy lekerültek a „porondról", noha mindkettőjüknek fájt a méltatlan bánásmód.

Becsületes, tántoríthatatlan jellemű embereknek ismerik őket a Hámán Kató Fűtőházban és mégsem tartották számon, hogy az elmúlt két év alatt vajon hányszor kaptak olyan feladatot, ami előtt más talán megtorpant volna, hány éjszakán küszködtek a pálya emelkedőin a kétezer tonnás vonat súlyával, a köddel, a faggyal.

A pártszervezet és a főnökség a legutóbbi időkig se sokat törődött azzal, hogy *Fődi Sándor* és *Labáth János*, a Ságvári-brigád *„alapító tagjai"* hogyan végzik munkájukat. Pedig megérdemelnék a figyelmet, mert szakmai tudásuknak híre eljutott a szovjet, a román és a francia vasutasokhoz is.

— Igaz, hogy brigádunk évekig nem állt az érdeklődés középpontjában — mondja *Fődi Sándor* —, de azért az elmúlt években szép eredményeink voltak. A felszabadulási versenyben takarékossági és túlsúlytovábbítási vállalást tettünk. A teljesítménylapok bizonyítják, hogy becsülettel helytállunk. Egy hónap alatt 201 mázsa szenet takarítottunk meg és a gép gondos karbantartásával felére csökkentettük a tervezett javítási költségeket.

Az elmúlt napokban azt a megtisztelő feladatot kapták, hogy segítsenek az összevont mozgalom kipróbálásában. A brigád eddigi eredményei kitűnőek. A főnökség most terjesztette fel őket rendkívüli előléptetésre. *Fődi Sándor* és *Labáth János* a felszabadulási műszakban versenyre hívta az ország valamennyi ifjúmunkás mozdonybrigádját.

A Ságvári-brigádot nem törte meg a mellőzés. A szerény, de becsületes, odaadó munka jutalma bizonyára nem marad el.

B. L.

„IFJÚSÁG, MIÉNK AZ ÉLET..."

Szombathely állomás DISZ Petőfi-iskoláján vidáman száll az ének: *„Ifjúság, miénk az élet..."* Vidámak a fiatalok és joggal. Elért eredményeink megszépítik életüket és ők maguk is mindent megtesznek azért, hogy ezeket az eredményeket tovább fokozzák. Munkában, tanulásban egyaránt helytállnak. Az iskola hallgatói között nincs olyan, aki 100 százalékon alul termelne, sőt *Fehérvári Mária*, aki nemrégiben még a lemaradók közé tartozott, ma már sztahanovista szinten dolgozik.

A legutóbbi foglalkozáson az iskola tizenhat hallgatóján kívül még tizennégy fiatal jelent meg. Ez is bizonyítja, hogy milyen nagy a fiatalok érdeklődése. Hogyan érték ezt el? Nemcsak azzal, hogy ötletes meghívókat küldtek a tanulásba ezideig be nem vont fiataloknak, hanem sokkal inkább azzal, hogy *sikerült a foglalkozásokat igazán tartalmassá, érdekessé tenni.* Valamennyi DISZ-tag vonzónak találja az iskolát, amelyen megismerkednek azokkal a hősi harcokkal, azzal a rengeteg áldozattal, amelyet a magyar nép legjobbjai hoztak azért, hogy a mai fiatalok élete boldog és szabad legyen. És a Petőfi-iskolán tanult hősi példa még több erőt, lendületet ad a diszisták további munkájához.

A legutóbbi foglalkozás — amelyen a 25 éves Horthy-terrorról és az illegális KMP fasizmus elleni harcáról beszélgettek — mély nyomot hagyott a részvevő fiatalok szívében. *Meghatottsággal emlékeztek meg Rákosi elvtársról. Vas elvtársról és a többiekről, akik az eszme győzelmébe vetett biztos hittel keményen szembeszálltak a fennálló társadalmi renddel, és ügyük tudatában bátran viselték el a legszörnyűbb kínzásokat is.*

Ezek az anyagok hősi történetükkel magukért beszélnek, mégis sok függ attól, hogy a propagandista milyen módon ismerteti a fiatalokkal. *Jánoki* elvtárs, az iskola vezetője, ezeket az anyagokat is igyekszik még szebbé, még vonzóbbá tenni. Foglalkozás közben számos, az anyaggal összefüggő szépirodalmat használ és még többre hívja fel a fiatalok figyelmét. A következő anyaghoz például Aczél Tamás: *A szabadság árnyékában* című könyvét ajánlja olvasásra. De emellett más eszközök is színessé, felejthetetlenné tehetnek egy-egy foglalkozást. A közeljövőben például *Vári elvtársat, az állomás köztiszteletben álló idős dolgozóját hívják meg az iskolára, hogy beszéljen nekik élményeiről.* Vári elvtárs 1919-ben a *vörös hadseregben* harcolt politikai megbízottként. S erről, valamint a 25 éves Horthy-terror tapasztalatairól igen sokat tud mondani a fiataloknak. Az ilyen találkozások a régi harcosok és az új élet fiatal építői között igen hasznosak, s a DISZ-tagok számára érthetővé teszik azokat az anyagokat, amelyeket a múltról tanulnak, ugyanakkor megtanulják még jobban szeretni a jelent, még nagyobb erővel dolgozni a jövőért.

A foglalkozás végére jár, búcsút veszünk a Petőfi-iskola hallgatóitól. Szinte fel sem tűnik, hogy szinte megfiatalodva mi is dúdoljuk a dalt — *„Ifjúság, miénk az élet..."*

Horváth László,
a szombathelyi politikai osztály munkatársa.

Vasutas tiszteket avattunk

Március 19-én délelőtt 10 órakor a Szőnyi úti Törekvés sporttelepen ünnepélyesen felavatták a MÁV Tisztképző Intézet 1953—1955. évben végzett hallgatóit.

A magyar és szovjet himnusz hangjaival vette kezdetét az ünnepség: *152 új vasutas tiszt felavatása.* Az ifjú tisztek között ott láttunk 31 nőt is. A tribünön a vasút politikai és szakmai vezetői, a különféle tanfolyamok hallgatói, hivatalok, üzemek, intézmények, a honvédség képviselői, a felavatandó tisztek családtagjai foglaltak helyet.

A vállalapcsere és a szolgálati eskü letétele után *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter szólt az új vasutas tisztekhez.

Beszédében hangsúlyozta, hogy ma ötször annyi árut szállít a vasút, mint a Horthy-rendszer alatt, nagyobbak a feladatok, megnövekedtek a követelmények. A különféle szolgálati ágak mind fejlettebb technikával rendelkeznek és ez megkívánja, hogy a vasút tisztjei kellő technikai és politikai ismeretekkel rendelkezzenek. Emlékeztetett a miniszter elvtárs arra, hogy a vasúti tiszteknek nemcsak a saját szakterületüket kell ismerniük, hanem otthonosan kell mozogniok a rokonszakmák területén is. Emellett elengedhetetlen, hogy kulturális és politikai vonatkozásban is fejleszszék ismereteiket. Hiányolta, hogy a vidékről Budapestre kerülő tisztjelöltek általános műveltségük emelésére nem látogatják eléggé a budapesti kulturális és művészeti intézményeket. Ezen a jövőben a nevelőmunka megjavításával kell segíteni.

Bebrits elvtárs beszéde végén felszólította az új tiszteket, hogy necsak a forgalmi szolgálatnál érvényesítsék lelkességüket, szaktudásukat, hanem ugyanazzal a cselekvőképességgel menjenek a kereskedelmi szakszolgálat munkahelyeire, ahol igen nagy szükség van az új tisztek lendületére, munkájára.

A felemelő ünnepség az újonnan avatott tisztek díszfelvonulásával ért véget.

Az új tisztek leteszik a szolgálati esküt.

(Németh Gyula felv.)

HARMINC ÉV TELT EL AZÓTA...

— Elmondja Csirmaz Géza, a 6. szakosztály dolgozója —

Egerben születtem 1906-ban. Ott jártam iskolába, ott töltöttem tanoncidőmet, a legembertelenebb bánásmód között. Mint fiatal segédnek szükségem lett volna szakmai továbbképzésre, de segédkönyvvel a kezemben napszámos munkát kellett végeznem.

Még abban az évben, amikor tanoncidőm letelt, tagja lettem az Egri Vas- és Fémmunkások Szakszervezetének. Nem sokkal később a bélapátfalvi cementgyárba kerültem, de amikor kitudódott, hogy szervezett munkás vagyok és szervezést fejtek ki a gyárban, a csendőrök házkutatást tartottak lakásomon és a gyárból elbocsátottak.

Újból munka nélkül maradtam. Egy alkalommal küldöttséget szerveztünk és felmentünk a polgármesterhez munkát követelni. Az eredmény az lett, hogy a munkanélküliek egy részét az akkor megkezdett városi vízműépítkezésnél, a másik részét pedig 80 fillér napibérrel ínségmunkán alkalmazták.

Ekkor már nemcsak szakmailag, hanem politikailag is képeztem magam. Közelebbi kapcsolatot kerestem *Zbiskó József* elvtárssal (jelenleg vállalati igazgató). Ő szervezett be az illegális mozgalomba és tőle kaptam különböző megbízatásokat. Tudtam, hogy börtön jár érte, vagy talán életembe is kerülhet, mégis vállaltam. Megszerveztük a moszkvai rádió hallgatását, terjesztettük az illegális sajtót, szerveztük a Vörös Segélyt.

1932 őszén 14 elvtársammal együtt letartóztattak és két és fél hónapi börtönre ítéltek. Ez az idő tovább erősített bennünket. A börtönben az elvtársakkal titkos jelekkel közöltük a friss híreket. A kiszabadulás után rendőri felügyelet alá kerültünk. Ennek ellenére állandó kapcsolatot tartottam Csehszlovákiában élő bátyámmal, akit a Tanácsköztársaság ideje alatti

aktív ténykedéséért két és félévi börtönre ítéltek. (Ma a párt tagja, a „Szocialista Munkáért Érdemérem"-mel kitüntetett dolgozó.)

A felszabadulás után — 1944 novemberében — az elsők között léptem be az MKP-ba. A felszabadulás óta voltam a Szolnoki Járműjavító ÜB és az üzemszervezet csúcstitkára, városi képviselőtestületi tag, párttitkár, szakszervezeti politikai munkatárs. Jelenleg is pártvezetőségi tag vagyok.

Több elismerő oklevelet kaptam, de *a legnagyobb kitüntetés akkor ért, amikor a párt Központi Vezetősége 1930-tól elismerte párttagságomat és 1924-től munkásmozgalmi multamat.*

30 év telt el azóta, mióta bekapcsolódtam a munkásmozgalomba. Most nem termelő munkában dolgozom. Feladatom, hogy pártunk iránymutatása mellett becsületes, hazaszerető dolgozókat neveljek. Munkámban, családom nevelésében nagy segítséget nyújt a feleségem, aki 1945 óta tagja a pártnak. Három gyermekünk van. A legnagyobb 19 éves, kitüntetéssel érettségizett, a Lenin Intézet II. éves hallgatója, a *Rákosi Mátyás tanulmányi verseny* nyertese, a múlt évben Rákosi ösztöndíjas volt. Jelenleg az általános iskola VI. osztályába járó gyermekemet az a nagy kitüntetés érte, hogy *Rákosi* elvtársat 60. születésnapja alkalmából egy verssel ő köszönthette fel, melyet hangos filmen is megörökítettek. A legkisebb 8 éves, a II. általánosban az osztály legkiválóbb tanulója. Büszkén mondhatom, hogy sok örömöm telik gyermekeimben. Minden törekvésem az, hogy olyan kommunistákká neveljem őket, akik munkájukkal elősegítik a szocializmus, majd a kommunizmus felépítését hazánkban.

Eddig is sokat kaptam a párttól, de az felmérhetetlen értékű számomra, hogy gyermekeimet taníthatom. Tanult, művelt emberek lehetnek. Megtanulják az igaz történelmet, megtanulják a pártot, hazájukat igazán szeretni, de megtanulják azt megvédeni is. Az a mi feladatunk, hogy neveljük a fiatalokat, gyermekeinket, tapasztalatainkat átadjuk nekik. Tanuljanak a múltból, a mi példánkból. Tanulják meg, hogyan kell úgy harcolni a békéért, hogy soha többé ne legyen háború.

A vasutas társadalmi ellenőrök munkájáról

A délutáni órákban végeláthatatlan emberfolyam hullámzik a Keleti-pályaudvar környékén. Zsúfoltak a környező üzletek, vendéglők. Az ilyen tolongásban könnyen előfordul, hogy a vevők a mérésnél megkárosodnak egy-két dekával. Ki veszi ezt észre? *A jó társadalmi ellenőr*, akinek egyik legfőbb feladata, hogy őrködjön a vásárló dolgozók érdekei felett.

A társadalmi ellenőrök között igen sok a vasutas. Budapest—Keleti-pályaudvar dolgozói közül például 16-nak van a zsebében a kis kék igazolvány. Öt brigádban dolgoznak, pontosan beosztott ellenőrzési körzeteik vannak s havonta résztvesznek a VII. és VIII. kerületi Tanács kereskedelmi felügyelőségeinek megbeszélésén.

— Több mint fél éve vagyok társadalmi ellenőr — mondja *Bánhidi Ferenc* elvtárs, érkezési ügyeletes. — Munkánk jelentőségét méltányolják az állomás dolgozói is, sokszor hívják fel a figyelmünket egy-egy üzletre. Legutóbb például azt kérték, nézzük meg a pályaudvar épületében működő 8-as számú Utasellátó csemegeüzletének mérlegeit. Kiderült, hogy a mérlegek nem pontosak. Mi azonnal jelentettük ezt a kereskedelmi szerveknek, azonban hiba, hogy a tanács kereskedelmi osztálya, sőt az Utasellátó-központ sem értesít mindig az elintézés módjáról, mint ebben az esetben is történt.

— Ugyanígy rendszeresen vizsgáljuk *a vasúti üzemi konyhák tisztaságát, az ételek minőségét.* A legtöbb jogos panasz *a budapesti igazgatóság üzemi konyháját* éri az ételek minősége és mennyisége miatt. Már többször jelentettük ezt is minden illetékes szervnek, bizonyosfokú javulás mutatkozik is, de még nem elégedhetünk meg ezzel. Hatáskörünk a közeljövőben bővül, a társadalmi ellenőrzés kiterjed az üzemi bölcsődékre, napközi otthonokra, valamint a lakásépítkezésekre is. Így még több lehetőségünk nyílik arra, hogy védjük a dolgozók érdekeit. Ez azonban csak egyik, bár igen fontos része munkánknak, a másik része az, hogy küzdjünk a takarékosságért, az áruvédelemért. vegyük figyelembe a dolgozók kívánságait és figyeljünk fel az esetleges ellenséges megnyilvánulásokra, a felelőtlen hírek terjesztésére.

Bánhidi elvtárs szereti és fontosnak tartja feladatát, mert tudja, hogy munkájával sokat használhat dolgozótársainak, a vasutasoknak. De sokan nem tudják átérezni a vasutas társadalmi ellenőrök közül ez irányú tevékenységük fontosságát és ezért elhanyagolják az ellenőrző munkát is, mint Budapest—Keleti-pályaudvaron *Biró Sándor, Bakos Irén, Pécseli István, Székely Lajosné, Endes Lajos.* Pedig a lelkiismeretes társadalmi ellenőrzőmunka igen jelentős tényezője a vasutas dolgozók érdekvédelmének is.

Kérdezz — felelek

Több vasutas dolgozó a szakszervezethez intézett levelében tájékoztatást kér a nyugdíjak megállapítására vonatkozóan. Ezekből a levelekből olyan helytelen nézet tűnik ki, hogy ha a dolgozó nyugellátásának megállapítását maga kéri, akkor az ellátás összegét kisebb mértékben állapítják meg. Ezért sokan azt várják, hogy hivatalból állapítsák meg részükre nyugdíjukat.

Ez a nézet akadályozója annak, hogy a dolgozók nyugellátását a MÁV Nyugdíjhivatal az igényjogosultak kérésére állapítsa meg. Közöljük az érdekeltekkel, hogy az új nyugdíjtörvény értelmében a nyugdíjat megállapító szervek az ellátást csak a dolgozók kérelmére állapíthatják meg. Ha a dolgozó nem kéri a nyugellátást, kérelem nélkül a MÁV Nyugdíjhivatal nem állapíthat meg nyugdíjat. A kérelemért viszont semmiféle hátrányos helyzet nem éri a dolgozókat.

Sok szakszervezeti tag kér nyilvános tájékoztatást az ideiglenes rokkantsági nyugdíjelőleg és a rokkantsági nyugdíj folyósításának időtartamáról.

Ideiglenes rokkantsági nyugdíjelőleg a táppénzes állomány 90. napjától jár, attól az időponttól, amikor az igazgatóság Főorvosi Hivatala bizottsági felülvizsgálásának eredménye alapján a dolgozót — tartós jellegű betegsége miatt — idült beteggé nyilvánította. Az ideiglenes rokkantsági nyugdíjelőleg csak a táppénzre való jogosultság még hátralévő idejére állapítható meg. Ennek legkisebb összege havi 350 forint.

Amennyiben a dolgozónak a keresőképesség csökkenése (megrokkanása) véglegesen kialakul és a rokkantsági nyugdíj megállapításához szükséges szolgálati időt betöltötte, úgy az ideiglenes rokkantsági nyugdíjelőleg lejártát követően kérheti a rokkantsági nyugdíj megállapítását, amely a rokkantság tartamára jár.

A rokkantsági nyugdíjasokat — hacsak rokkantságuk nem végleges jellegű — általában évenkint felülvizsgálják. Ha az orvosi felülvizsgálat azt állapítja meg, hogy a munkaképesség csökkenése már nem éri el a rokkantság fokát, vagyis 67 százalékot, a rokkantsági nyugdíjat beszüntetik. Ellenben, ha az ilyen volt rokkantsági nyugdíjas öt éven belül újból megrokkan, rokkantsági nyugdíjra újabb munkaviszony nélkül is jogosult.

A szegedi menetirányítók a felszabadulási műszakban

A szegedi igazgatóság forgalmi és vontatási dolgozóinak jó versenyeredményeiben igen jelentős része van az igazgatóság menetirányítóinak. *Olajos Miklós* főmenetirányító és brigádja mindenre kiterjedő, gondos irányítómunkával, a vonali dolgozókkal való állandó összeköttetéssel segíti az igazgatóság eredményeinek növekedését. Az ő munkájuknak köszönhető többek között, hogy *Morágyi Lajos* mozdonyvezető és brigádja Kiskunhalastól—Bátaszékig megállás nélkül, 46,7 kilométeres utazási sebességgel tudta továbbítani tehervonatát. A menetirányítók különösen figyelemmel vannak a nehézsúlyú vonatok közlekedtetésére. Jó irányító munkájukkal lehetővé tették, hogy a 778. számú vonat Kecskeméttől Szeged-rendezőig 1413 tonnával megállás nélkül közlekedett.

Biztosítsuk a kohók zökkenőmentes anyagellátását

Ózd, Diósgyőr ipartelepein nagy erőfeszítés folyik a tervek teljesítéséért. 2500 vasutas dolgozó önfeláldozóan segíti e fontos cél elérését. Vasérccel, ócskavassal, koksszal rakott vasúti kocsik áramlanak végeláthatatlan sorokban a diósgyőri kohókhoz.

A diósgyőri vasgyár vágányhálózatát, kocsi- és mozdonyparkját 1952-ben vette át a MÁV, hogy a hatalmas szállítási feladatokat a követelményeknek megfelelően megoldja.

Két és fél év telt el azóta és a vasgyáriak véleménye az, hogy ha a MÁV 1952-ben nem veszi saját kezelésbe a *Lenin Kohászati Művek* vasútját, akkor aligha oldhatták volna meg az óriáskohók táplálását, az ipartelepek üzemeltetését.

A kohók folyamatos kiszolgálásáért

Diósgyőrben nehéz munkakörülmények között végzik mindennapi feladatukat a vasutasok. A vasgyár rakodóbrigádjai a szűk hely miatt gyakran közvetlen a kocsik mellé szórják le az érkező vasércet, kokszot és egyéb anyagokat. Nincs meg az űrszelvény, a mozgási lehetőség, kocsikisiklások, kocsirongálások fordulnak elő. 1954. negyedik negyedévében 229 esetben a vasutasok, 985 esetben a kohászati rakodóbrigádok nem megfelelő munkája miatt történt kocsikisiklás a Lenin Kohászati Művek területén. A károk tetemesen növelik mind a Kohászati Művek, mind a vasút önköltségét.

Szentiványi Pál elvtárs, a Lenin Kohászati Művek anyag- és forgalomirányítási osztályának helyettes vezetője elismeréssel szól a vasutas dolgozókról, akik a kohók zökkenőmentes üzemeltetését szívügyüknek tekintik. Nem könnyű a munkájuk a rossz adottságok, megfelelő tárolóhelyek hiánya miatt.

Lechr László, az anyagbeszerzési osztály vezetője szintén elismeri, hogy a vasutasok munkája nagymértékben segíti a zavartalan üzemeltetést.

De *Lechr* elvtárs hibáztatja a vasutat amiatt, hogy nem az érkezés sorrendjében juttatják el a kocsikat a gyártelepre és emiatt az üzemnek igen tetemes összegeket kell fizetni kocsiálláspénz címén. Szeretnék, ha meghonosítanák Diósgyőrben is azt, amit Ózdon már három hónappal ezelőtt bevezettek: a *„kocsikért kocsit mozgalmat"*, ahol a gyár kötelezi magát, hogy minden nap ugyanannyi kiürített kocsit ad át, mint amennyi az aznapi kocsibefutás volt.

Ózdon ez a mozgalom igen jól bevált: 1954. decemberében az Ózdi Kohászati Üzemek kétmillió forint kocsiálláspénzt fizettek. Januárban ez 1 400 000 forintra mérséklődött. Februárban pedig mindössze 447 000 forintot fizettek kocsiálláspénz címén.

Az Ózdi Kohászati Üzemek szállítási osztályának vezetője, *Csomós Pál* elvtárs hálás szavakkal emlékezik meg a vasutasok munkájáról.

— Minden támogatást megkapunk a vasutasoktól. Ezért sikerül hónapról hónapra javítani a szállítás munkáját. Most már ott tartunk, hogy vissza tudunk adni 50 kocsit és tíz mozdonyt a vasútnak. Ezzel csökkentjük az önköltséget és segítünk a MÁV-nak is.

Az ózdiak megtartották saját kezelésükben a vasútvonalaikat. Itt azonban más a helyzet, mint Diósgyőrött. Jobbak az adottságok és igen sok a vasúti szakember. A MÁV-val való együttműködés pedig kifogástalan.

A vasutas dolgozók átérzik annak fontosságát, hogy mind a diósgyőri, mind az ózdi üzemet a lehető legjobban kiszolgálják. Tudják, rajtuk is múlik, hogy az óriás kohók táplálásához szükséges vasérc, koksz idejében rendeltetési helyére jusson és a nehézipar e két fellegvárában egy percre se szüneteljen a munka.

Zoltán Dezső

Törődjünk többet az újítómozgalommal

— Ankét a szakszervezeti központban —

A napokban megtartott *szakszervezeti újítási és észszerűsítési bizottsági* elnökök és újítási felelősök értekezletén megbeszélték a bizottság feladatait az újítómozgalom fellendítése és a felszabadulási versenyre tett vállalások minél eredményesebb teljesítése érdekében.

A BEVEZETŐ ELŐADÁST *Temesi Béla* elvtárs, az *Északi Járműjavító ÜV.* SZUÉB-elnöke tartotta. Példákkal bizonyította, hogy milyen nagy része van a verseny során elért jó eredményekben az üzem újítómozgalmának. Viszont a verseny is jó hatással van a mozgalomra, mert új meg új munkára ösztönzi az újítókat. Az egyszemélyi elbírálás bevezetése is sokat lendített az újítómozgalmon. A vállalat főmérnöke nagy hozzáértéssel végzi ezt a munkát. A SZUÉB jó kapcsolatot tart az újítási előadókkal, a vállalat műszaki vezetőivel. Az előadók rendszeresen kérik a bizottság segítségét az újítások tárgyalásánál. Azokra a problémákra irányítják az újítók figyelmét, amelyek a minőségi munkát, a takarékosságot, az önköltségcsökkentést szolgálják.

A HIÁNYOSSÁGOKRÓL szólva megemlítette, hogy a főosztályon sokszor indokolatlanul elhúzódik egy-egy javaslat elbírálása. Az utóbbi időben megszűnt a vállalatnál az újítások gyakorlati bemutatója és tapasztalatcseréje. Nem elég szoros a kapcsolat a bér- és termelési bizottsággal. A szakszervezet központja, de a helyi ÜB is keveset törődik a SZUÉB munkájával. Annál több támogatást nyújt a pártszervezet.

A BESZÁMOLÓ UTÁN széleskörű vita indult. *Nagyiván Ferenc* (szegedi igazgatóság) azt a későbbiek során is sűrűn említett hiányosságot tette szóvá, hogy *az igazgatósági és minisztériumi újítási előadók későn adnak választ a felterjesztett javaslatokra.* Ez kedvét szegi az újítóknak. Tapasztalata szerint az önálló elbírálással felruházott főnökségek *nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket: szakvéleményeik nem jók. Faragó Kornél* (miskolci igazgatóság) elmondotta, hogy náluk az újítási szakelőadók megbeszélik az újításokat a benyújtóval. Így sok félreértést eloszlatnak és meggyorsítják az újítás bevezetését. *Bogáts László* (szegedi igazgatóság): Feltétlenül szükséges, hogy a *pályafenntartásnál mindenütt független újítási előadó legyen* — mondotta, mert az egyszerű dolgozók segítség nélkül rendszerint nem tudják papírra vetni elgondolásaikat. Jó szakvélemény híján elmegy a dolgozó kedve az újítástól. *Kovács Károly* (diósgyőri fűtőház) azt tette szóvá, hogy *az újítások díjazása csekély, 50—100 forintos díjak nem ösztönzik eléggé az újítókat. Balázs József* (Északi Járműjavító) kifogásolta, hogy a 7. szakosztály nem tart újítási értekezletet. *Sós Károly* (Hatvan állomás), a forgalmi szolgálat újítási mozgalmának problémáit ismertette, és kérte, elevenítsék fel az újítók jól bevált tapasztalatcseréjét. *Bódog József* (pécsi igazgatóság) javasolta, hogy a SZUÉB-elnökök részére tartsanak tanfolyamot. *Fonó Mátyás* (nagykanizsai fűtőház) a visszaesés okát abban látja, hogy az újítások tárgyalására nem hívják meg az újítókat. Pedig a leírásokból az újítók felvilágosításai nélkül sokszor nem derül ki az újítás előnye és ezért elvetik. Így járt ő is egy újításával.

Kiss Károly elvtárs, a 7/D osztály részéről válaszolt a műhelyi vonatkozású felszólalásokra.

Kerényi Rezső elvtárs, a terv- és műszakfejlesztési szakosztály vezetője részletes, átfogó értékelést adta a megbeszélésnek, amely — mint mondotta — az újítómozgalom sok hiányosságát tárta fel. *Hiányzott azonban a felszólalásokból az eredmények felsorolása.* Érthetetlen, miért hangoztatta valamennyi felszólaló, hogy a mozgalom visszaesett. *Tény, hogy számszerűleg visszaesett, de minőségileg fejlődött. Nemcsak a hibákat, hanem az eredményeket is számba kell venni.* A javaslatokat illetően — különösen amelyek az önálló elbírálás körüli nehézségekre, a díjazásra és az újítási előadók függetlenítésére vonatkoznak — ígéretet tett a megvizsgálásra és tanulmányozásra.

Máté Sándor elvtárs, a szakszervezet termelési osztályának vezetője úgy értékelte az értekezletet, hogy a rendkívül hasznos volt a hibák feltárásában és ráirányította a figyelmet az újítási mozgalom fejlesztésének tennivalóira.

VASUTAS TANÁCSTAGOK

MISKOLCI IGAZGATÓSÁG:

Gunya Lajos, Aszaló mh., Szabó Balázs, Kovács Elemér, Makkai István, Kovács István, Kovács János, Bánréve áll., Fellegi Mihály, Hajesz Tihamér, Gergely Antal, Bánréve fth., Balogh Antal, Boldva áll., Zombori Bertalan, Diósgyőr áll., Czapkó Gábor, II. Szabó Sándor, Budai János, S. Sándor József, Barva Pál, Diósgyőr fth., Bakoskál Sándor, Bakoskál József, Dorogháza, Tasi József, Eger áll., Gammer Ernő, Encs, Répási János, Felsőzsolca áll., Bukoll András, Füzesabony áll., Szücs Ferenc, Ruzsinszky Péter, Bocsik Imre, Halász József, Füzesabony fth., Valyon Mátyás, Mozsár Imre, Bernáth Ferenc, Gyöngyös áll., Bakó András, Kőműves Pál, Halmaj áll., Hatvani János, Hatvan rakt. főn., Nagy László, Maczkó Károly, Langó János, Kiss János, Hatvan fth., Tellér Sándor, Jónás András, Bálint István, Somogyi István, Csáki János, Hatvan áll., Koza István, Szücs József, Hort-Csány áll., II. Nagy József, Hajópapi, Kiss Ferenc, Hajdu Lajos, Kovács Lajos, Hidasnémeti áll., Nagy Lajos, Jászladány áll., Kerék Illés, Jobbágyi, Szalontai Gyula, Jászárokszállás áll., Gál Béla, Jászberény áll., Kakuk János, Kisterenye áll., Molnár E. István, Bakos Zoltán, Bakos K. Sándor, Bakos K. József, Cserháti József, Kaszás Pál, Szvoren András, Kisterenye fth., Gondos János, Tóth József, Kiss László, Mester István, Kál-Kápolna áll., Pásztor Imre, Kárpáti Sándor, Kerekes József, Kál-Kápolna fth., Antal József, Szabó Sándor, Berentés Miklós, Király áll., Tari Imre, Lőrinci, Honti Endre, Barna Géza, Tóth Bálint, Pásztor László, Sárvári József, Turnai Lajos, Pásztor László, Miskolc Ig., Varga Károly, Garicsi László, Gyarmati Barna, Miskolc fth., Kiss Pálné, Szilágyi Mihály, Kimánczki István, Kardos János, Ujj Ferenc, Lajtos József, Cserjési Dezső, Pócsa Béla, Miskolc szpu., Czakó István, Varga Lajos, Orosz Bertalan, Mezei János, Tisser István, Bojtos József, Mészáros András, Miskolc J. J. ÜV., Nyiri László, Ómiskolci pft. főn. Czapkó Gábor, Miskolc pft. VII. sz. Erdős József Miskolc oszt. szert., Orosz László, Macsuga., Bakos Zoltán, Nemti mh., Rétlaki Gyula, Novajidrány áll., Eszterjéni Dezső, Nyékládháza áll., Hortobágyi János, Kazincbarcika áll., Dezső Lajos, Ormosbánya áll., Boch József, Pásztó áll., Sipos József, Rudabánya áll., Virágh Pál, Dalló Alajos, Sátoraljaújhely fth., Fejti Gyuláné, Végső László, Urbán István, Olajos István, Sátoraljaujhely áll., Sándor István, Sárospatak pft., Vaszilkó Ferenc, Büttös István, Fodor József, Sárospatak fth., Dankó András, Kékesi János, Csontos Imre, Sárospatak áll., Kántor András, Sajóivánka, Knizse József, Salgótarján fth., Debreczeni István, Salgótarján áll., Győrfi Gyula, Bodnár József, Sajóecseg áll., Almádi László Mag Bertalan, Sajószentpéter áll., Kovács Lajos, Lőrincz Lajos, Szikszó áll., Juhász József, Szerencs fth., Hizsnyik Jánosné, Juhász József, Halmai Albert, Fehér András, Hagymási Emil, Szerencs áll., Sasi László, Szihalom áll., Szabó János, Szabó Ferenc, Szuhakálló, Kovács Lajos, Tállya áll., Németi Gyula, Tiszaluc áll., Dankó András, Szegi áll., Kalocsai Jenő Galó István, Nagy László, Finter István, Sőregi László, Horváth József, Vámosgyörk áll., Kékedi János, Vámosujfalu, Papp Gyula Kiss Antal, Zagyvapálfalva áll., Kerék Zoltán, Zubogy, Treznai István, Szakáld.

A NAGY „GÉPEZET" EGY KIS „CSAVARJA"

A termelőszövetkezeti városban, Mezőturon még nem kezdődött meg teljes lendülettel a szállítás.

Így aztán Mezőtur állomás pillanatnyilag nem küzd különösebb gondokkal. Dolgoznak, becsülettel végzik munkájukat, de a felszabadulási versenyben nincsenek kiugró eredményeik, éppúgy, mint ahogy nincs számottevő lemaradás sem. A jelenlegi időszakban arra törekednek, hogy a napi munka jó végzése közben megteremtsék a feltételeit az elkövetkezendő idők nagy feladatainak.

A jó munka alapfeltétele a fegyelem. Ebben már most példát mutat Mezőtur. Nincsenek igazolatlan mulasztások. Mezőturt bátran lehet nevezni az öntudatos, fegyelmezett vasutasok állomásának. Sok minden bizonyítja ezt, de elsősorban a tisztaság. A várótermek, peronok, vágányközök s a különböző szolgálati helyek — forgalmi irodától a fűtőházig — ragyognak a tisztaságtól. Az utazóközönség már megszokta, megszerette ezt a tisztaságot és ennek köszönhető, hogy vigyáz is állomására. A váróteremben mindig kosárba kerül a papír, a hulladék.

Ragyognak a váltók is. *Szabó Máté*, a nagybajuszú öreg vasutas úgy vigyáz rájuk, ápolgatja, tisztítgatja őket, mintha holmi csecse-becsék lennének.

Ha kimagasló eredmények nincsenek is, azért fegyelemben és tisztaságban sokat lehet tanulni a mezőturiaktól. És még valamiben: a *szállíttató felekkel való együttműködésben.* Mezőturnak szűk a rakterülete s emiatt sokszor nem tudják biztosítani a leadásos kocsik rakodását. Az állomás pártszervezete kiépítette kapcsolatát a tsz-ek pártszervezetével, amelynek egyik eredménye a nemrégiben megtartott komplexbrigád-értekezlet. Az értekezlet gyümölcse pedig az lett, hogy a tsz-ek időben biztosítják a kirakást és az áruk elszállítását, az állomás pedig messzemenően figyelembe veszi a termelőszövetkezetek kívánságait.

Az együttműködés eredménye, hogy javul a kocsitartózkodási egységidő teljesítése.

A jó kollektív szellem eredménye

A fegyelem, tisztaság, együttműködés s az állomás jó kollektív szelleme a mozgalmi szervek munkáját és *Dobozy János* állomásfőnököt dicsérik. Dobozy elvtárs alacsony, halántékán már őszülő vasutas, akit az állomás *„örökmozgójának"* s egyben a pártszervezet egyik legjobb aktívájának tartanak. A pártban propagandista, népnevelő; az állomáson főnök, fűtőházvezető, de ha kell, oktatótiszt, szolgálaton kívül — sportoló. Mindenütt ott van, mindenkin segít, mindenkihez van egy-két jó szava, néhány tanácsa. Az az elve, hogy *„jó szóval, az emberekkel való törődéssel mindent el lehet érni".* Szavainak igazságát az állomás bizonyítja, ahol mindennap becsülettel ellátják a munkát. A vasút nagy gépezetében Mezőtur is egy „kis csavar", amelyből bár sok van a vasúton, de szerepük éppoly fontos és megbecsült, mint bármely más „nagy alkatrészé".

A vasutasok nemzetközi békegyűlésén (III.)

A berlini nagyszerű élmények hatása alatt utaztak a magyar, csehszlovák és lengyel békeküldöttek a német delegáció tagjainak kíséretében az Odera-menti Frankfurtba, hogy résztvegyenek a vasutasok nemzetközi békegyűlésén.

A német—lengyel határállomás vasutas-kultúrházában folyt le a nagygyűlés. A vasutasok gyönyörű kultúrpalotája 2000 személy befogadóképességű; étteremmel, klubbal, játékteremmel, könyvtárral.

A békenagygyűlésen hasonlóan harcos hangulat alakult ki, mint Berlinben, vagy Bád-Schandauban. A küldöttségek vezetői és tagjai nemzetük vasutasainak képviseletében ismételten kifejezték tiltakozásukat a német militarizmus feltámasztása, a párizsi szerződések ratifikálása ellen és hangoztatták, hogy minden erejükkel és képességükkel továbbra is bátor katonái maradnak az egész világon folyó békeharcnak. Az Odera-menti Frankfurtban különösen kiemelkedő szerep jutott a magyar küldöttségnek. Félórán át a magyar delegációnak tapsoltak és közbekiáltásokkal, a szeretetnek sok-sok jelével fejezték ki együttérzésüket. A magyar küldöttség vezetőjén kívül felszólalt Krekó Ferenc és Szabó Tibor elvtárs is.

Szabó elvtárs a magyar vasutasok forró testvéri üdvözletét tolmácsolta. Abban a harcban — mondotta többek között — amelyet a párizsi szerződések ratifikálása és a német militarizmus feltámasztása ellen vívnak a német vasutasok, nincsenek egyedül. Mellettük áll a hős szovjet vasutasok, a népi demokratikus országok vasutasainak sokszázezres tábora.

A magyar delegációra különös hatást gyakorolt a német vendégszeretet kifinomult módja, az az őszinte melegség, melynek révén a külföldiek már az első percekben otthon érezték magukat. Eddig azt hitték, hogy a magyar vendégszeretet párját ritkítja, most viszont meggyőződtek arról, hogy az a keresetlen kedvesség, szívélyesség és szolgálatkészség, amellyel a németek a külföldieket körülveszik, szinte fölötte áll a híres magyar vendégszeretetnek. Emellett mintha felszabadultabban mozognának, társalognának, érintkeznének egymással a dolgozók. Természetességgel, emberséggel vannak telítve tetteik. Amikor például Menzel elvtárs, a német vasútpolitikai igazgatóság vezetője az ebédnél felköszöntötte a fúvószenekar egyik tagját, vagy amikor elkérte a gitárt és a maga pengette dalhoz énekelt, nem is hiszik az itthoniak, mennyi bájos derűt és közvetlenséget, milyen mély emberi szint váltott ki a jelenlevőkből.

A magyar delegáció számára a német vendéglátók még tartogattak egy igen kedves ajándékot: a lipcsei vásár megtekintését, amely szintén kitörölhetetlen élménnyel gazdagította a béke küldötteit. A békedelegátusok ott voltak a vásár megnyitásán és látták, hallották A. I. Mikojan elvtársat, a Szovjetunió Minisztertanácsa elnökhelyettesét és a Német Demokratikus Köztársaság vezetőszemélyiségeit. Mintha a békenagygyűlések egyenes folytatása lenne ez a vásár: nyugat és kelet békés találkozója, amely a népek közötti barátság és egyetértés elmélyítéséért harcol.

A moszkvai Lomonoszov-egyetem épületének stílusában építették fel a hatalmas kiterjedésű szovjet pavilont. Traktoros bulldozerek, 4 méter széles aszfaltozó gépek szomszédságában ott látták a magyar delegátusok a világ szakembereinek elismerését kivívó MA 3—525 típusú billenő teherautót, azt a roppant alkotmányt, amely mellett a többi teherautók szinte miniatürnek látszanak. Embermagasságú kerekei vannak ennek a 25 tonnás, 4 méter magas, 12 hengeres, 300 lóerős földszállító monstrumnak.

A kínai pavilon selymei, teája, elefántcsontdíszítésű faragványai mellett már ott látták a kínai nehézipar feltűnéstkeltő alkotásait is. A szovjet segítséggel készült hydraulikus csiszológépen kínai munkás dolgozott. Az emberek nagy érdeklődéssel, a büszkeséggel nézték az ősi Kína és ugyanott az új, a felemelkedett távlatokkal bíró új, népi Kína fejlődésének sokatsejtető mozaikjait.

A magyar delegáció tagjai ismerték már a Magyar Népköztársaság kiállítási anyagát, mégis hazafiúi büszkeség töltötte el őket, és örömmel látták, milyen nagy érdeklődést váltanak ki a vásár magyar iparcikkei a vásár látogatóiban. Különösen sokan vették körül vitorlázó és motoros repülőgépeinket, mint ahogy napokkal előre elkelt minden részvételi jegy az „Antifában", Lipcse egyik legszebb vendéglőjében, ahol magyar ételeket, italokat szolgáltak ki népi zenekarunk közreműködése mellett. Nagy sikere volt a bolgárok, csehek, lengyelek és románok pavilonjainak is.

Amikor a vasutasok nemzetközi békegyűlésén részvevő küldöttek elhagyták a lipcsei vásár területét, szívük megtelt a jövőbe vetett hit legyőzhetetlen erejével. Visszatekintve a déli részre, búcsút intettek a 120 méter magas emlékműnek, amelyet a Napoleon felett aratott győzelem emlékére emelt a lipcsei csatatéren a népek nagy családja, mintegy figyelmeztetve minden idők és korok népei szabadságának, függetlenségének ellenségeit: Napoleon sorsa vár rátok! És búcsút intettek a messze kimagasló szovjet pavilon gyönyörű tornyának, amelyen a Kreml órájának mása éppen elütötte a 4 órát.

A magyar delegáció másnap a kora hajnali órákban indult hazafelé. Az állomáson Robert Menzel elvtárs, a szakszervezet és a vasút vezetői búcsúztatták őket, hatalmas virágcsokrokkal. Az induló hangjai mellett lassan gördült ki a gyorsvonat az állomás csarnokából. A béketküldöttek meghatottan búcsúztak annak az országnak fiaitól, akik a többi népi demokratikus országok és a Szovjetunió hős vasutasaival együtt harcolnak a német nép egyesítéséért, a náci fasizmus feléledése ellen, a béke szent ügyéért. A négy nép vasutas fiainak találkozója gazdag tapasztalatokat nyújtott, amely nem múlik el nyomtalanul, hanem tovább mélyíti a proletárnemzetköziség testvéri szellemét.

Szeretettel foglalkozik a fiatalokkal

Ferenczi János sárbogárdi kereskedelmi vonaloktató megértéssel tanítja a vizsgákra készülő fiatalokat.
(Ferkis Emil felv.)

Milyen hatása van két deci bornak?

Gyakran halljuk: *„csak két decit ittam"*, vagy *„felhajtottam egy kupicával, semmi az egész."* Két deci bor, fél deci pálinka valóban minimális — otthon, de szolgálatban, munka közben nagyon is sok! Valószínűtlenül hangzik, hisz aki ilyen keveset iszik, jóformán nem érez semmit. Igaz, ő nem érez, de az orvostudománynak más a véleménye. A MÁV Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomás vizsgálat alá vette a csekély alkoholfogyasztás hatását. S most adjuk át a szót *dr. Horváth László Gábornak*, hogy mondja el a kísérletek eredményét.

— A közlekedési munkában leglényegesebbek a látási és hallási szervekre gyakorolt hatások. Köztudomású, hogy a *közlekedésben alkalmazott színjeleknek mozgást tiltó, vagy mozgást serkentő, de minden esetben mozgást szabályozó jellegük van.* A jelzésekre való reagálás pedig a központi idegrendszer ellenőrzése alatt áll.

Az alkohol fogyasztása — már két deci bor, illetve 0,5 deci pálinka, vagy egy korsó sör esetében is — éppen ezeket az élettani alapműködéseket változtatja meg.

Az alkoholfogyasztás mértékét, illetve az alkoholos állapotot — a szervezetben lévő alkoholmennyiséggel: a véralkohol tartalommal mérjük, azzal, hogy a vér minden köbcentiméterében hány ezrelék gramm alkohol található. Mi a vizsgálatot köbcentiméterenként a 0,60 gramm ezrelék véralkohol koncentrációra irányítottuk és az ilyen alkoholmegterhelés élettani hatását vizsgáltuk meg. Ezt az ittassági fokot 25—30 gramm alkohol (egy pohár bor, 0,5 deciliter rum stb.) fogyasztása után érhetjük el. A fogyasztott alkohol mennyisége tehát kicsi, a kísérleti vizsgálatok mégis azt mutatták, *hogy hatása olyan a szervezet működésére, amely megfelel valamivel több mint öt órai erős munkának.*

Bizonyságképpen felsorolom részleteiben a tapasztaltakat.

1. Az 1953. évben 60 rendszeres alkoholfogyasztóval és 40 alkoholt nem fogyasztó egyénnel végeztünk ilyen alacsony adagolás mellett kísérletes vizsgálatokat és azt tapasztaltuk, hogy a vizsgáltak *59 százalékánál az alkohol a vörös szín gyengülését, 25 százalékánál pedig a zöld szín érzékelésének csökkentését idézte elő.* A színérzékenységet csak 16 százaléknál hagyta változatlanul a fogyasztott alkohol.

2. Az alkohol okozta kortikális hatások miatt a szem látási alkalmazkodása a vizsgáltak 67 százalékánál javult, 24 szazalékánál rosszabbodott és 9 százaléknál maradt változatlan. Mindezek az adatok az első 40 percre (az alkohol fogyasztásának idejétől számítva) vonatkoznak, tehát akkor, amikor az alkohol felszívódása a szervezetbe még folyamatos volt. Az alkoholnak a szervezet által történő kiválasztása és eltávolítása körülbelül ezután az idő után kezdődik és *az alkoholfogyasztás megtörténte után 2 órával nemcsak a szem látási alkalmazkodása romlott valamennyi megvizsgáltnál* — az alkoholmegterhelés előtti állapotot véve tekintetbe — *hanem a homálybanlátás küszöbértéke, a szemnek a fényből a sötétséghez és viszont való alkalmazkodása is.*

3. E csekély mértékű alkoholfogyasztásnál is tapasztalhattuk *a központi idegtevékenységnek látási és hallási érzékeléssel összefüggő működésképességének visszaesését.* A központi idegrendszer a csekély mennyiségű alkohol hatására is *már csak csökkentetten volt képes a sorozatosan érkező ingereket felfogni,* az egyes ingerek legkedvezőbb feldolgozásához igényelt szünetidők megnyúltak. Mindezek következményeképpen *egyrészt csökkent a munkateljesítmény mennyisége, másrészt pedig romlott a munkateljesítmény minősége.*

4. A rendszeres alkoholfogyasztóknál feltűnt, hogy *alkoholmegterhelés előtt alacsony munkateljesítmény mellett magas hibaszázalékkal dolgoznak.* E csoport, sem a végzett munka mennyiségében, sem pedig a minőségében nem volt képes elérni az alkoholt nem fogyasztó csoport alkoholmegterhelés előtti teljesítmény átlagait.

5. Lényeges ismertetőjegye volt a rendszeres alkoholfogyasztók csoportjának, hogy határozottan rosszabb munkateljesítmény mellett *az agykérgük ingerfeldolgozóképessége, az ingerek preciz feldolgozása, általában a látási működések rosszabbak voltak, mint az alkoholt nem fogyasztók csoportjába tartozó egyéneké.*

6. Az alkoholfogyasztást az egyéb környezeti hatásokkal is összefüggésbe hozva azt tapasztaltuk, hogy *a hirtelen időjárásváltozások káros hatása erőteljesebben érvényesült egyrészt a rendszeres alkoholfogyasztóknál, másrészt pedig azoknál a nem alkohol fogyasztóknál, akik alkalmilag fogyasztottak alkoholt.* Márpedig a hirtelen időjárásváltozások és balesetek között összefüggés mutatható ki.

Összegezve: ezek a kísérletes vizsgálatok arra mutatnak, hogy már kis mértékű alkoholfogyasztások is a közlekedési munkát károsan befolyásolják, *az alkohol a közlekedés biztonsága szempontjából valóban méreg,* amelynek élvezetétől a közlekedési dolgozónak feltétlenül óvakodnia kell.

A dolgozók egészségvédelméért

Most, amikor a vasutas dolgozók minden igyekezetükkel a felszabadulási serleg elnyeréséért harcolnak, nem érdektelen megírni, hogyan dolgoznak a vasutasok egészségéért, munkavédelmének és ellátásának biztosításáért Szombathelyen.

Pápa Ilona elvtársnő, a területi bizottság társadalombiztosítási tanácsának felelőse eredményesen segíti az egészségvédelmet. A szombathelyi fűtőháznál a területi bizottság kezdeményezésére egy hét alatt 37 betegből harmincat meglátogattak, az arra érdemeseknek csomagot vittek. Két elvtársat segélyre javasoltak, négyet pedig üdülésre. Az egyik dolgozónak háztartási tüzelőjét is hazavitették. Körültekintő munkával elérték a betegnapok 0.8 százalékos csökkentését. A legjobb beteglátogató aktívákat a területi bizottság jutalomüdültetésben részesíti.

A szombathelyiek másik sikeres kezdeményezése a dolgozók egészségvédelméért a március 4-én ünnepélyesen megnyitott egészségügyi és munkavédelmi kiállítás volt. Ezzel párhuzamosan egészségügyi hónapot tartanak. Ez idő alatt ismertetik a dolgozókkal a különböző betegségek és balesetek megelőzésének módszereit és az egészségvédelmi teendőket.

Ütközó

Sötét ügy

Tárnokon még tavaly novemberben szemlét tartott egy munkavédelmi felügyelő. Megállapította, hogy a laktanyából a WC-hez vezető út sötét, villanyt kell oda vezetni. A Déli fűtőházhoz

fordultak a kéréssel. A Déli válaszolt: küldjenek megrendelőlevelet. Küldtek. Jött a válasz: szerezzék meg a IV. osztály hozzájárulását. Megszerezték. A Déli fűtőház bürokratái nem hagyták magukat. Azt válaszolták, hogy nincs villanyszerelőjük és nem csinálták meg a mai napig sem. Csak leveleztek, érveltek, iktattak és pecsételtek. Ennyi fáradsággal már a villanyt is felszerelhették volna.

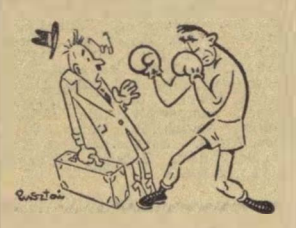
Ennek sincs teteje

1954 október 21-én megállapították, hogy az esztergomi felvételi épület tetejéről húsz négyzetméternyi területen hiányzik a pala. Két nap mulva ment az ak

ta a 6/C-hez: csináltassa meg a tetőt. Néhány nap mulva a 6/C válaszolt: intézkedtek. Ez aztán jól ment. Ugye lehet gyorsan, bürokráciamentesen is dolgozni! Tanulni lehet ebből a gyors ügyiratintézésből. De egy egészen picinv szépséghibája van ennek a nagyszerű ügyirat-intézésnek. Az, hogy fél esztendő múlott és a tetőt még mindig nem csinálták meg.

Ökölvívás

Szép sport az ökölvívás. Sokan szeretik, vasutasok és nem vasutasok egyaránt. A várótermek azonban nem azt a célt szolgálják, hogy ott boxmérkőzéseket tartsa-



nak, órákra lezárják és oda csak belépőjeggyel rendelkezőket engedjenek bemenni. Pedig a Nyugati pályaudvar egyik váróterménének előcsarnokában ez nem egyszer így történik. Nem hiszszük, hogy a lelkes ökölvívó gárdának ne találnának más, alkalmasabb edzőtermet.

HIREK

— **Csanádi György elvtárs,** a MÁV vezérigazgatója 1955. március 11-re hirdetett *„A magyar vasút fejlődése a felszabadulástól napjainkig"* című előadása a budapesti pártaktíva ülése miatt elmaradt. Az előadás új időpontja: március 29, 17 óra. Helye: Budapest, VI. kerület, Lenin körút 43—45.

— *ELÉRTÉK AZ ÓBUDAI PARTOT az újpesti összekötő vasúti híd építői. Most már a nagy Duna-ágat teljes szélességében átíveli az új híd.*

— **Textil, barched, bútorszövet,** bőr és más anyagokat loptak az Északi Járműjavító osztőszertárából Óvári Béla, Dobos József, Dunai Géza és társai. A vasúti rendőrség megindította az eljárást.

— **Helyiséget kapott** a Keleti fűtőház DISZ-szervezete. A fiatalok megérdemlik a gondoskodást, mert igen jó eredményeket érnek el a felszabadulási műszakban. A DISZ-brigádok versenyében jelenleg első az *Aranyos* DISZ-brigád 138,7 százalékos eredménnyel, második a *Papp-*, harmadik a *Kéri*-brigád 135,4, illetve 126,8 százalékkal. A fűtőházi diszesek között nincs egyetlen olyan fiatal sem, aki 100 százalékon alul teljesítene.

— *KIBŐVITIK a Szolnoki Járműjavító DISZ-szervezetének vízitelepét. A munkálatok során társadalmi munkával labdarúgó- és röplabda-pályát építenek a fiatalok.*

— *PRÓBAÚTRA INDULT az új Hargita-vonat. A szerelvényt néhány hónapi kísérletezés után átadják a MÁV-nak.*

— **Kétnapos kirándulást** szervezett Egerbe a Landler Járműjavító DISZ-bizottsága. A fiatalok, megtekintve a város nevezetességeit, közös sport- és kultúrversenyt rendeztek az egri Lakatosárugyár DISZ-fiataljaival.

— **A Fővárosi Bíróság** március 29-től április 1-ig tárgyalja a Markó utcai törvényszéken Sándorfalvi és társainak ruhalopási bűnügyét. A tárgyalás nyilvános.

— *JÓL SIKERÜLT műsoros estet és táncmulatságot rendeztek a székesfehérvári DISZ-szervezetek.*

— A MÁV VILLAMOS FELSŐVEZETÉK KŐBÁNYAI ÉPITÉSVEZETŐSÉGÉNEK dolgozói eddig 111 százalékra teljesítették versenyvállalásaikat. Különösen jó eredményt ért el az oszlopállító részleg, a brigádok között pedig a *Csontos*-kovácsbrigád, valamint a *Rémai*-bádogosbrigád.

LAKASCSERE

Elcserélném IX. kerület, Gyáli út 15. I. épület, földszint 2. szám alatti egy szoba, összkomfortos szolgálati lakásomat két szoba összkomfortos szolgálati vagy magánlakásra, lehetőleg belterületen vagy Budán. Érdeklődni lehet: Lantos István, minden este 6 után a fenti címen.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

Tíz szabad esztendő

A „Szocialista Vasutért" szerkesztősége felszabadulásunk tizedik évfordulója és az ötödik vasutasnap tiszteletére „Tíz szabad esztendő" címmel pályázatot hirdet.

A pályázóknak szolgálati-, lakó- vagy látogatási helyük tízéves vasútvonatkozású fejlődéséről, egy vasutas család (egyén) megváltozott életéről kell írásban beszámolniok.

A pályázaton résztvehet minden tényleges és nyugdíjas vasutas vagy ezek családtagja, eddig nyomtatásban (újságban, folyóiratban) meg nem jelent írással.

Legnagyobb terjedelem: 5 gépelt oldal. Beküldési határidő: 1955. július 15.

Az első díjat nyert pályaművet, valamint a nyertesek névsorát vasutasnapi számunkban közöljük. A sikerültebb írások közül néhányat a határidő lejártáig is közölni fogunk.

Jutalom: I. díj: 1000 forint
II. díj: 500 forint
III. díj: 300 forint
IV—V. díj: 100—100 forint
VI—XV. díj: egy-egy értékes könyv.

A pályázatokat az alábbi címre kérjük névvel vagy jeligével beküldeni: „Szocialista vasutért" szerkesztősége, Budapest VI., Sztálin út 83.

A „Szocialista vasutért" bírálata nyomában

„Közös akarattal"

címmel február 7-i számunkban *Kertész II. István* elvtárs levelét közöltük. Kertész elvtárs értesítette szerkesztőségünket, hogy mozdonyukon a kifogásolt hibákat megjavították.

Versegi Lajos

ludányhalászi főpályamester szerkesztőségünkhöz írt levelében elpanaszolta, hogy 1955-ben sem kapta meg 1953. évi téliruha járandóságát. Jogos panaszát az illetékes szervhez továbbítottuk, amely most értesítette szerkesztőségünket, hogy *Versegi Lajos február 22-én átvette téli ruháját.*

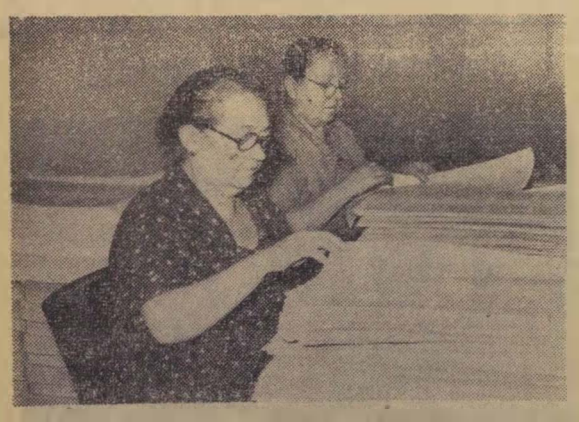
Akta, vagy ember

Bulyáki Erzsébet január 4-i levelében azt kérdi: miért nem kap hónapok óta választ árvasegély kérelmére. Ime a tények:

A Nyugdíjhivatalhoz 1954 szeptember 15-én megérkezett a kérvény. Mivel Bulyáki Erzsébet csak abban az esetben kaphat segélyt, ha legalább kétharmad részben munkaképtelen, a hivatal elrendelte a Munkaképességcsökkenést Véleményező Elsőfokú Orvosi Bizottsághoz való berendelését 1954. november 18-án (miért kellett ehhez két hónap?) azonban az orvosi vélemény a mai napig nem érkezett meg a Nyugdíjhivatalhoz. Igaz, nem is igen sürgetik. hiszen a hivatal „elvégezte" kötelességét. Nézzük mi történt a KEH-nél. A novemberi kérelmet már december elején elküldték a szolnoki SZTK alközponthoz, hogy vizsgálják meg Bulyáki Erzsébetet. Azóta újabb két és fél hónap telt el, de válasz nem érkezett. A Nyugdíjhivatal is, a KEH is „megtette a kötelességét!". Senkit nem nyugtalanít, hogy szeptember, illetve november óta hever egy akta, s egy ember égető problémája megoldatlan maradt.

Nem tudjuk jogos-e Bulyá'-i Erzsébet kérése. Ezt az orvosi bizottság hivatott eldönteni. De azt tudjuk, hogy az ilyen lélektelen, bürokratikus ügyintézés megengedhetetlen.

Példamutatóan dolgoznak



Papp Jánosné és Bakos Istvánné könyvkötők a MÁV Jegynyomdában 32 esztendeje dolgoznak példamutató szorgalommal. (Kovács Géza felv.)

SPORT

A Törekvés SE országos küldött közgyűlése

Hosszú hetek munkája előzte meg a március 19-én Budapesten megtartott Lokomotiv SE országos küldött közgyűlését, melyre a MÁV Központi Hivatalok dísztermében mintegy 250 meghívott részvételével került sor. A közgyűlésen Mrovcsák József a Központi Szervező Iroda vezetője ismertette a három összevont egyesület — Előre, Lokomotiv, Postás — korábbi eredményeit. Ezután az összevonás utáni feladatokkal foglalkozott. Beszélt az egyesületben folyó nevelőmunkáról, a szakosztályok által elért eredményekről, a Szervező Iroda munkájáról. Igen helyesen bírálta a Szervező Iroda hiányosságait. Elsősorban a hosszú heteken át tapasztalható sovinizmust, majd részletesen ismertette az egyesülésből származó — sajnos eddig eléggé fel nem ismert — előnyöket.

A felszólalásokból kitűnt, hogy a sportköri vezetők helyesen látják az összevonás előnyeit. Egyik küldött felszólalásából sem érződött a sovinizmus, s azért biztosítottnak látszik, hogy az eddigi jó munka csak fokozódni fog országos viszonylatban. Sok példa utal erre. Komáromban például a takarékosság terén mutattak példát. Az elmult évben juttatott összegből 19 000 forintot takarítottak meg az új esztendőre. Békéscsaba a társadalmi munka terén jár élen. Sportlétesítményeket és pályaberendezéseket hoztak létre a lelkes társadalmi aktívák segítségével. A felszólalók kifogásolták az adminisztrációs nehézségeket. Tóth Andor (Debrecen) azt hozta fel, hogy az új pénztárkönyv alkalmas arra, hogy a pénztárost a bürokrácia útvesztőjébe sodorja.

A felszólalások után került sor az új egyesület országos vezetőségének megválasztására. A közgyűlés egyetlen hiányosságának azt tartjuk, hogy az előkészületek során senkinek sem jutott eszébe, hogy a három egyesület számos olyan élsportolóval rendelkezik, akik sporttudásukon kívül a termelés terén is kiváló eredményeket értek el és alkalmasak arra, hogy a felülbizottság a tagság felhívása nélkül is ajánlja személyüket. Dolgozóinknak sok örömet és dicsőséget szerzett Mészáros fivérek, Székely Éva Gyenge Valéria, Kazi Aranka, Sebő Ágota, Csermák József, Őrlei Szabolcs, Keresztes Attila, Bóbis Gyula, Kőváriné, Littomerczki Mária, Kulcsár Ferenc, Tóth Lajos és Csala Csilla közül valóban többen alkalmasak arra, hogy a vezetés nehéz, de megtisztelő feladatát végezzék. Ha a felülbizottság kissé alaposabb munkát végzett volna, feltétlenül eszükbe jut Kulcsár Ferenc, a Szombathelyi Lokomotiv NB I-es labdarúgólának neve, akit a dolgozók tanácstagnak is megválasztottak.

Az országos közgyűlés elfogadta az egyesület új nevére tett javaslatot. Ütemes taps bizonyította, hogy valamennyien örömmel fogadták a „Törekvés" elnevezést.

A választás során 159 szavazó az alábbi országos elnökséget választotta: Elnök: Soproni József, helyettes: Besztercán János, tagok: Mrovcsák József, Szücs László, Laki Károly, Bányai Mihály, Kovács Ferenc, Nagy Mátyás, Bíró Mihály, Fáskerti Sándor, Szabó József, Tóth Andor, Szuhai Cecília, Konc Sándor és Tőzsér Ernő.

A közel nyolc órán át tartó közgyűlés eredményes munkát végzett. Megmutatta a feladatokat és emellett nyilvánosságra hozott számos olyan hiányosságot, mely gátolta az előrehaladást. Szép tervekről számoltak be a közgyűlésen, de ne feledjtsük el: minden terv annyit ér, amennyit megvalósítunk belőle.

Reméljük, hogy a szép szavak nem maradnak ígéretek, hanem hamarosan valósággá válnak. A lehetőség a lobb munkára minden Törekvés Sportkör számára megvan, s most azokon a sor, akik az eredmények elérésére az országos küldött közgyűlésen ígéretet tettek. Új egyesületünk 49 000 sportköri taggal a nagy egyesületek sorába lépett. A sportköri tagokban és vezetőkben rejlő képességek alkalmasak arra, hogy az egyesület ne csak számbelileg, hanem eredményei által is valóban „nagy" egyesületté váljék.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztalin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—817. 428—332. Üzemi telefon: 16—78 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

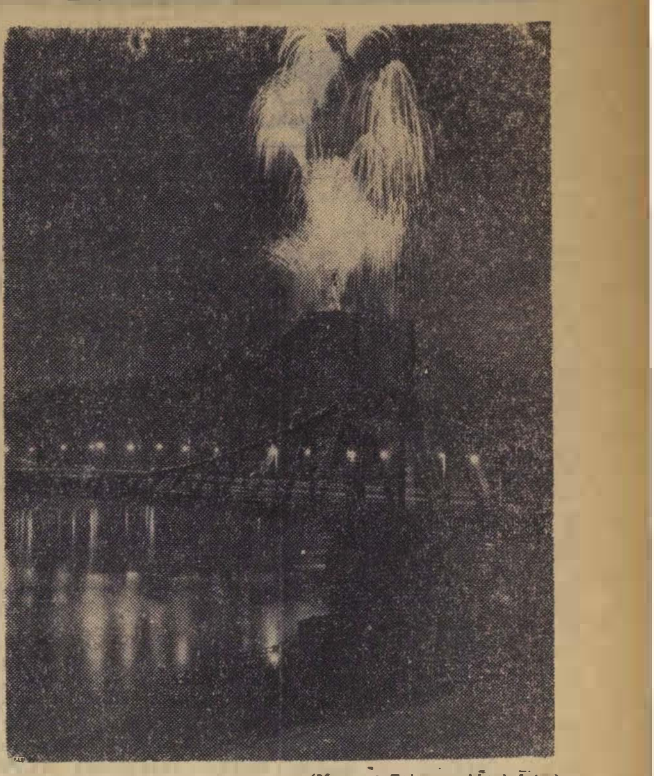
VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 14. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 ÁPRILIS 4.

BUDAPEST – ÁPRILIS 4



(Magyar Foto — Járai felv.)

SZABADSÁGUNK SZÜLETÉSE NAPJA

Akkor is így jött a tavasz, kicsit borongósan, kicsit fáradtan, lassú léptekkel, mintha a vérzivataros, rettegésekkel teli évek az ő örök fiatalságát is megtörték volna. De végül mégis kibontakozott, teljes szépségében, s a fáradt, megpróbáltatásoktól, éhezéstől barázdált arcokra rálehelte az élet színét, a bizakodást, a derűt. Ennek a tíz év előtti tavasznak április 4-e volt az első igazi napfényes, nyarat ígérő napja. Ezen a napon ragyogott legszebben a napfény, arannyal vonta be a házak háború ütötte sebeit, kopott ruhánkat, s az ember végre nem érezte tehernek egyetlen megmentett értékét: *az életét.*

Ki tudna ma már ennek a gyönyörű napnak minden órájára, minden percére emlékezni? Az ébredés pillanatai mindig kuszáltak. Igy volt ez 1945 április 4-én is: tudtuk, hogy új életre ébredtünk, szörnyű álom örvénylő mélységeiből, börtöncellánál mélyebb sötétségből jöttünk, olyan álomból, amely azért volt szörnyűbb minden lidércnyomásnál, mert valóság volt. Emlékszünk, amikor a Magyar Kommunista Párt hívó szavára feljöttünk a múlt és a pince sötétségéből, amikor először simult tenyerünkbe a szerszám nyele, szemünk még idegenül hunyorgott a fényben, még marta, rágta a füst, a romokból felszálló por, a könnyek tüze. Szemünk mélyén azonban már ott csillogott a legnagyobb emberi érzésnek, a hálának a gyöngyszeme is. Ha semmi másra nem emlékeznénk ennek a napnak 1440 percéből, az öröm és a hála könnyeinek ízére örökké úgy fogunk gondolni, mint egy nagy, erős barátság forró pecsétjére.

Nem, nem szégyen, hogy acélos férfiszemek sarkában kibuggyant a könny, amikor gyermekének csonttá fogyott keze az első karéj kenyérért nyúlt. S a kéz, amely a kenyeret nyújtotta, oly erős és ugyanakkor oly gyöngéd is volt. A szovjet katona harcos, kemény keze, amely szilárdan, elszántan szorította a fegyvert. Aki gyermekünknek az első karéj kenyeret nyújtotta, mindnyájunkat megajándékozott a legízesebb, legéltetőbb kenyérrel: *a szabadsággal.* Az elmúlt tíz évben mindent ennek a kéznek köszönhettünk, mindent, ami mindnyájunknak, egész népünknek drága: *hazánk szabadságát, nemzetünk becsületét, békénket, erős országunkat, gyermekeink boldogságát.*

A tíz év előtti boldog ünnep epizódjai talán már elmosódtak, de a napnak, történelmünk legszebb napjának emlékét úgy hirdeti egész hazánk, mint valamely óriási márványtömb. S az elmúlt tíz évről, mint hűséges krónikás számol be virágzó hazánk új élete, minden tája, a legnagyobb alkotásoktól, *Sztálinvárostól, Komlótól* kezdve a legkisebbekig, a *neszmélyi* vagy a *süttői* állomás őrhelyének építéséig. Az elmúlt tíz év kőbe, vasba, acélba öntött krónikája tárul fel előttünk, bármerre járunk hazánk drága földjén, termővé tett földek búzatáblái beszélnek a nagy átalakulásról, az élet győzelméről.

Ennek a krónikának büszkeséggel eltöltő fejezete a vasút tízéves fejlődése. Valóságos könyvet tenne ki, ha csupán fel akarnánk sorolni az új vasúti létesítményeket. Nézzünk meg csupán egy megyét. *Borsodban* 48 új vasúti létesítményt találunk, köztük olyan hatalmas arányút, mint a legkorszerűbb technikai felszereléssel ellátott *Miskolc-rendezőpályaudvar.* S amint tovább lapozunk e könyvben észre kell vennünk, hogy szinte reménytelen vállalkozásba fogtunk: lehetetlenség még a legkiemelkedőbb vasúti alkotásokat is felsorolni egyetlen cikk keretében. Mert ha *Ferencváros* bővítési munkálatairól, az új *Keleti* gurítódombról írunk, a teljesség kedvéért nem szabad kihagyni egész sor új állomásunk, köztük a *komlói* szénpályaudvar építését, de új vonalainkat sem. Ha a *Benczur utcai* napköziotthont és bölcsődét említjük, beszélnünk kell gyermekeink többi új otthonáról éppen úgy, mint a *békéscsabai* vasutas nevelőintézetről. Ha a *pécsi* új rendelőintézetet idézzük példának, akkor kötelességünk példának állítani a sok-sok hasonló létesítmény sorába az idei vasutasnapon átadásra kerülő *Budakeszi* tüdőszanatóriumot is. Ha a vasutas dolgozók munkájának megbecsülését akarjuk érzékeltetni, akkor nem elegendő, ha *Kossuth-díjasainkat* vonultatjuk fel, több száz egyéb kormánykitüntetésben részesített dolgozónk névsorát is ide kellene nyomtatnunk, de nem hagyhatnánk ki az egyszerű dolgozók tízezreit, akik becsülettel, odaadó munkájukkal küzdöttek nagy feladataink megoldásáért. S ha a vasutas dolgozók szociális helyzetének javulását kívánjuk illusztrálni, meghamisítanánk a valóságot, ha csupán a *nyíregyházi* gyönyörű laktanyát említenénk, s nem mutatnánk be a többit, szerte az országban, nem látogatnánk el dolgozóink új lakásaiba, *Székesfehérváron, Miskolcon, Budapesten.*

Csupán ötletszerűen kiragadott példák is bizonyságai annak, hogy gondoskodás, szeretet, megbecsülés vette és veszi körül dolgozóinkat, kezdve az első üzemi fürdő építésén, egészen a legutóbbi 108 millió forintot kitevő bérrendezésig.

Dolgozóink munka- és életkörülményeinek javulása könnyen nyomon követhető és lemérhető az előttünk álló tények alapján. De lemérhetjük a fejlődést dolgozóink belső átalakulásán is. A szervezkedési jogától is megfosztott vasutasság ledobta a múlt bilincseit, öntudatra ébredt, magáénak érzi és tudja a dolgozók hazáját, szereti és ragaszkodik pártunkhoz, hiszen a párt tanításainak, bölcs, előrelátó vezetésének köszönheti felemelkedését.

Vasutasaink nyitott szemmel járnak a szépülő, új életet teremtő hazában. De a múltat sem felejtették el, az elnyomottság, a nyomor évtizedeit. S minden számvetés büszke bizonyítvány arról, mit tudott alkotni a magyar nép a párt vezetésével, a Szovjetuniónak életünk minden vonatkozására kiterjedő segítségével. Ismét, mint vasutunk tízéves fejlődésének bemutatásánál, meddő kísérlet lenne felsorolni mindazt a gazdag tapasztalatot, munkamódszert, a közvetlen, személyes és anyagi segítség ezer változatú megnyilvánulását, amit vasutunk a hős szovjet vasutasoktól kapott, az újjáépítés első perceitől kezdve, az *„500 kilométeres”* és a *túlsúlyos-mozgalom* kibontakoztatásán keresztül a korszerű *tüzelési technika* bevezetéséig. Minden vasútas dolgozó szívébe zárta, személyes barátjának tekinti az élenjáró szovjet vasutasokat, mert nekik köszönheti azt, hogy a legnehezebb feladatok megoldásánál is helyt tudott állni.

A nagy évfordulót megelőző hónapokban, hetekben és napokban a vasúton is forrón lüktetett a felszabadulási verseny. A legnagyobb csomópontoktól a legkisebb mellékvonali állomásokig tüzelte a vasutas dolgozókat az akarat: *odaadó, jó munkával tenni tanúságot drága, szabad hazánk szeretete mellett, a széttéphetetlen magyar—szovjet barátság mellett, a béke védelme mellett.* Arról tanúskodtak a felszabadulási verseny nagy eredményei, hogy vasutasaink nemcsak akarják a békét, hanem kemény akarattal, jó munkával meg is védik. Arról tanúskodott a felszabadulási verseny hangulata, hogy a vasút dolgozói, műszaki értelmiségünk, fiataljaink, dolgozó nőink egységesen, lelkesen követik a párt hívó szavát s szabadságunk 11. esztendejét új győzelmekkel akarják köszönteni, tovább akarnak haladni nagy nemzeti feladataink megvalósításának útján. Pártunk március 4-i határozata világosan megjelölte azokat a feladatokat, amelyekért hazánk további felemelkedése, népünk boldogulása érdekében mindenkinek küzdenie kell azon a helyen, amelyet a párt, a dolgozó nép, népi demokratikus államunk kijelölt a számára.

A vasutas dolgozók legnagyobb nemzeti ünnepünkön, szabadságunk tizedik évfordulóján, a magyar—szovjet barátság nagyszerű seregszemléjén ismét megfogadják: *soha el nem múló hálával, ragaszkodással követik a Szovjetuniót, a sztálini zászlót, függetlenségünk, szabadságunk, békénk oltalmazóját s a felszabadulási verseny nagyszerű eredményeivel felvértezetten, a verseny töretlen lendületével indulnak új feladataik megoldására, új sikerek felé.*

☆ ☆

DICSŐSÉG ÉS HÁLA A FELSZABADÍTÓ SZOVJET HADSEREGNEK!

☆ ☆

Kié lesz a felszabadulási serleg?

A felszabadulási serleg elnyeréséért lelkes küzdelem folyik a versenyben élenjáró vasúti üzemek, csomópontok, szolgálati helyek között. Alább közöljük azokat a csomópontokat, és szolgálati helyeket, amelyek a felszabadulási verseny eddigi eredményei alapján élenjárnak terveik teljesítésében és így előreláthatólag közöttük dől el a felszabadulási serlegért folyó vetélkedés. Ez a sorrend azonban nem jelent egyben helyezési sorrendet is.

VASUTI CSOMÓPONTOK:

Ferencváros csomópont forgalmi dolgozói a fajlagos kocsimozdításnál 113, a kocsikihasználásnál 114 százalékos eredményt értek el. Különösen kimagasló teljesítményt nyujtottak március 27—28-án, amikor az éjszakai szolgálatban 5251 kocsit gurítottak le. A fűtőház mozdonyvezetői 5133 tonna szenet takarítottak meg a felszabadulási versenyben.

Szolnok csomópont forgalmi dolgozói élenjárnak a fajlagos kocsimozdítási terv 114, a terhelési terv 108 és a kocsitartózkodási terv 107 százalékos teljesítésével. A csomópont dolgozói a felszabadulási versenyben átlagosan 30 perccel csökkentették állomásukon a teherkocsik tartózkodási idejét és 2080 tonna szenet takarítottak meg.

Miskolc csomópont forgalmi dolgozói különösen jó eredményt értek el a fajlagos kocsimozdítási terv 119, a kocsitartózkodási terv 106, és a kocsikihasználási terv 114 százalékos teljesítésével. A fűtőház 4570 tonna szenet takarított meg.

Debrecen csomópont vontatási dolgozói elsőnek jelentették a fűtőházak közül, hogy befejezték negyedévi tervüket. A forgalmi dolgozók is kiemelkedő eredményt értek el kocsimozdítási, kocsikifutási és szállítási tervük magas teljesítésével.

FŰTŐHÁZAK:

A fűtőházak versenyében *Budapest-Keleti fűtőház* dolgozói járnak az élen. A felszabadulási verseny időszaka alatt másfélmillió forintot takarítottak meg, a mozdonybrigádok 4800 tonna szénmegtakarítást értek el.

ÁLLOMÁSOK:

Rákosrendező állomás dolgozói igen kitűnő eredményeket értek el a felszabadulási műszakban. Fajlagos kocsimozdítási tervüket 145, kocsitartózkodási tervüket 110, kocsikihasználási tervüket 118, szállítási tervüket pedig 114 százalékra teljesítették. Különösen jó az eredményük a tehervonatok menetrendszerinti indításánál.

Záhony állomás dolgozói dícséretreméltó teljesítményeket értek el kocsimozdítási tervük 135, kocsitartózkodási tervük 112, valamint menetrendszerinti vonatindítási tervük 132 százalékos teljesítésével.

JÁRMŰJAVITÓ ÜZEMI VÁLLALATOK:

A járműjavítók közül eddig a *Szombathelyi Járműjavító* érte el a legjobb eredményt. Élenjár az önköltségcsökkentési és anyagtakarékossági tervek túlszárnyalásával. A vállalat eddig hétszer nyerte el az élüzem címet s a napokban adta át ünnepélyes keretek között a felszabadulás óta kijavított kétezredik mozdonyt, valamint az 56.000-ik kijavított teherkocsit.

A második helyezett, a *Szolnoki Járműjavító ÜV.* kiemelkedő teljesítményt nyujtott járműjavítási tervének 111.7 százalékos, valamint termelékenységi tervének 106.3 százalékos teljesítésével.

A felszabadulási műszak egyik legragyogóbb fejezete

A felszabadulási versenyben sok dicsőséges tettet vittek véghez a pályafenntartási munkások, a vasútépítők. Egyik ilyen az a hősi munka, amelyet a *MÁV Budapesti Építési Főnökség Építésvezetőségének* dolgozói a ferencvárosi egésznapos vágányzár során értek el.

A vágányzárat tíznapos előkészítő munkával március 29-én reggel hat órakor kezdték és célja volt négy csoport angolkitérőnek és két csoport egyszerű kitérőnek kicserélése. A vasúti főosztály — alapos mérlegelés után — öt napot engedélyezett a munkára. Ebben az esetben 85 személyvonatnak és közel 180 tehervonatnak kellett volna menetrendjétől eltérően késéssel közlekednie, ami sok százezer forinttal károsította volna meg népgazdaságunkat. *Haits* és *Heimler* elvtárs műszaki vezetők, a mozgalmi szervek és a dolgozók bevonásával üzemi értekezleten vitatták meg tervezetüket, melynek lényege: *egy nap alatt elvégezni a munkát.* A javaslatokat lelkes, hatalmas munkatempójú cselekvés követte. Az építési főnökség dolgozói *Bohács István, Galvács Sándor* és *Mike János* elvtársak irányító munkájával *az ötnapos vágányzárt 12 órára szorították le,* ami szinte példa nélkül álló teljesítmény.

Az építésvezetőség dolgozóin kívül dicséretesen álltak helyt a villamosfelsővezeték-építésvezetőségi-, a biztosítóberendezési-, a forgalmi szakszolgálat és a helybeli pályafenntartási főnökség dolgozói is, a jó együttműködés nagyszerű példáját adva. Ennek köszönhető, hogy például a harmadik csoport angolkitérő kiemelését 10 órai kezdetre tervezték, de 10 órára már az egész csoport kitérő a helyén volt.

Egy ilyen csoportot azelőtt 100 ember kézi erővel vontatott el a helyéről tíz és fél méter távolságra, ennél a munkánál pedig ezt a műveletet csörlő segítségével nyolc begyakorlott dolgozó 11 perc alatt végezte el.

A vasútépítők ezzel a hősi, áldozatos munkájukkal a felszabadulási műszak egyik legragyogóbb fejezetét írták, öntevékenységükkel, kiváló tervezési és szervezési munkájukkal nagyszerű példát mutattak.

Köszöntünk drága Moszkva, szabadságunk és békénk védelmezőie!

(Foto Agenszivo felv.)

Ifjúsági élet

EGY NAP A KAPOSVÁRI NEVELŐINTÉZETBEN

Ha nem tudnád, el sem hinnéd, hogy ez a nagy sárga épület 346 fiatal lány otthona. A homlokzaton ennyi áll: *Kaposvári MÁV Nevelőintézet* s a nagy előcsarnokban, a folyosókon olyan mély a csend, hogy tisztán behallatszik a kertből a madarak tavaszthívó hangja.

De nem mindig van ilyen csend az intézet falai között — mondja *Szabó Lajos* elvtárs, igazgató. — Délelőtt az épület másik szárnyában elhelyezett általános iskolában, vagy pedig gimnáziumban, tanítónőképzőben, irodai szakiskolán, mezőgazdasági technikumban tanulnak a lányok. Mert az intézet célja nemcsak az, hogy

az otthont pótolja

azok számára, akiknek nem élnek a szüleik, vagy egyéb okból nélkülözik a családi otthont, hanem szakképzettséget is ad kezükbe.

Délután csakugyan megtelenek élettel a folyosók, a nagy ebédlő, a tanulószobák, a szakkörök helyiségei, sőt estefelé a színház- és moziterem is, ahol a színjátszók és a bábjátszó szakkör tagjai próbálnak. A sokféle, igen látogatott szakkör között a legfiatalabb a *vasútmodellező szakkör*, amelynek célja, hogy a leányok közül is minél többen

megismerjék
és megszeressék
a vasútat.

Az idén végző általános iskolások között ugyanis mindössze öten jelentkeztek vasúti technikumba, közülük is kettőt vissza kellett utasítani, mert tanulmányi eredményeik gyengék, és az intézet nem akar szégyent vallani velük.

A gyenge tanulmányi eredmény azonban nem általános: a gyermekek jó eredményekkel hálálják meg államunknak és a vasútnak azt, hogy mindennel ellátják őket, cipőtől kezdve a tornaszerekig, tankönyvektől a szépirodalmi olvasmányokig. Az 58 éve fennálló intézet múltjáról igen helyesen, sok alkalommal szó esik. A gyermekek tudják, hogy a Horthy-korszakban

„szuntyereknek"

hívták elődeiket

szerte a városban. A szuntyerszó ehezőt jelent és nem is csoda, hogy az akkor még fiúnevelő intézet növendékei nem tudtak jóllakni a napi háromszori étkezéssel, a heti kilenc szeri rántott levessel. Most naponta ötször étkeznek, és hetenként annyiszor kapnak húst, mint ahányszor a „szuntyerek" rántottlevest kaptak.

Államunk sokmillió forintot fordít évente a vasutas nevelőintézetek fenntartására, arra, hogy

művelt,

szocialista emberekké

nevelődjenek az árva, félárva és a sokgyermekes vasutas családok gyermekei.

Az intézet növendékei felszabadulásunk 10. évfordulója alkalmából tanulmányi eredményeik további javításán kívül nagyszabású kultúrműsorral is kifejezésre juttatják hálájukat. Ének- és zenekarukat, színjátszógárdájukat, népi tánccsoportjukat, pengetős zenekarukat jól ismerik már a városban, nem egyszer sikerrel szerepeltek a Honvéd Tiszti Ház klub-estjein és a vasutas kultúrotthonban. A vasutas dolgozók megszerették az intézet vasutas gyermekeit, akik büszkék erre a szeretetre és hálásak érte.

A VIT-mozdony építői között

A hatalmas mozdony ott áll a szerelőcsarnok közepén. Vörösre mázolt oldalához létra támaszkodik, a kazán tetején álló barna fiú karcsú alakja eltörpül a mozdony méretei mellett. Feje fölött megcsörren a daru lánca, s a daru lassan helyére emeli a többmázsás kéményt.

Épül a VIT-mozdony, az *Északi Járműjavító ÜV* fiataljainak felajánlása az V. Világifjúsági Találkozó tiszteletére. A gyorsvonati mozdony, mely a 301—001 számot viseli, sokezer kilométert megtett már az acélországúton, többször javították öreg szerkezetét. De a fiatalok határozottan állítják, hogy ilyen gondos munkát, mint amilyent ők végeznek rajta, még nem ért meg. Szebb lesz, jobb lesz, mint újkorában volt.

A mozdony munkalapján mindössze ennyi áll: *nagyjavítás*. Szaknyelven kifejezve valóban nem történik itt ennél több. De látni kell a fiatalokat, akik dolgoznak a masinán, *Kele* Sanyit, aki meglovagolja a mozdony hengeralakú orrát, *Szeleczky* Vilit, aki nyakig olajosan szereli a tengelyágyfedelet, *Petrányi* Imrét, aki izzadó homlokkal erősíti a burkolatot, — és akkor azonnal látni, ez nem egyszerű nagyjavítás, ez olyan munka, ahol a kezet a szív, a lelkesedés mozgatja.

A mozdony, amely történelemről beszél

Ez a mozdony nagyon közel áll a fiatalok szívéhez, híre bejárta már széltében hosszában az egész üzemet és a fiatalok naponta keresik fel a DISZ-bizottságot kérésükkel: *helyezzék őket a VIT-mozdonyt készítőkhöz*. Szinte minden fiatal itt szeretne dolgozni, mert ennek a mozdonynak története szorosan összefűződik a magyar munkásmozgalom történetével.

A 301—001-es 1931-ben került kapcsolatba a munkásmozgalom történetével, ekkor járta be híre az egész világot. Ez az idő egybeesett a tőkés világgazdaság legsúlyosabb válságával. A munkásosztály, a dolgozó nép nyomora egyre elviselhetetlenebbé vált.

Az uralkodó osztály már nem érte be a rendőrségi és csendőrségi üldözés erősítésével, hanem úra törekedett, hogy megsemmisítő csapást mérjen a munkásosztály ügyéért harcoló illegális kommunista pártra. Ehhez kellett ürügyet teremteniök.

1931 szeptember 12-ről 13-ra virradó éjjel felrobbantották a *Bia-Torbágyi* viaduktot, s a mélységbe zuhant az Ostende—Budapesti gyorsvonat, melyet a 301—001. számú mozdony vontatott. A szörnyű katasztrófa 26 halálos áldozatot követelt, közöttük *Morvai* Alajos és *Nemes* Miklós a mozdony vezetője és fűtője életét

Az ürügy

A rendőrség minden nyomozás nélkül közölte a sajtóval: *megállapítás szerint a szerencsétlenség kommunista merénylet következménye volt*. Megvolt az ürügy! A kormány sietve elrendelte a rögtönítélő bíráskodást, a statáriumot — az úgynevezett kommunista bűncselekmények elkövetőivel szemben. A statárium egyetlen büntetésnemet ismert: a kötéláltali halált. Mit törődtek ők azzal, hogy rövidesen kiderült az igazság, megállapítást nyert: a bűnt *Matuska* Szilveszter, egy félőrült követte el, akinek az égvilágon semmi köze nem volt az illegális kommunista párthoz.

Nem ez volt a fontos. A fontos a statárium volt, amelynek alapján 1932 június 29-én *meggyilkolták Sallai és Fürst elvtársakat, az illegális Kommunisták Magyarországi Pártja két vezetőjét*.

És a mozdony ma ott áll az *Északi Járműjavító* nagy mozdonyszereldéjében. Fiatalok dolgoznak rajta, fiatalok építik, fiatalok számára. Olajosruhás díszesek munkálkodnak rajta, akiknek szabadságáért, szebb életéért életét adta *Sallai* Imre és *Fürst* Sándor. Készül a mozdony, mely néhány hónap múlva majd *Varsó* felé viszi a Világifjúsági Találkozó magyar részvevőit.

MAGYARORSZÁG
— UTIKÖNYV —

Egy esztendővel ezelőtt hat újságíró szétszéledt az ország különböző tájai felé, hogy néhány hónapos barangolás után megírja úti élményeit, benyomásait arról a vidékről, országrészről, amelyet bejárt. Céljuk volt: megismerni és megismertetni az egész országot, mindazt, ami a magyar földön, magyar tájakon hasznos, szép, érdekes, valami okból megemlítendő és tudnivaló.

Sajnos nem ismerjük eléggé saját hazánkat. Nem vagyunk utazó nép, s ha valaki utazást emleget előttünk, nyomban a határainkon túl vezető, idegen országokat vagy más világrészeket érintő messzi utakra gondolunk.

Mennyi kincse, szépsége, elfeledett vagy ismeretlen értéke van ennek a mi kis országunknak. Kicsiny és mégis milyen mérhetetlenül gazdag! A féltucat újságíró, aki bejárta hegyeit és völgyeit, beutazta városait és falvait, körülgyalogolta a Balatont és keresztül vándorolt a Bükk erdőrengetegein, örömmel látta Sztálinváros, Inota, Kazincbarcika új szocialista létesítményeit és gyönyörködött Eger, Sopron, Pécs évezredes műemlékeiben; barátkozott a Mátra szurdokaiban legelésző dámvadakkal vagy muflonokkal és megleste a Nyírség természetvédelmi területeinek a jégkorszakból itt maradt növények virágfakadását; búvárkodott a vidéki múzeumok hűvös termeiben és találkozott az új, termékeny Hortobágygyal; ez a hat újságíró, aki ötezer éves történelmi adatokkal, festői tájak, természeti szépségek, vadregényes várromok, gyógyítóvizű források leírásával töltötte meg útinaplóját, ez a féltucat fáradhatatlan felfedező tanúskodhatik róla, semmi mással nem pótolható, soha el nem felejthető, izgalmas, gyönyörű élményt jelentett számára a haza „felfedezése".

S ezzel nagyjából el is mondtuk, hogyan készült az Utikönyv. Munkatársai az ország egész területén összegyűjtötték egy-egy tájra, városra, vagy nevezetesebb helyre vonatkozó történelmi, föld- és néprajzi, művészeti, gazdasági és idegenforgalmi szempontból fontos ismereteket, tudnivalókat s az egész anyagot egységes keretbe foglalva, a legmagasabb irodalmi igényeket is kielégítő színvonalon megírva, a személyes élmény közvetlenségével átfűtött hangon tárják olvasóik elé. Legjobb művészeink, grafikusaink és könyvillusztrátoraink segítettek az íróknak a mondanivaló képes ábrázolásában. Az Utikönyv 648 oldalát több mint 650, túlnyomórészt többszínű rajz, festmény, metszet és fényképfelvétel díszíti... Magyarországon még sohasem jelent meg ilyen bőséggel, ilyen páratlan művészi gazdagsággal illusztrált útikönyv.

A könyv négy nagy tájegységre osztja be az országot. Az első: Budapest, a főváros, az ország szíve. A könyv elmondja a város közel 2000 esztendős történetét, megismerteti az olvasót a régi városrészek — Acquincum, Óbuda, a Vár, Pest-Buda — kialakulásával, a reformkor lázas építkezéseivel, a különböző városrészek egyesítéséből keletkezett Budapest, a fejlődő, fiatal világváros megszületésével. Azután végigvezet bennünket a mai Budapesten; a városban sétálgatva mutatja meg a nevezetesebb épületeket és intézményeket, a fontosabb útvonalakat.

A könyv legnagyobb fejezete: a Dunántúl. Kisebb tájegységekre oszlik s ezeket utazás közben, a menetirány sorrendjében ismerteti meg velünk az író. Az Utikönyv soronkövetkező tájegysége: Észak-Magyarország. Itt nincs szükség külön túrákra, nagyobb utazásokra, az északi hegyvidék keskeny, de természeti kincsekben és látnivalókban hallatlanul gazdag sávját egyszerre beutazhatjuk, elejétől a végéig.

Hazánk negyedik tájegysége: az Alföld. Utikönyvünk utolsó előtti fejezete, melyben bebarangoljuk a Duna—Tisza közét, Magyarország gyümölcsöskertjének gazdag városait.

Függelékül egy Utikalauzt szerkesztettek a könyv végére a szerzők. Az utasember számára fontos és hasznos tudnivalók foglaltatnak ebben a függelékben; a fővárosba érkező vidéki ember megtalálja benne a pályaudvarok jegyzékét, a menetdíjkedvezményekről szóló hivatalos tájékoztatót, a színházak, fontosabb mozik, szórakozóhelyek, vendéglátóipari üzemek, múzeumok, könyvtárak, kiállítási helyiségek összeállítását; a Budapestről vidékre utazó pedig a gyógyfürdőket, éghajlati gyógyhelyeket, turistaházakat, szállodákat, kirándulóhelyeket, természetvédelmi területeket és védett természeti értékeket, továbbá egy részletes népművészeti és népviseleti útmutatót, a vadászati és halászati tudnivalókat, azoknak a városoknak, községeknek, természeti szépségekben, érdekességekben vagy ritkaságokban bővelkedő földrajzi helyeknek betűrendes névmutatóját, amelyeket érdemes, sőt szükséges felkeresni, meglátogatni.

Mindezt összefoglalva, az Utikönyv nélkülözhetetlen vezetője annak, aki e vaskos kötettel a kezében járja az országot, mert lapjairól írásban és képben eléje tárul mindaz, ami figyelemreméltó és megjegyezniváló. Egyúttal hasznos és érdekes olvasmány annak a számára, aki nem utazhat, s otthonában lapozgatva e könyvet, megismeri az országot. Hazánk tükre az Utikönyv: megtalálni benne minden régi értéket és minden új szépséget, a felszabadulásunk óta eltelt évtized fejlődését, országunk és népünk erősödését, gazdagodását.

A könyv külső kiállítása méltó a tartalomhoz. A legfinomabb, hófehér, famentes offsetpapíron készült, különleges nyomdatechnikai eljárással: az illusztrációkat coloroffset nyomással állította elő a Budapesti Szikra Nyomda. A könyv papírját és könyvkötészeti anyagát — különleges ballon-vászonba kötötték — kifejezetten az Utikönyv céljaira gyártották. A könyvből 50 000 példány készült, egy-egy kötet bolti ára 50 forint.

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

A szovjet vasutak életéből

Moszkvából jelentik: Az *Október* elnevezésű vasúti körzetben érdekes kísérleteket végeznek távolbalátó vasúti berendezésekkel. Ezek segítségével a diszpécser a vonal egész hosszában ellenőrizni tudja a vonatok mozgását és a kocsik elosztását.

A távolbalátó berendezések azonban nemcsak erre a célra hasznosíthatók. A teherpályaudvarok kocsifelíró irodáiban a készüléken megjelenő kép — akár a televízióban — mutatja az elhaladó kocsikat, azok számait, típusát, tengelyszámát. A kísérletek igazolták, hogy a távolbalátó berendezést jelzőlappal teljes megbízhatósággal fel lehet használni.

★

A szovjet vasutak 1954. évi személyszállítási tervüket 104,9 százalékra teljesítették. Ez idő alatt 1,6 milliárd ember utazott a Szovjetunió vasutain.

★

A *kalinyini* vagongyár kollektívája a közelmúltban megtervezte a teljesen fémből készült keskenyvágányú vasúti személykocsikat. Az első négytengelyes személykocsisorozat a napokban hagyta el az üzemet. A kocsik hossza 11,2 méter, szélessége 2,3 méter. Gőzfűtés és villamosvilágítás, s kárpitozott ülések teszik kényelmessé az utazást a keskenyvágányú személykocsikon.

★

A *kirovi* körzet *Medvezsjegora* fűtőházában jelentősen segíti a dolgozók munkáját a szemléltető agitáció. A fontosabb, érdekesebb munkaeseményeket a fűtőház területén lévő és külön e célra felállított táblákon közhírré teszik, amit a mozdonyvezetők és fűtők nagy érdeklődéssel tanulmányoznak. Ennek a módszernek alapján egyre inkább közkincsé válnak a fűtőház önköltségének alakulásáról megjelentetett tájékoztatók. Így mindenki tudhatja, hogy milyen részt vállalt a fűtőház gazdaságos üzemeltetésében és a dolgozók önbizalmát nem kis mértékben növelte az a tény, hogy jó munkájuk eredményét — a gazdaságosság tükrében — naponta figyelemmel kísérhetik.

★

Április 1-én lépett életbe a szovjet vasutakon az új vasúti szabályzat. A szovjet vasutasok új szabályzata felhasználja a különféle tapasztalatokat és bevált módszereket, kezdeményezéseket, amelyek nagy sikerrel és eredménnyel segítik a szovjet vasutasok munkáját. A vasutas dolgozók részére hosszabb időn át szemináriumszerűen ismertették az új szabályzat rájuk vonatkozó előírásait.

Az első szabályzatot 1920-ban adták ki. Ez meghatározta a vasúti közlekedés feladatait a hadikommunizmus körülményei közepette. Utána 1922-ben, 1927-ben és 1935-ben adtak ki a Szovjetunióban vasúti szabályzatot. Két évtized telt el tehát a legutolsó kiadás óta. Most — a fejlődés új szakaszán — felmerült a szükségessége olyan vasúti szabályzat kiadásának, amely teljesen megfelel a mai körülményeknek. A szabályzatnak a párt és a kormány történelmi jelentőségű határozatai képezik az alapját, főként az ipar, mezőgazdaság és a közszükségleti cikkek gyártása további fejlesztését illetően.

INDIA

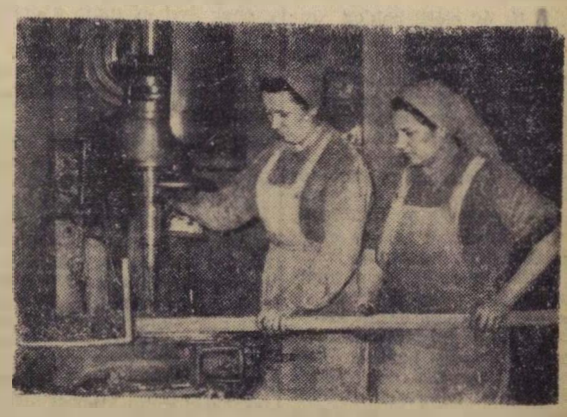
Az ENSZ közlekedési bizottságának értekezlete

Röviddel ezelőtt többnapos értekezletre ült össze 15 állam képviselőinek jelenlétében *Bangkokban* az ENSZ gazdasági, szállítási és közlekedési bizottsága. Az értekezleten az ázsiai országok szállításának problémáival foglalkoztak elsősorban és a közlekedés nagyarányú fejlesztését hirdették a felszólalók. India delegátusa például megállapította, hogy országuk gazdasági fejlődése olyan hatalmas méretű, hogy a vasúti forgalom 20 százalékos növekedésével kell számolni ebben az esztendőben.

Az értekezleten foglalkoztak a kocsifordulók, a vasbetonaljak, a talpfák élettartamának meghosszabbítása és a szakirodalom kölcsönös kicserélése kérdéseivel. Számos javaslat hangzott el a mozdonyok kazánvizének kezeléséről, valamint a különböző vontatási rendszerek helyi megválasztásának problémájáról.

Az ENSZ közlekedési bizottsága egy másik ülésen a veszélyes anyagok szállításával foglalkozott. Ezek között elsősorban a rádióaktív áruk szállításával. A bizottság ezután az országút-jelzéseknek a vasúti jelzésekkel történő egybehangolásával, az országhatárokon történő szállítmányellenőrzések egységesítésével és egyszerűsítésével foglalkozott, majd több határozatot hozott, amelyet eljuttatnak az ENSZ közlekedési albizottságával kapcsolatot tartó valamennyi államhoz, tehát nemcsak az ENSZ-tagállamok közlekedési szerveihez.

Dolgozó nőink a felszabadulási verseny első soraiban



A felszabadulási versenyért folyó harcban a vasutas dolgozó nők is nagyszerűen helytálltak. Sághi Gyuláné és Papp Erzsébet fúrósok a Szolnoki Járműjavítóban az üzem egyik legjobb brigádjaként 159 százalékos átlagteljesítménnyel küzdöttek a felszabadulási műszakban.

(Kovács Géza felv.)

FELSZABADULT, BOLDOG ÉLETÜNKRŐL BESZÉLNEK

Gergely József, Rákosrendező pályaudvar „Szocialista Munkáért Érdeméremmel" kitüntetett állomásfőnöke:

Emlékezés és öröm — az öröm és hála ünnepén

Ki ne emlékezne az idősebbek közül a tíz év előtti Rákosrendezőre. Arra a Rákosrendezőre, amely a viszonylagosan gyenge forgalommal sem tudott, mint siktolatásra berendezett pályaudvar megbirkózni.

Valamit tenni kell — töprengtek az okosok és az egyik fejéből ki is pattant a szikra. Egy kis dombot kell építeni — mondta — és onnan eregetjük, szalasztjuk majd le a kocsikat. Úgy is lett. Minden előrelátás nélkül, rossz liraelrendezéssel és rossz helyen megépült az úgynevezett gurítódomb. De semmi több! Berendezésekkel, szükséges építményekkel senki sem törődött. Elképzelhetetlenül kezdetleges állapotok voltak. 1940-ben csak az lehetett külső forgalmi szolgálattevő, akinek a torka bírta. Az enyém jó darabig győzte. Ugyanis hangszóróról, mikrofonról szó sem volt, de volt egy özönvíz előtti gramofontölcsér, szép, nagy öblös darab, itt-ott horpadt és az idő vasfoga leragta róla a sokszínű zománcot. Én, a külső forgalmi szolgálattevő a domb tetején, egy rozoga széken ülve, a tölcsérbe kiabálva osztogattam parancsaimat reggeltől estig, estétől reggelig, azaz hangszálhasadásig. A gurítós mozdonyok kézi jelzésre toltak hátra, vagy álltak meg, ha ugyan látták a jelzést. A saruállítók maguk eszkábálta, rozsdás bádoggal fedett őrhelyeken tartózkodtak. Mosdó- és öltözködőhelyiséget el sem tudtunk képzelni. Semmi fejlődés a háborúig, azután a háború a meglévő rosszat is megtépázta. A régi raktár üszkös romjai meredeztek a rövid vágányok végében, az irányvágányok itt is, ott is hiányoztak.

Aztán lassan megindult az élet. A vágánycsoportokon hangszórókat helyeztünk el. A gurításvezető tisztahangú mikrofonon keresztül közölte a kocsik gurításával kapcsolatos tudnivalókat. Fényjelzők gyúltak ki a gurítón. Normálmagasságba emeltük a dombot és hozzá arányosan a lírákat. A hiányzó vágányok egymás után épültek. Eltűnt a régi raktár, helyére vágányokat fektettünk. Fényszórókat és izzólámpákat helyeztünk el a gurítón. A mindig piszkos és rossz elrendezésű felsőforgalmi iroda épületének belső falait addig tologattuk, míg világos, tágas, tiszta öltözködőhelyiséget, hideg-melegvizes férfi- és női fürdőt sikerült létesíteni. A vágányok ésszerű átrendezése sok-sok forgalmi lehetőséget biztosít. Hogy mi történt 10 év alatt Rákosrendezőn, azt az bizonyítja a legjobban, hogy 1945-ig a gurító teljesítménye egy-egy 24 órában alig haladta meg az 1600 kocsit, nemrégiben pedig már 3017 kocsi gurult le Rákosrendező gurítódombján.

A fejlődés másként is lemérhető. Vajon 10 év előtt lehetett-e beszélni alulról jövő kezdeményezésről? Hiszen még a főnök hangja sem hallatszott a „mennyországba". Lehetett-e beszélni újító mozgalomról vagy munkaversenyről? Ma az újítómozgalom a dolgozók egyéni önálló kezdeményezése, a munkaverseny élő, érzékelhető valóság. A dolgozók érdeklődnek az eredmények után. Kérik, követelik az értékeléseket. A brigádok nagy harcot folytatnak a mennyiségi és minőségi munkáért, az önköltség csökkentéséért. S dolgozóink állandóan láthatják, érezhetik pártunk, államunk gondoskodását, a szovjet vasutasok nagy segítségét, munkájuk megbecsülését. A legjobbakat magas kormánykitüntetéssel jutalmazták, sokan kiváló és érdemes vasutas kitüntetésben részesültek. Nagy László gurításvezető a „Szocialista Munkáért Érdemérem", Papp Zoltán forgalmi szolgálattevő a „Munka Érdemérem" kitüntetettje, Boross Bálint kocsimester kiváló vasutas, Urbányi János saruállító érdemes vasutas.

Állomásunkon voltak már nagy, eredményes versenyek, elnyertük a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlóját — de ilyen lelkes, élő, mindenkit áthatható versenyünk, mint a felszabadulási verseny, még nem volt. A felszabadulási serlegért folyó nemes vetélkedés megsokszorozta dolgozóink erejét s ezt az erőt nem hagyjuk visszafejlődni felszabadulásunk nagy ünnepe után sem. További kiváló eredményekkel akarunk készülni a nemzetközi munkásosztály nagy seregszemléjére.

TÍZ SZABAD ESZTENDŐ

— Beszélgetés Beró József elvtárssal —

Tíz esztendő, csak így kimondva nem hosszú idő, de tíz szabad esztendő — ennek már súlya, íze van. *Beró József* elvtárs is, ahogy kimondja, érezni hangján a ki nem mondott szavakat, valahogy ilyenképpen: *elvtárs, nehéz erről beszélni, hisz annyi a mondanivalóm, hogy sorolnám 24 órát egyfolytában a tíz év megannyi emlékét és mégsem tudnám hűen kifejezni, mennyit változott az életem.*

Beró elvtárs, *a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* üzemi bizottsága elnökének élete, hányatott sorsa, mint cseppben a tenger, százezrek sorsát, életét tükrözi.

1928-ban lett „felnőtté", akkor kapta kézbe az oklevelet: asztalossegéd. Boldog volt és büszke — mint minden fiatalember életének e nagy állomásán. Aztán hat hónap múlva, akár összetéphette volna segédlevelét, mert használni nem tudta semmire. Munkanélküli lett, s az maradt hét évig. Hogy közben mit csinált? Alkalmi munkákat vállalt, követ tört, villamosvezeték oszlopait festette, és ha semmi nem került hát ödöngött, lesve valami munkalehetőségre. 1935-ben „jobb lett a sora": felvették segédmunkásnak hídépítéshez. De a segédmunkás fizetésért asztalos szakmunkát kellett végeznie. Érdemes folytatni? Érdemes, de csak 1945-től, amikor nemcsak szabad lett, hanem végre ember is!

1945-ben került a kocsiintézőséghez, az asztalosműhelybe. Részt vett a párt és a szakszervezet szervezésében, s közben jó szakmunkájáért csoportvezető, majd művezető lett. A szakszervezetben pedig bizalmi, üzemi bizottsági tag, majd 1950-ben az üzemi bizottság elnöke és az a mai napig is.

Nincs különös életútjában, hisz százezernyien járták ugyanezt. Elegendő bizonyságul itt, a kocsiintézőségben körültekinteni: *Herczeg Ferenc*, az egykori lakatos ma a *Tervhivatal* elnöke, *Bencze Jenő* kárpitosból és *Kellner István* asztalosból néphadseregünk őrnagya lett, *Szabados Ferenc* lakatos — ma műszaki főtanácsos, *Garamvölgyi István* lakatos pedig tanácselnök és lehetne még sokáig folytatni a sort.

De vajon csak ez tükrözi, hogy minden hatalom a dolgozó népé? Nem. Ezernyi más között nézzük csak, hogy az üzemi bizottság, a szakszervezet mennyi mindent nyújtott a munkásoknak a legutóbbi évben. Erről tud legtöbbet mondani Beró elvtárs. Modern, 200 személyes női öltöző épült. 1954-ben 56-an voltak üdülni az ország legszebb helyein és az idén már 76-an jelentkeztek.

A szakszervezet 1954-ben, egyetlen év alatt különböző segélyek címén (születés, házasság stb.) 15 598 forintot fizetett ki tagjainak és javaslata alapján 177-en kaptak rendkívüli segélyt, 50 650 forintnyit. Valamennyi dolgozó szórakozását, fejlődését szolgálták azok az összegek, melyeket kulturális célokra költöttek: 20 600 forint hangszerekre, 9900 forint táncruhákra. Ezenkívül vettek 11 néprádiót, 2 világvevő rádiót (egyik a DISZ-é), mozigépet, székeket a kultúrterembe és a könyvtár néhány tucatról — 10 000 kötetessé fejlődött.

Tíz szabad esztendő — ennek a szónak súlya van és Beró elvtárs e tíz év eseményeiről még nagyon sokat tudna mondani ...

EGY BOLDOG CSALÁD

Boldog, nagyon boldog család a *Jánosiéké*. Dehát hogyne lenne az, amikor életük oly sok viszontagság után jutott az egyenes útra. Ma már keserű emléke csupán *Jánosi* Károlynak a felszabadulás előtti néhány évtized, az 1925-ös évek kőművessegédjének küzdelmei a vállalkozóval, melytől szabadulni vágyva 1930-ban a MÁV Magasépítőhöz került. De a MÁV sem volt sokkal jobb gazda, mint az előző. Szakmunkás-órabért csak nyáron fizetett és a téli hónapokban örülni kellett a kőművesnek, ha segédmunkásfizetést kapott. Már az is megnyugtató lett volna, ha legalább biztosnak tekintheti állását. De ez a biztonság csak 25 év után született meg. *Jánosi* Károlyt csak 1945-ben, a felszabadult országban nevezték ki.

Talán ez a bizonytalanság is közrejátszott abban, hogy a családalapításra hosszú ideig nem gondolt *Jánosi* Károly és csak 1942-ben kötötte össze életét *Háner* Máriáéval. A felszabadulás előtt két kislányuk született és a gyerekek jövője joggal aggasztotta a szülőket. Akkor nem is gondoltak arra, hogy néhány év mulva ezek a gondok elszállnak, szétoszlanak, mint a cigarettafüst. *Marika* és *Jutka* biztos jövő elé tekint majd és a kaposvári MÁV nevelőintézetben végzi tanulmányait.

A biztos jövő reménye *Jánosi* elvtárs szívében csak a felszabadulástól bontogatta szárnyait. Ebben az időben *Pécsett* dolgozott és már a felszabadulás másnapján jelentkezett munkahelyén.

A *Jánosi*-család élete egyre derűsebb lett, megszépült, mint körülöttük az ország. Amikor harmadik gyermekük, *Karcsi* született, 1946-ot írtak. Emlékezetes esztendő volt ez Jánosiék számára, nemcsak amiatt, hogy Karcsi volt a család első fiúgyermeke, hanem azért is, mert Jánosi Károly ebben az évben kapott először forintban fizetést. Az egész ország köszönte a pártnak a stabilizációt, mely véget vetett az inflációnak, a munkásosztály nyomorának.

A felszabadulás utáni első gyermekük születési éve tehát összefonódott az ország nagy eseményével. És Karcsit még három fiúgyermek követte. Mindhármuk születési éve emlékezetes marad nemcsak a *Jánosi*-család, hanem az ország életében is.

Pistike 1949-ben született és ebben az évben Jánosi Károlyból a vasuti főosztály 6/c osztályán előadó lett. Egyszerű munkást emelt vezetőállásba a párt. A munkásosztály győzelmének volt ez eredménye, mint ahogy a munkásosztály győzelmét fejezte ki az is, hogy ebben az évben fejeztük be 8 hónappal a határidő előtt háromféves tervünket. Ez a győzelem átlag 37 százalékkal emelte az ország dolgozóinak életszínvonalát a háború előttihez képest.

Multak a hónapok és 1951-ben a *Jánosi*-családnál újabb kettős öröm történt. Osztályvezetőhelyettessé léptették elő *Jánosi* Károlyt és megérkezett az ötödik gyermek. *Bandi* is. Bandi, ha majd az iskolában történelmet tanul, születési événél ezt a feljegyzést találja: ebben az esztendőben a falvakban megkezdődött a „földindulás". Ezer és ezer dolgozó parasztcsalád szakított régi életmódjával és tért rá a szövetkezés útjára.

Áldozatos munkájáért 1953-ban *Jánosi* Károly mellére tűzték a *„Szocialista Munkáért Érdemérmet"*. Ebben az időben országunkban már diadalmasan folytak az ötéves terv építkezései. Vasutunk a *tiszalöki* vízilépcsőhöz és a *Keleti Főcsatorna* építkezéseihez hordta az anyagot. Az EMAG-gyárban elkészült az ezredik kombájn. Megnyitotta kapuit a nagyszerű *Népstadion*. S e diadalmas, munkasikerekben gazdag évben született *Jánosi Ferike*, a család hatodik gyermeke.

Tíz év telt el azóta, hogy hazánk szabad lett, hogy az egykori kőműves együtt a dolgozók tízezreivel elindult a felemelkedés útján. E tíz év alatt lett Jánosi Károly kőművesből Jánosi Károly osztályvezetőhelyettes. És Jánosi Károly bizonytalan sorsú családjából egy boldog, nagyon boldog család.

Amiről a 10.413-as KÖZÉRT beszél

— Kérek egy kiló cukrot, negyedkiló dióbelet ...

— Tortát süt, Szatmári néni?

— Hát, a gyerekek már nem hagynak békén, hogy a múlt héten sem volt édesztészta ...

Ilyen közvetlen, szinte családias a hangulat ebben a se nem kicsi, se nem nagy, de tiszta, gazdagon felszerelt KÖZÉRT-üzletben. Nem is csoda ez, hiszen a bolt dolgozói már évek óta ismerik az állandó vevőket — és ki nem állandó vevő itt? A *Vereb-család* hiteles tanúk állítása szerint már 40 éve itt vásárol. A bolt dolgozói közül *Tengerdi Margit* itt ült a kasszánál már akkor is, amikor a bejárat felett még az „Általános Fogyasztási Szövetkezet", majd a „Konzum" táblája világította meg az egyszál villanykörte.

Régi üzlet, egyidős a MÁV Északi Járműjavító lakótelepével, s annyival is becsesebb, mert az egyetlen üzlet az egész telepen. De sokat tudnának mondani a régi falak, ha egyszer zárás után elkezdenének beszélgetni egymással! Mennyi apró emberi tragédiának voltak a tanúi, mennyi kétségbeesett hitelkérést, halasztási kérelmet hallottak, amikor a család egyetlen pénzkeresője is az utcára került, s ki tudja, hány éhes száj egész napi táplálékát jelentette az a kiló kenyér, liter tej, amit ideig-óráig „felírtak", s aminek nagyon sokszor hatósági végrehajtás lett a vége.

Sleisz László elvtárs, a 10 413-as KÖZÉRT-fiók vezetőhelyettese azonban már nem azokról az időkről beszél, amikor a bolt egyedül keresett cikkei a liszt, kenyér, krumpli, szárazbab voltak. Három éve van az üzletben, s különösen élénken emlékszik a forgalomnak az utolsó másfél év alatti alakulására. Új, addig nem tartott árucikkeket kellett bevezetni, például külföldi teát, cukrászkészítményeket, minőségi italárut, minőségi felvágottakat. Mint mondják, a boltban olcsóbbfajta kolbászfélét nem is igen érdemes tartaniok, hiszen a MÁV-telep lakói szinte kivétel nélkül disznót ölnek.

De *minden árucikk forgalma* — a kenyér kivételével — *emelkedett a múlt év folyamán*. A liszt, cukor, vaj nyolc százalékos emelkedést mutat 1953-hoz képest. S hogy a kenyérfogyasztás miért csökkent? Egyrészt a vidék jobb ellátása lehetővé tette, hogy a vidéki dolgozóknak ne kelljen Pestről vinniök a kenyeret, másrészt pedig ha egyéb ennivalóból több van, kevesebb kenyér szükséges. Az egyes árucikkek emelkedését, kezdve a péksüteménytől a konzervfélékig és a fahéjig, ki sem lehetne mutatni pontosan, de jó tájékoztatást nyújt, ha megnézzük az üzlet egy évi bevételének növekedését. 1954. első negyedében 587 000, a második negyedben 676 000, a harmadikban 705 000, a negyedikben pedig 707 000 forintot tett ki a forgalom.

— Mi látjuk leginkább, hogy *jobban, nyugodtabban élnek a vasutasok* — összegezi tapasztalatait a boltvezető — s ez nemcsak a forgalom emelkedésében mutatkozik meg, hanem abban is, hogy a fizetési napokon nincs már az a tolongás, mint ezelőtt. Mindenki be tud szerezni annyit, hogy nem kell dekára kiszámítania a család fogyasztását. Csaknem megszüntek már a kicsiny, tízdekás, negyedkilós tételek.

— *És még egyet* — teszi hozzá búcsúzásul. — *Biztosan észrevette az elvtárs, hogy beszélgetni szoktunk a vevőkkel, legalább egy-két szót, de többet nem is igen lehetne napi 800—1000 vásárlóval. Nos, az ilyen beszélgetéseknél mindig gyakrabban kerül szó arról, hogy ezt is, azt is vettek a lakásba, a háztartáshoz, egy-egy bútordarabot, függönyt, rádiót, játékot a gyereknek. Azt akarom ezzel mondani, hogy a telep lakói nemcsak a mi üzletünk forgalmát növelték ám ...*

PÁLÓCZY GIZELLA ELŐMUNKÁS

Valamikor azt gondolta, óvónő lesz. Ez volt a vágya, ez volt az álma. Szerette a gyermekeket és sajnálta őket, hisz látta szülőfalujában, a tokajhegyaljai *Tolcsva* községben, amint a zsellérgyerekek rongyosan, éhesen játszottak a fűben és nézték őt, kerekre tágult szemmel, akinek nagyobb kenyér jutott. Az ő apja kőműves volt báró Wallboth Kelemen birtokán és az akkori körülmények között, a zsellérek sorsát látva, nem volt oka a panaszra. De az ugyancsak a birtokon dolgozó cselédek nyomora megmarkolta a szívét. A kommenciót, amely csak egy hónapra, legfeljebb kettőre volt elég, háromhavonta mérték. Segíteni szeretett volna, legalább a gyerekeken, ezért akart óvónő lenni ...

Amikor Tokajhegyalján is megmozdult a föld, menekült a báró és jussához jutott a paraszt, az ő vágyai is másfelé fordultak. Már lehetett volna óvónő *Pálóczy Giziből*, de most már másképp határozott: alkotni vágyott, két kezével építeni az országot, hisz a nők előtt is széles lett a pályaválasztás lehetősége.

Pálóczy Giziből vasutas lett, pályamunkás. S alig dolgozott néhány hétig, máris újabb lehetőség tárult elé — az előmunkás-tanfolyam. Jelentkezett a tanfolyamra és sikeresen elvégezte. Csak az iskolán tudta meg öreg vasutasok emlékezéseiből, hogy azelőtt nő nem dolgozhatott ebben a munkakörben és a férfiaknál már nagy szerencsének számított az is, ha egy pályamunkásnak sikerült véglegesíttetni magát. És évtizedekbe, protekcióba, ajándék tyúkok, libák sokaságába került, míg egy-egy pályamunkásból előmunkás lehetett, amely már a sikernek, a felemelkedésnek szinte tetejét jelentette.

Pálóczy Gizinek minderre nem volt szüksége. Ahhoz, hogy ő előmunkás lehessen, elegendő volt szorgalma, becsületessége, rátermettsége. Mint ahogy ennyi kellett testvérei közül Magdának, Annának és Gabriellának, hogy kötszövő, hadnagy, műszerész lehessen belőlük.

Megváltozott a világ. Látja ezt Gizi, ha hazamegy szülőfalujába — az új villanyvezetékről, az egykori cselédek frissen épített, takaros házairól, s apja elbeszéléséből, aki az épülő Berentei Hőerőmű főmunkavezetője. De látja mindennapi munkája közben is, hisz egyik legszebb létesítményünknél, az Ut tőrővasút pályamesteri szakaszán dolgozik és itt minden-minden új életünket tükrözi. Erről szól az úttörővasutasok vidám dala, ezt harsogja a csillebérci gyermekvárosba érkezők boldog nevetése, erre figyelmeztet a kirándulók teli hátizsákja, jókedve, derűje.

A szakszervezet 1949-ben 6995, 1950-ben 8204, 1951-ben 10 661, 1952-ben 12 294, 1953-ban 14 263 és 1954-ben 15 782 vasutas dolgozó és családtagja részére biztosított üdülési lehetőséget.

Amíg 1953-ban a vasút társadalombiztosítási költségvetési előirányzata 75 millió forint volt, 1954-ben már meghaladja a 180 millió forintot.

Beváltott ígéretek

A vasutas dolgozók túlnyomó többsége becsülettel beváltotta ígéretét a felszabadulási versenyben, nagyon sok helyen magasan túlszárnyalták vállalásaikat. Nincs lehetőség arra, hogy valamennyi szolgálati helyen végigmenjünk a vállalások teljesítése nyomán. De azoknak a helyeknek a dolgozói is, akik nem szerepelnek összeállításunkban, a jól végzett munka örömével, a beváltott ígéret tudatával zárhatják le a felszabadulási versenyt s indulhatnak új sikerekkel a második negyedévi terv teljesítésére, május 1 méltó megünneplésére.

Állomások

„Felszabadulási őrséget" szerveztek *Budapest-Keleti pályaudvar* dolgozói a felszabadulási verseny utolsó hetében. Az őrség állandóan figyelemmel kísérte a dolgozók vállalásainak teljesítését, megfelelő segítséget nyújtott s hathatósan hozzájárult az egyetlen tényezőben, a kocsitartózkodási tervben mutatkozó lemaradás felszámolásához.

Az együttműködés soha nem volt még olyan szoros *Budapest-Nyugati pályaudvar* és a *Hámán Kató* fűtőház között, mint a felszabadulási műszakban. A hatalmasan megnövekedett darabáru forgalom ellenére sem volt zavar a kocsibeállításban, a vonatképzésben, az induló vonatok összeállításában.

A párosverseny igen szép eredményeket hozott *Esztergom állomáson. Zele József* forgalmi szolgálattevő és brigádja 110 százalékos teljesítményével megelőzte versenytársát, *Vörös Ferenc* forgalmi szolgálattevőt és brigádját, bár az ő 109 százalékos eredményük is figyelemreméltó.

Az élüzem cím elnyerése óta még jobb eredményeket értek el *Kazincbarcika állomás* dolgozói, különösen a kocsitartózkodási terv 136, valamint az átlagos terhelés 120 százalékos teljesítésével.

A miskolci igazgatóság menetirányítói közül az első helyezést *Héjj László* főmenetirányító és brigádja érte el 104 százalékos teljesítménnyel.

212,5 százalékot értek el *Tiszatenyő állomás* dolgozói a rakodási idő csökkentésében. A kocsitartózkodási egységidőt 181 százalékra teljesítették.

Versenyfal-avató ünnepséget tartottak *Aszód állomáson*. A nagyméretű versenyhiradón megörökítették a felszabadulási versenyben élenjáró dolgozók teljesítményeit. Az állomás egyébként — a januárfebruári lemaradás behozásával — márciusban átlag 18 százalékkal túlteljesítette az élüzem szintet.

A munkafegyelem megszilárdítása terén értek el figyelemreméltó eredményt *Tatabánya-alsó állomáson*. A felszabadulási műszakban a kocsikihasználásnál mutatkozott lemaradást is kiküszöbölték.

A pécsi igazgatóság legnagyobb állomása, *Dombóvár*, a gurításban, a vonatok összeállításában, az üzemek és bányák kiszolgálásában magasan túlteljesítette vállalásait.

A munka minőségének javítása volt az egyik legfontosabb célkitűzése *Tatabánya-felső állomás* dolgozóinak. A bányákkal, a cement és mészművekkel szorosabbá tették a kapcsolatot s így behozták az irányvonati tonnaterv teljesítésében fennállott lemaradást is.

Példamutató, balesetmentes munkát végez *Salgótarjánkülsőn Gyöngyösi András* tolatásvezető és csapata. Kocsimozgatási egységidejüket a vállalt 106 százalék helyett 122-re teljesítették. *Kovács Pál* forgalmi szolgálattevő kocsitartózkodási tervét 134 százalékra teljesítette a vállalt 108 helyett.

Az első negyedévben végig tartották az élüzemszintet *Békéscsaba* állomás dolgozói, sőt a felszabadulási verseny befejező heteiben a legtöbb tényezőben túlszárnyalták.

Határidő előtt tíz nappal fejezte be negyedévi tervét *Gödöllő állomás*.

Fűtőházak

Diósgyőr fűtőház dolgozói a *Lenin Kohászati Művek* pontos kiszolgálásán kívül állandóan lépést tudtak tartani a bányák termelésével, amely a felszabadulási műszakban napról-napra emelkedett.

A szentesi fűtőház kimagasló eredményt ért el az anyagmegtakarításban. *Rász Pál* mozdonyvezető és *László Sándor* fűtő szénmegtakarítási tervüket 123 százalékra, *Rima Mihály* motorvezető hajtóolaj megtakarítási tervét 119 százalékra teljesítette. A fiókműhelyben *Lakos Imre* és *Cserháti Gyula* motorlakatos átlagosan 180 százalékos teljesítménnyel dolgozott.

A miskolci fűtőház dolgozói a szovjet módszerek alkalmazásának köszönhetik kimagasló eredményeiket. *Fürjes Vencel* mozdonyvezető és brigádja március 10-től megtakarított szénnel továbbítja vonatait. Március 9-től megtakarított szénnel jár a 411-068-as számú DISZ-mozdony is.

A szegedi fűtőház haszonkilométer tervét 125, százelegytonna kilométer tervét 167 százalékra teljesítette. A szénmegtakarításban is igen szép eredményt értek el a dolgozók, fél hónap alatt 1143 tonna szenet takarítottak meg.

Pályafenntartás

A vágányzárak megrövidítésével segítették a felszabadulási verseny forgalmát a *Tatabánya-felsői VII. pályamesteri szakasz* dolgozói. Március 23-án az engedélyezett 8,5 órás vágányzárat 1 óra 33 perccel, 24-én pedig 1 óra 48 perccel rövidítették meg. Tatabánya-felső és alsó között napi 1200 vágányfolyóméter hosszúsági szabályozási munkát végeztek. A felszabadulási műszak utolsó hetében 700 vasbetonaljat cseréltek.

A Budapest-Terézvárosi pályafenntartási főnökség XV. szakaszának dolgozói Rákosrendező pályaudvar fürdőjének építését a március 31-i határidő helyett már 22-re befejezték.

A pécsi pályafenntartási főnökségnél igen jó eredményeket értek el a dolgozó nők. A parkettakészítésben a selejt állandó csökkentése mellett 129 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozott *Rácz Imréné*. A kertészetben *Fista Istvánné és Zéman Anna* ért el kimagasló eredményt 120 illetve 118 százalékos átlagteljesítményével.

Járműjavítók

55 újítást nyújtottak be a felszabadulási műszak alatt rendezett újítóhéten a *Miskolci Járműjavító* dolgozói. Példamutató újító *Szádeczki László* szerszámlakatos, aki most adta be huszadik újítását. A kocsiosztály dolgozói a többi között a tervezettnél 21 kocsival többet javítottak ki a Lenin Kohászati Művek részére.

A Landler Jenő Járműjavítóban *Szilveszter László* esztergályos vállalta, hogy 180 százalékos teljesítményét 200-ra emeli, az általa patronált *Alberti József* ifi-esztergályost pedig hozzásegíti, hogy 70 százalékát 100-ra emelje. *Szilveszter* elvtárs március 29-én már 220 százalékot ért el, az ifi-esztergályos pedig ugyanaznap 106 százalékot teljesített.

A felszabadulási műszak lendületével a további eredményekért

Írta: Borsodi János, a szegedi igazgatóság vezetője

Az egész magyar dolgozó nép nagy tettekkel, a munka frontján kivívott újabb és újabb termelési győzelmekkel ünnepli szabadságunk tízéves megszületését. A felszabadulási verseny eredményeivel a vasutas dolgozók is újabb tanújelét adják pártunk és kormányunk iránti hűségüknek, a nagy Szovjetunió iránti szeretetüknek.

A szegedi igazgatóság szolgálati helyei elsőként szabadultak fel a vörös hadsereg győzelmei nyomán. Dolgozóink ennek tudatában, méltóan kívánják ünnepelni a nagy évfordulót.

A felszabadulási munkaverseny előkészítése után a párt- és szakszervezeti szervek segítségével nemes vetélkedés indult a tervek túlteljesítése és a gazdaságos üzemvitel érdekében. Január hónapban az igazgatóságok egymásközti versenyében a szegedi igazgatóság hosszú hónapok 3—5. helyezései után első helyezést ért el.

Pártunk Központi Vezetőségének marciusi határozata után a pártszervezetek mozgósító, nevelő munkája — a kommunista példamutatás — még jobb eredmények elérésére adott lendítő erőt.

A felszabadulási műszak eredményei

A mozdonyfélfordulónál a március hó első dekádjában 78,4, a második dekádban 85,9 százalékos volt az eredmény. A kocsifordulónál az első tíz napban 1,9, a másodikban 1,6 napos eredményt értünk el. Az első dekádban a tehervonatok 38,8, a másodikban már 50,22 százaléka közlekedett rendesen. Amíg a felszabadulási műszak előtt a személyvonatok 16,1, a munkásvonatok 8,4 százaléka közlekedett késve, addig a felszabadulási műszakban a személyvonati késés 7,93, a munkásvonati késés pedig 4,08 százalékra csökkent. Sőt március 21—25-e között a munkásvonatoknak csupán 0,7 százaléka késett.

Az általános eredmények elérését sok példamutató egyéni és brigádteljesítmény segítette. *Szilágyi Ferenc* intéző, sztahanovista forgalmi szolgálattevő *Hódmezővásárhely* állomáson a fajlagos kocsimozgatási egységidőt március 1—20-ig 138, a kocsitartózkodási egységidőt 109 százalékra teljesítette. *Lökösháza* állomáson *Karsai Imre* tolatásvezető és brigádja a szovjet síktolatási módszer helyes alkalmazásával a fajlagos kocsimozgatásnál március 25-én 123, a kocsitartózkodási egységidő teljesítésénél 150 százalékos eredményt ért el.

A párttagok mellett fokozottan érvényesült a DISZ-tagok példamutatása. *Zsiga László* mozdonyvezető és *Hakk István* fűtő ifi dolgozók március 25-én *Lökösháza* és *Szolnok* között 1853 tonnás vonatot továbbítottak (813 tonna túlsúllyal), 30 km/óra sebességgel, a menetidő pontos betartásával. Útjukon 9 tonna szenet takarítottak meg. Vontatási szakszolgálatunk globális tervét március hó 21-én befejezte.

Kiemelkedő teljesítményt nyújtott *Urbán Ferenc* mozdonyvezető és brigádja, akik 26-án a 786. számú vonatot 14 százalékos túlsúllyal, 50 kilométeres vállalt sebességgel közlekedtették.

Megtakarított szénnel

Különösen jelentős a vontatási szakszolgálat széntakarékosság terén elért 5008 tonnás megtakarítása. A megtakarított szénnel igazgatóságunk területén március 22-től a negyedév végéig közlekedő vonatokat továbbították.

Szeged fűtőház dolgozói vállalták, hogy március 28 és április 4 között csúcsműszakot tartanak, amelyben legfőbb célkitűzésük 56 tonna szén megtakarítása.

A vállalások teljesítéséhez a szakszervezet egyre javuló versenyszervező munkája nagymértékben hozzájárult. Az üzemi bizottságok a helyi célkitűzések megvalósítása érdekében fokozottan mozgósították a dolgozókat, nagyobb gondot fordítottak a termelési értekezletek színvonalának emelésére, valamint a versenynyilvánosság biztosítására.

Célunk, hogy terveink túlteljesítésével ismételten első helyezést érjünk el az igazgatóságok versenyében. E nagy cél eléréséhez komoly feladat hárul a szakinstruktori hálózatra. A felszabadulási verseny után még nagyobb segítséget kell nyújtaniok a külszolgálati főnökségek részére.

A műszaki konferenciákon, termelési értekezleteken és üzemszemléken a dolgozók által feltárt hiányosságok felhívták figyelmünket azokra a problémákra, amelyek megszüntetése jövőbeni munkánk sikere szempontjából döntő jelentőségű.

Kijavítjuk hibáinkat

Területünkön még nem megfelelő a sztahanovistákkal való foglalkozás. Gazdasági vasutaink nincsenek megfelelően bekapcsolva a munkaversenybe. Még nem érvényesül eléggé a dolgozókkal való fokozottabb törődés. Javítani kell a szakszolgálatok együttműködését. Többet kell tennünk a munkafegyelem megszilárdításáért. Javítani kell a vezetést is, amelyet elősegít az 1955. évi január hó 1-től bevezetett új értékelési rendszer, mert reálisabban tükrözi az igazgatóságok munkáját és az igazgatóságok vezetőinek segítséget jelent a tervteljesítések figyelemmel kíséréséhez.

Különös gondot fordítunk arra, hogy a felszabadulási verseny lendületét töretlenül vigyük tovább május elseje méltó megünneplésére, valamint egész évi tervünk teljesítésének fontossága jegyében, amely alapja következő ötéves tervünk sikeres megindításának.

Pártunk márciusi határozata megteremtette a feltételeket ahhoz, hogy a vasutas dolgozók helytálljanak a termelésben és a tervek teljesítésében. A kitűzött feladatok világosak és lelkesítők, mert további felemelkedésünket, boldog jövőnket jelentik.

Tízéves szabad életünk, békés építőmunkánk hatalmas eredményei még harcosabb, eredményesebb munkára, nagyobb sikerekre lelkesítenek mindannyiunkat.

Aranydiplomás mérnökeink

A szegedi igazgatóság pályafenntartási dolgozói bensőséges összejövetelen ünnepelték Lukács András és Mohácsi Ferenc műszaki főtanácsosokat (középen), aranydiplomás mérnököket, akik az Államvasutak szolgálatában 50 év óta dolgoznak szorgalommal. Különösen a felszabadulás óta eltelt tíz esztendő alatt segítették odaadó és áldozatkész munkával vasutunk fejlődését. Az ünnepségen átadták részükre az érdemes vasutas kitüntetést is.

A BARÁTSÁG ÚTJA*

ÍRTA: J. MAKARENKO

Az Ulan-Bator—Czinin között épülő vasútvonal mentén haladunk előre majdnem két napja, hatalmas hóviharban. Mongólia fővárosától húzódik ez a vasútvonal egyenes sávként egészen a kínai határig, keresztül a behavazott, végtelen sztyeppéken, a Gobi-sivatagon, olyan helyeken, ahol valaha Przsevalszkij, a híres orosz utazó járt. Az új főútvonalat összekötik majd az Ulan-Batortól szovjet területig húzódó vasútvonallal.

Az út két oldalán időnként kőből épült szép, fehér állomások és megállóhelyek, vörös fűtőházépületek, lakótelepek tűnedeznek elő, s közöttük békésen legel a sztyeppén a sok-sok juhnyáj és tehéncsorda, a sok pompás ménes, a rengeteg teve. Csak itt-ott mered elénk egy-egy magányos mongol nemezsátor. Ulan-Batortól az ország déli részén lévő kicsiny, de eleven Szajn-Sanda városkáig (ami „jó forrást" jelent) már lefektették a sineket, amelyeken most vonatok rohannak a tevekaravánok nyomában.

* Megjelent a Pravda február 17-i számában.

Útközben természetesen az új vasútvonal volt a beszédtémánk.

Mongol barátaink szeretettel emlegették a szovjet vasútépítőket, s felsorolták, hogy az épülő vasútvonal milyen hatalmas gazdasági előnyöket biztosít a Mongol Népköztársaságnak.

Az Ulan-Bator—Czinin közötti vasútvonal — fejtegették lelkesen — széles lehetőséget biztosít, hogy az iparcikkek a Gobi-sivatag távoli vidékeire is eljussanak. A közeljövőben már nem lesz szükség arra, hogy gépkocsikat küldjenek ki és karavánokat szereljenek fel. Ezenkívül az új vasútvonalon gyorsan és olcsón jutnak majd el a távoli vidékekről a főváros üzemeibe és áruházaiba az állattenyésztési termékek. S végül, de nem utolsó sorban az új főútvonal még szorosabbra fűzi a három testvéri ország — a Szovjetunió, Kína és Mongólia barátságát.

Az egész nép érdeklődése kíséri a mongóliai vasútépítést. Naponta száz meg száz arat (mongol állattenyésztő) érkezik tevén, lóháton, hogy sok-sok kilométert megtéve, megpillantsa a vasúti pályatestet, gyönyörködjön a mozdonyokban, vonatot lásson.

Útközben találkoztunk Leonyid Grigorjevics Savrovval, a vasútvonal építésvezetőjével. Ez a sokat látott és tapasztalt, javakorabeli férfi gyakran tartózkodik közvetlenül az útvonalon. Beszámolt nekünk az építkezés méreteiről és részletesen ecsetelte, hogyan folyik a vasútvonal építése.

1953-ban kezdtük építeni az Ulan-Bator—Czinin közötti vasútvonalat — mondja. — 710 kilométer az a szakasz, amely a Mongol Népköztársaságot szeli át. 1954-ben az építők befejezték az útvonalon a töltésépítést és 500 kilométer hosszúságban — Ulan-Batortól Szajn-Sandáig a sinek fektetését. Ősszel ezen a szakaszon meg is indult a forgalom. Számos állomást, mozdonyszínt és lakótelepet építettünk az útvonalon. Egy-egy állomás, mint például Csojren, Szajn-Sanda stb. szabályos kis várost képez, amely a pusztaságból nőtt ki.

A legújabb gépek segítségével folyik a vasútépítés. Ekszkavátorokat, bulldózereket, szkréppereket, önkiürítő kocsikat használunk a töltések építésénél. A földmunkákat 98 százalékban gépesítettük. A talpfákat és a sineket sínlerakóval fektetjük le.

A vasút rendkívül nehéz körülmények között épül. Nem könnyű utat vágni a Gobi-sivatagban. Télen rettenetes erejű hóviharok tombolnak, 40 fokos vad hideg dermeszti az embert, nyáron pedig a szörnyű forróság pusztít. Az építőknek néha még ivóvizük sem volt. Nem hiába állítja a mongol közmondás, hogy jobb bárhol ökörnek születni, mint a Gobi-sivatagban embernek. A szovjet emberek azonban minden nehézséget legyőztek. Dehát azért szovjet emberek!

Az építők most Szajn-Sandától délre dolgoznak — folytatja Leonyid Grigorjevics Savrov. — Nemsokára találkoznak a kínai építőkkel, akik észak—déli irányban építik az utat.

★

Egyik éjjel rettenetes hóvihar kerekedett s mi egy sátorban kerestünk menedéket, az úttól nem messze. Élénk tekintetű, széltől cserzett arcú, hatvan év körüli arat fogadott bennünket. Szívélyes vendégszeretettel készített helyet a forrón izzó kis vaskályha mellett. Narancs színű delit (köntöst) viselő felesége kedvesen kínálgatott tejes teával, élelemmel.

— Nappal, napsütésben tekintsék meg az útépítést — mondja a sátor gazdája s közben rágyújtott hosszúszárú pipájára —, hiszen éjjel még a róka is csak a farkáig lát.

Ezután a meggyújtott pipát mongol szokás szerint szívélyesen átnyújtotta nekünk.

— Szerencsések vagyunk, hogy mellettünk áll idősebb testvérünk, az orosz nép — folytatta a sátor gazdája. — Segédkezet nyújtott a gyárak és üzemek építéséhez, a bányák berendezéséhez, most pedig nagy vasútvonalat épít a sivatagban. Mert hatalmas út ez! — kiáltott fel az arat. — A testvériség útja!

Hamarosan néhány arat lépett a sátorba — a szomszédok. Ők is, akárcsak vendégszerető házigazdánk, tisztában voltak a vasút építésének minden eseményével. Pipára gyújtottak, majd kezükbe vették a porceláncsészéket s nyomban bekapcsolódtak beszélgetésünkbe.

A bőséges és ízletes étkezés után a sátor gazdája kezébe vette a morenhurt (húros nemzeti hangszer), melyet fából faragott lófej díszít, s rázendített.

Az öreg arat lelkesülten, boldogan dalolt a vasútépítésről:

Sokszáz kilométeren vezet az út.
A sínek csillognak, mint a hűr.
Rajtuk messze száguldanak a vonatok.
Az építők nem riadnak vissza sem sivatagtól, sem fagytól.
Hóvihar és fergeteg alázatosan juhászkodik lábunkhoz:
Barátság és hőstett előtt nincs akadály!...

Másnap reggel fényesen csillogott a nap a Gobi-sivatag fölött. Vakítóan szikrázott a csodálatos fehérségű hó, mely egyenletes, pelyhes takarójával mindent beborított. A szélcsendben szinte érezni sem lehetett a reggeli fagyot. A tehervonat kerekeinek csattogása, az építők szófoszlányai úsztak a levegőben.

Már több órája úton voltunk. A napsütötte, fehér sztyeppén messzire világított a magas töltés, élénk meredeztek a már kész és épülőben lévő vasútállomások és lakótelepek, feltűntek a talpfát, sineket, homokot, követ szállító vonatok.

A vasútépítők keményen folytatták harcukat a sivatag ellen. A napsütésben csillogó acélsinek már helyükön feküdtek sok-sok kilométeren át Szajn-Sandától délre. A sínlerakó napról napra sebesebb ütemben halad előre. A robbantók befejezték munkájukat az Ulan-ulai sziklás hegyszorosban. Még hátra van a futómosok övezete. De bármilyen nehézségek is tornyosuljanak, a szovjet építők megtartják szavukat — határidő előtt átadják a forgalomnak a barátság útját.

— Még ezen a télen befejezzük az útépítést a vasútvonal egész hosszában — jelentették ki az építők — s ősszel majd elindulhatnak az első vonatok!

Barátság és hőstett előtt nincs akadály — amint ezt az öreg arat is megénekelte!

SPORT

Törődjünk többet a játékosok nevelésével

Egyesületünket, a Törekvés SE-et hosszú évek óta a Szombathelyi Törekvés képviseli az ország legjobbjai között. Érthető tehát, ha megnövekedett egyesületünk tagjai, szurkolói szeretettel és nagy érdeklődéssel kísérik legjobb csapatunk szereplését.

Ez a megkülönböztetett figyelem bizony az utóbbi években gyakran aggodalommal vegyes. S tegyük mindjárt hozzá: az aggódásra meg is van az ok.

Az elmúlt évben csak az utolsó három mérkőzésen végbevitt — kétségtelen minden elismerést megérdemlő — bravurral sikerült a csapatnak a kiesést elkerülnie. A múlt évi hajrá után sokan azt remélték, hogy az új esztendő nyugodtabb lesz: a szombathelyi gárda még a hajrá előtt biztosítja a bennmaradását. Ehhez a remélt nyugodtsághoz természetesen az is szükséges lett volna, hogy a csapat jó rajtot vegyen. Ez azonban nem így történt. Vizsgáljuk meg a Törekvés SE legjobb csapatának kétségtelen gyenge szereplésének okait.

A pár héttel ezelőtt Budapesten sorrakerült Bp. Honvéd—Szombathelyi Törekvés mérkőzés előtt belátogattunk a szombathelyi csapat öltözőjébe. A készülődés idejét igyekeztünk felhasználni arra, hogy egy kis képet nyerjünk arról, hogy mi a helyzet a szombathelyi csapat körül. Beszélgettünk játékossal és edzővel egyaránt. Körmendi Gyula edző elmondta, hogy tapasztalata szerint a csapat a legtöbb évben, a tavaszi idény megkezdésekor gyengén szerepelt. Ez elsősorban annak tulajdonítható, hogy a felkészülés lehetősége a többi csapattal nem egyenlő. Szombathelyen általában hosszú ideig tart a havazás, a pálya kora tavasszal gyakran használhatatlan állapotban van. Így volt ez ebben az évben is. A Honvéd mérkőzést megelőzően például a fővárosban tartotta kétkapus edzését a csapat, mert a hazai pálya játékra alkalmatlan volt. Nagy hiba az is, hogy Szombathelyen jelenleg nincs NB II-es csapat és így az otthoni edzéseken rendre csak igen gyenge képességű csapattal mérheti összetudását az NB I-es gárda. Ez sem járul hozzá a csapat fejlődéséhez. De ebben az évben még egyéb gátló körülmények is jelentkeztek a rajtnál. Varga, a csatársor irányítója például az első forduló előtti edzésen megsérült, s hosszabb ideig nem állhatott a csapat rendelkezésére. A kitűnő játékos hiánya erősen érezhető volt a csatársorban.

Az edző által elmondottak valóban okai lehettek a csapat eredménytelen szereplésének, de érzésünk szerint a felsoroltakon kívül mélyebbre nyúlik a sikertelenség gyökere.

Az általunk látott mérkőzésen gyakran igen jól játszott a csapat és ez azt bizonyítja, hogy képességben nincs hiány. Bajnokcsapatunktól ugyan vereséget szenvedett a szombathelyi gárda, de a szakemberek és a tárgyilagos nézők megítélése szerint könnyen meglepetés is születhetett volna ezen a találkozón.

Bármennyire is egységesnek mutatkozott a csapat a pályán, rövid megfigyelésünk alatt úgy tűnt, hogy ez az egység csak pályán belül van. A mérkőzésre való készülődés alatt bizony nyoma sem volt ennek az egységnek. A csapat edzője például csak a közvetlen bemelegítés előtt érkezett az öltözőbe. Nem hisszük, hogy hajdan kitűnő képességekkel rendelkező játékos, Körmendi Gyula szívesen vette volna, ha az ő idejében edzője nem töltötte volna vele együtt a mérkőzést megelőző félórát. Hiszen ilyenkor számtalan körülményre hívhatja fel az edző a figyelmet, s mindezeken túl, minden sportembernek jól esik az, ha érzi és tudja, hogy vezetője a mérkőzést megelőző időt vele tölti. De maguk a játékosok között sem volt baráti a hangulat. A fiatalabb játékosok egy-egy tréfába burkolt megjegyzése láthatóan bántotta a tapasztalt, idősebb játékosokat. Valahogy úgy tűnt, hogy ez a csapat játéktéren kívül nem tartozik eggyé. Pedig a siker egyik előfeltétele a pályánkívüli jó kollektív szellem.

Ezt a kényes kérdést természetesen egy mérkőzés előtt nem lehet tisztázni, ehhez hosszú és türelmes munka kell. Ez az oly sokat emlegetett és valóban nélkülözhetetlen nevelés kérdése. De vajon milyen lehet a nevelés egy olyan csapatban, ahol a hosszú éveken át sikerrel szerepelt sportembert nem becsülik meg kellőképpen. Példa erre Tölgyesi Lajos esete. Tölgyesi Lajos húsz éven át küzdött hűségesen a szombathelyi klub színeiért. Az idő sajnos eljárt a kitűnő képességű játékos felett és mikor arra került a sor, hogy végleg szögre akassza a futballcipőt, ezt a körülményt csak tudomásul vették a vezetők, de nem állították a fiatalabb játékosok elé példaképül. Tölgyesi pedig megérdemelte volna, hogy szebb búcsút vegyen tőle egyesülete.

Érzésünk szerint Tölgyesi Lajos esete csak figyelmetlenség, de nem rosszakarat. A jó vezető azonban nem lehet figyelmetlen, mert az megbosszulja magát. A fiatalabb játékos, a jelenleg még a csapat színeiért küzdő labdarúgó — ha nem is említi meg az ilyen esetet — megjegyzi a történteket. Sőt el is gondolkodik rajta.

Nem mondunk újat vele, de szeretnénk, ha Szombathelyen is elgondolkodnának azon a kérdésen, hogy a nevelés problémája mennyire fontos feladat. Nem elég egy sportolót csak játéktéren képezni, törődni kell vele a pályán kívül is. Ha Szombathelyen nagyobb fontosságot tulajdonítanak ennek az elengedhetetlen kérdésnek, eredménye minden valószínűség szerint a zöld gyepen is meg fog mutatkozni. Így szeretné ezt az a sokezer Törekvés szurkoló, aki vasárnaponként a labdarúgó-eredmények jelentésekor elsősorban a Szombathelyi Törekvés eredményére kíváncsi.

(mécs)

Miért szerepel gyengén a Miskolci Törekvés?

Az egész ország sport-társadalma s közöttük mi miskolci vasutasok is nagy érdeklődéssel vártuk a bajnokság első és második osztályában szereplő vasutas labdarúgó csapatok ez évi mérkőzéseit. Az eddigi mérkőzések során a Miskolci Törekvés sajnos csalódást okozott többezres szurkolótáborának. Ez a csalódás azonban nem egészen a Miskolci Törekvés hibája. Már a felkészülés során történtek olyanok, amelyek kihatottak a csapat szereplésére. Például a Budapesti Törekvés átigazolt négy elsőosztályú játékost, ugyanakkor a mi csapatunk részére még azokat a játékosokat sem igazolták át, akik leszereltek hadseregünkből és átigazolásuknak semminemű akadálya nem volt.

Mi úgy látjuk, hogy a Törekvés Országos Elnöksége főcéljának a Budapesti Törekvés jó szereplését tekinti és nincsenek tekintettel arra, hogy a miskolciak eredményeit is 6—7000 vasutas és többezer miskolci dolgozó kíséri figyelemmel. Az Országos Elnökség úgylátszik nem törődik azzal, hogy a Miskolci Törekvés rosszul szerepel, nem vizsgálják a gyenge eredmények okait, nem nyújtanak segítséget azok megszüntetéséhez.

Nekünk nem az fáj, hogy a Budapesti Törekvés jól szerepel, hisz ennek valamennyien örülünk. De fáj az, hogy a mi csapatunkkal nem törődnek, a játékosok nem kapják meg azokat a kedvezményeket, melyeket szemos hozzánk hasonló sportkör megkap, hogy mi amolyan „árvagyerekek" vagyunk a vasutas sportolók nagy családjában.

A miskolci szurkolók nevében
Bakó János

HÍREK

— *FELSZABADULÁSUNK 10. ÉVFORDULÓJÁNAK* tiszteletére a párt és a nép ügye érdekében kiváló munkát végzett vasutasok számára a vasút politikai főosztály ünnepélyt rendezett. Az ünnepi beszédet *Bognár Imre* elvtárs, a vasut politikai főosztály vezetője mondta, majd emlékplakettekkel és emléklapokkal jutalmazták meg azokat az élenjáró párttagokat, akik az eltelt tíz esztendő alatt a szocialista vasút építése terén kiváló munkát végeztek.

— **A Jávor utcai éjjeli szanatórium** építői a 22/2 Építési Vállalat dolgozói felajánlották, hogy a szanatóriumot 1955 november 7-re átadják rendeltetésének. A felajánlás eredményeként az éjjeli szanatóriumot még ez évben birtokba vehetik a vasutasok.

— **Április 4-én** felszabadulásunk 10. évfordulóján helyezik üzembe a 728 000 forint költséggel létrehozott debreceni orvosi rendelőt.

— **Az épülő győri pályaudvar** egyik érdekessége lesz, hogy a felvételi épületből a poggyász- és postacsomag-szállítás a peronokhoz külön alagúton, a peronok szintjére pedig felvonókkal fog történni.

— *AZ UJ NYIREGYHÁZI BÖLCSŐDÉT és a debreceni óvodát, mely összesen 1.967 000 forint beruházással épült, április 4-én átadják rendeltetésének.*

— **A második ötéves terv**ben megkezdik a MÁV vidéki rendelőintézetek hálózatának építését. Elsőnek a *székesfehérvári*, majd a *szolnoki* rendelőintézet épül fel. A kétemeletes fehérvári rendelő tervei már elkészültek és eszerint az épület térfogata 13 000 köbméter, építési, berendezési és felszerelési költsége pedig 6,000 000 forintra tehető.

— *PESTERZSÉBET-felső állomás dolgozói április 3-án megkoszorúzták a pesterzsébeti hősi emlékművet.*

— **A 75 férőhelyes** 1,425 000 forint költséggel épült miskolci vasutas bölcsőde május 1-én nyitja meg kapuit.

— **Seregélyesen**, a volt Hadik-kastély területén épül az iskolaszanatórium jellegű új MÁV Fiúnevelő Intézet. A tervezést a MÁV Vasúttervező ÜV még ez évben befejezi és a kivitelezés munkái 1956 január hónapban megkezdődnek.

— **Tovább gépesítik** a rakodási munkákat. Jelenleg 36 darab keretes és darupályán mozgatható úgynevezett bakdaru felszerelése folyik több pályaudvarunkon.

— *FELSZABADULÁSUNK ÜNNEPÉN kezdi meg munkáját az uj debreceni orvosi rendelő.*

— **A 240 ágyas** Budakeszi tüdőszanatóriumot az idei vasutasnapon átadják rendeltetésének.

— **Teljesen átalakul** a miskolci felvételi épület. A megnövekedett utasforgalom kielégítésére például a jelenlegi étterem váróteremmé alakítják át a jelenlegi váróterem magas légterének kettéosztásával nyert elsőemeleti térben helyezik el a kultúr- és diákvárótermet.

— *BŐVÜL A KAPOSVÁRI NEVELŐINTÉZET. Uj hálótermek, nevelőszobák, tanáriszobák és szertár épül. A tornatermet és a konyhát a korszerű követelményeknek megfelelően átépítik.*

— **700 000 forint költséggel** bővítik és korszerűsítik a MÁV Kórház tüdőosztályát.

— **Ez év augusztusában el**készül a péceli volt Ráday-kastélyban a vasútas betegotthon. A kastély, mely védett műemlék, épségben marad az átalakítás során. A melléképületekben korszerű konyha, öltöző, mosdó, étkezőhelyiség és pihenőszoba nyer elhelyezést.

— *A DEBRECENI JÁRMŰJAVITÓ FIATALJAI felszabadulásunk 10. évfordulója alkalmából gyönyörű zászlót ajándékoztak a KOMSZOMOL-nak.*

HELYREIGAZITÁS

Legutóbbi számunk „Az idegen kocsik gyors kezelése: önköltségcsökkentés" — című cikkébe elírás került. Helyesen: A **pécsi** igazgatóság tervosztályának . . .

LAKÁSCSERE

Szeged. Hajós utca 4/a. alatti kétszoba-konyhás lakásomat elcserélném budapesti, vagy Budapest környéki hasonló lakással. Érdeklődés: Budapest, IX., Mester utca 1, Puskás József.

Üdvözlet a néphadseregből

Amikor bevonultam néphadseregünkbe, azzal búcsúztam elvtársaimtól, munkatársaimtól: „*Nem hozok szégyent a Landler-üzemre*". Sok ezt válaszolták: „*Te is büszkén olvashatod majd a mi eredményeinket.*" Azt hiszem, mindkét részről megtartottuk az ígéretet: a *Landler Jenő Járműjavító* elnyerte a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját, a felszabadulási versenyben is kimagasló eredményeket értek el a dolgozók, engem pedig bevonulásom után rövidesen századunk DISZ-titkár helyettesévé, majd párttitkárrá választottak meg. Velem együtt vonult be a Landler-üzemből *Seri Árpád* elvtárs, reá is büszkén gondolhatnak az üzemből: ő tiszthelyettesi iskolára ment. Néphadseregünk, az elvtársak bizalmát személyes példamutatással igyekszem meghálálni. Sokat foglalkozom raj- és szakaszagitációval, megalakítottuk a kultúrgárdát, amely április 4-én mutatkozik be ünnepélyesen.

Visszatérve az üzembe, igen sok elbeszélnivalóm lesz, s úgy érzem, jól értékesíthetem majd itteni tapasztalataimat, főként üzemünk szervezeti és DISZ-életében. Addig is jó erőt, egészséget, újabb munkasikereket kívánok a Landler-üzem minden dolgozójának.

Scheffer Lajos

Gondoskodás az emberről

A *Gazdasági Vasutak* dolgozói még csak rövid ideje tartoznak a *Vasutas Dolgozók Szakszervezetének* nagy családjához, de már nem egy esetben tapasztalhatták a szakszervezet segítőkészségét. Ezúttal csak egy példát ragadok ki a sok közül. 1954. októberében *Szabó József* vonatvezetőt, pásztói üzemfőnökségünk dolgozóját súlyos baleset érte. A pásztói kórházban ápolták, de sajnos állapota nem javult kielégítően. Az üzem kollektívája erre írásban kérte a Gazdasági Vasutak szakszervezeti intézőbizottságát, hogy ha lehetséges, beteg társukat szállítsák át a MÁV Kórházba. A szakszervezet társadalombiztosítási osztálya haladéktalanul meglátogatta Szabó elvtársat a pásztói kórházban, s a gyorsabb gyógyulás érdekében a MÁV Kórházba szállíttatta. Szabó elvtárs azóta a legodaadóbb ápolásban részesül, az orvosok, az ápolók, de még a kórház betegei is mindent elkövetnek mielőbbi felgyógyulásáért. A Gazdasági Vasutak pásztói dolgozói, valamint *Szabó* elvtárs és felesége levélben fejezték ki köszönetüket a szakszervezetnek a gyors segítségért, az emberről való gondoskodás ilyen szép megnyilvánulásáért.

KOVÁCS KÁLMÁN,
a G. V. szakszervezeti intézőbizottságának elnöke.

Levelezőink írják

Elismerés

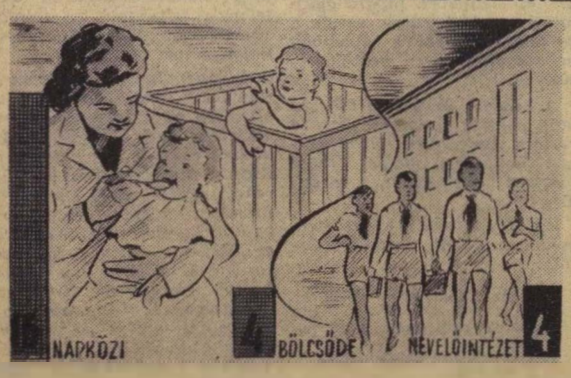
A vasút szállítási munkáját nagyon megkönnyíti és elősegíti, ha a fuvarozó vállalatok dolgozói is jó, odaadó munkát végeznek. Ezért, mint a *Budapesti Rakodási Főnökség* vezetője, elismerésemet és köszönetemet fejezem ki ezúton is a *MÁV Autófuvarozási Főnökség* két kiváló gépkocsivezetőjének, *Kovacsik* és *Lakatos* elvtársnak. A több mint két éve állandóan hozzánk vezényelt FM 183-as számú tehergépkocsin teljesítenek szolgálatot. A rakodási főnökség megbízásait a legbecsületesebben, a legpontosabban végzik el s gépkocsijukat olyan gonddal és szeretettel tartják karban, mintha legkedvesebb gyermekük lenne. Nem csoda, hogy gépkocsijukkal immár közel 200 000 kilométert tettek meg főjavítás nélkül. Köszönjük a MÁV Autófuvarozási Főnökségnek is, hogy két ilyen megbízható, lelkiismeretes dolgozót osztott be hozzánk.

Bagdács János,
MÁV Budapesti Rakodási Főnökség

Köszönet

Nemrégiben tértem vissza *Hajdúszoboszlóról* és sietek köszönetet mondani az ottani két hétért, először is pártunknak, valamint a szakszervezetnek, amelyek lehetővé tették, hogy a dolgozók az ország legszebb, legegészségesebb üdülő- és gyógyhelyein pihenhessenek, kereshessenek gyógyulást. És azoknak, akik közvetlenül, odaadó munkájukkal teszik igazán kellemessé a pihenést, segítik elő a gyógyulást: dr. *Csomor* fürdőorvosnak, *Mózes Mihálynak*, a vasutas gyógyüdülő gondnokának, *Palásti István* főszakácsnak s az üdülő minden dolgozójának. Csak jellemző esetként említem, hogy a gondnok elvtárs mindennap végigjárta a szobákat, érdeklődött az üdülők kívánságai iránt, s azok számára, akik az erős meleget szerették, pótfűtőelőanyagot adott. Szórakozásban, kultúrában, kirándulásokban sem szűkölködtünk. Valóban úgy éreztük magunkat, mintha második otthonunkra találtunk volna a vasutas szakszervezet üdülőjében.

Boros József,
Budapest—Nyugati pályaudvar.



Amíg a felszabadulás előtt sem napköziotthonunk, sem bölcsődénk nem volt, addig a felszabadulás óta a dolgozók életének megkönnyítésére 16 napközi otthont, 4 bölcsődét bocsátottunk a vasutasok rendelkezésére. Emellett 4-re emeltük a vasutas-nevelőintézetek számát, ahol 1180 gyermek tanul és nyer otthonias elhelyezést.

KIÁLLÍTÁS

A közlekedés tíz éves fejlődését mutatja be az a kiállítás, amelyet pénteken nyitott meg ünnepélyes keretek között *Katona* elvtárs, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese. A Közlekedéstudományi Egyesület rendezésében megnyílt kiállítás különösen a vasút fejlődéséről ad átfogó képet. A kiállítást április 1-től 10-ig. naponta 9—17 óra között lehet megtekinteni az UVATERV Molotov tér 1. szám alatti kultúrtermében.

KERESZTREJTVÉNY V.

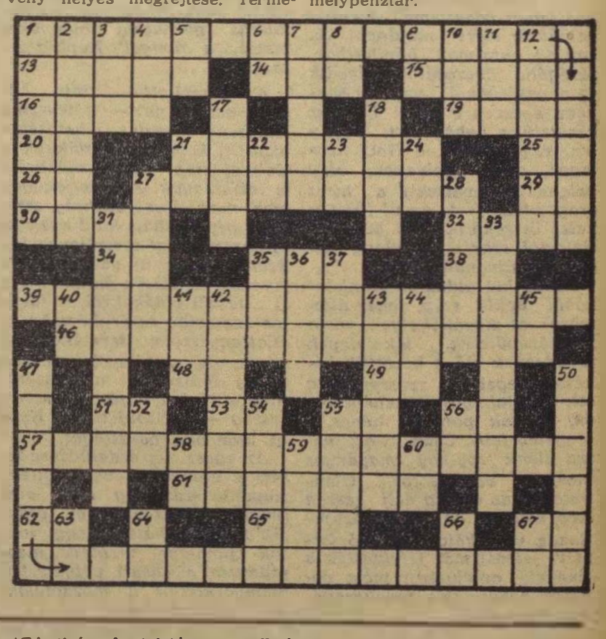
Vízszintes: 1. A magyar dolgozók örömnapja. 13. Vándorló. 14. Ha már megvan, legyen kövér. 15. Marx, Engels tanait az imperializmus korszakára alkalmazta. 16. Szovjet nép. 19. Német város. 20. L. R. 21. Ilyen csikozás is van. 25. Kicsinyítőképző. 26. Bíz vége. 27. A kocsikat aggatja. 29. Opera kezdet. 30. Gyümölcs. 32. Kepe. 34. Ékezettel egész. 35. Sebhely. 38. Igekötő. 39. Szovjet **módszer a pályafenntartási munkánál. 46. Ilyen értekezlet lesz minden szolgálati helyen április** 1—15. között. 48. Vissza: mai nap. 49. Álom magánhangzói. 51. Sir. 53. F-fel a szájban van. 55. Nem kedvel. 56. Személyes névmás. 57. Állomás Somogyszob—Barcs között. 61. Egyik budapesti pályaudvarunk. 62. Tiltószó. 65. Piros németül. 67. Rozsos Oszkár.

Függőleges: 1. Európai ország. 2. Hevít. 3. Afrikai futómadár. 4. Időemelkedés. 5. S. D. 6. Rangjelzés. 7. Telefonban hallható. 8. Jószívű teszi. 9. Tanul vége. 10. Albán pénz. 11. Á. N. Ó. 12. Szovjet gyorskorcsolyázó bajnok. 17. Ilyen levél is van. 18. Mértani fogalom. 21. Netán. 22. Vége a percnek. 23. Buzdító szó. 24. Régi harci eszköz. 27. Kerti növény (ék. föl.) 28. A végtagja. 31. Építestek. 33. Megmenti másnak az életét (utolsó kockába két betű). 35. Testrész. 36. Ész. 37. G. A. E. 40. Járunk rajta. 41. Vas keverve. 42. Jugoszláv város. 43. Közet. 44. Idegen száz. 45. Vissza: őrző. **47. Betartása elengedhetetlen a minőségi munka szempontjából.** 50. Semmittevés. 52. Igevégződés. 54. Becézett férfinév. 55. . . . rv. Út- és Vasúttervező Vállalat rövidítése. 56. Ékezettel álló víz. 58. Helyhatározórag. 59. Vissza: gyakran az időnek is van. 60. Téli sport. 63. Igekötő. 64. Fa része. 66. Irány. 67. Rang.

Beküldendő: vízszintes 1., 39., 46., függőleges 47. **Beküldési határidő:** április 13. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A IV-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Termelékenység emelése. Karaskevics, Dinamométer. Gazdaságosság. Óvd az árut.

Könyvet nyertek: Burján Andrásné, Hatvan, Mohács utca 35. Kirnast Sándor vez. raktárnok, Bp., XIV., Czobor utca 48/a. Vargyay Judit naplózó, Veszprém, Arany János út 9. Thury Erzsébet, Mezőtúr, vasútállomás, személypénztár.



SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—905 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76. 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 8. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 15. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 ÁPRILIS 11.

Az elmúlt tíz esztendő áldozatos harcal biztosítják gyermekeink, ifjúságunk boldog jövőjét. Képünkön a Szolnoki Járműjavító óvodásainak egyik csoportját látjuk „munka" közben.
(Kovács Géza felv.)

ÜNNEP UTÁN – ÜNNEP ELŐTT

A nagy ünnep után új munkanapok kezdődtek. A versenytáblákon még ott díszelegnek az első negyedévi terv teljesítését hirdető eredmények, de üresen áll az a rovat, ahova majd a második negyedév munkagyőzelmei kerülnek. A vasút új feladatok előtt áll s ezeket a feladatokat teljesíteni nem kisebb dicsőség, mint az első negyedévi terv, a felszabadulási verseny győzelmes befejezése volt. *„Különös gondot fordítunk arra,* — írta lapunk ünnepi számában *Borsodi* elvtárs, a szegedi igazgatóság vezetője — *hogy a felszabadulási verseny lendületét töretlenül vigyük tovább május 1. méltó megünneplésére . . .*" S ez a fogadalom valamennyi vasutas helyeslésével találkozott. Megszületett az új jelszó: *a felszabadulási verseny lendületével előre a Központi Vezetőség határozatának megvalósításáért, május 1 méltó megünneplésééért, a féléves terv sikeres teljesítéséért.*

Az új feladatok a teljesítmények fokozását követelik, de ugyanakkor világosan kell látnunk azt is: *nem mindegy, hogy milyen körülmények között fokozzuk eredményeinket.* Mit sem ér az olyan teljesítménynövelés, amely az önköltség újabb emelkedésével, a vasúti szállítás gazdaságosságának romlásával jár. A márciusi parthatározat azt tűzte elénk, hogy az újabb munkagyőzelmeknek együtt kell járniok a termelékenység növekedésével, az önköltség csökkentésével, a gazdaságosság javításával.

A vasúti anyagköltségeknek évi egy százalékos csökkentése — fűtőanyag és energia nélkül — két új mozdony beszerzését teszi lehetővé. Két új mozdonyét! A mi anyagköltség csökkentési lehetőségeink pedig az egy százaléknál sokkal nagyobbak. De ez csak egy lehetőség a talán nem is a legjelentősebb az önköltségcsökkentés tényezői között. Ha megszüntetnénk az árukárokat, dézsmálásokat, akkor ez is sok millió forint megtakarítást jelentene. Az 1954-ben kifizetett kártérítés összegéből 165 darab új nyitott teherkocsit vásárolhattunk volna. És ez a példa is milyen kis részét mutatja a takarékosság lehetőségének. Hisz még nem is szóltunk például a szénfelhasználásról. A budapesti igazgatóság területén egy év alatt a meddő idő miatt elpocsékolt szén 6000 család egy évi tüzelőanyagszükségletét volt.

A szocializmus építése, életszínvonalunk emelése a mi kezünkbe van letéve. Eszköze pedig: *a munkaverseny fokozása, az élenjáró tapasztalatok elterjesztése, a minden vonalon való takarékosság, az önköltség csökkentése.* Ezt értették meg a komlói fiatalok, amikor a *Petőfi DISZ-brigád* s a *Kossuth-brigád* segítségére sietett az elmaradozó *Táncsics-brigádnak.* A két brigád munkamódszere átadásával elérte, hogy a Táncsics-brigád legutóbb a túlsúlyos vonatok összeállításánál túlszárnyalta a tanítók eredményeit. Ezt értették meg a *sátoraljaújhelyi pályafenntartás* dieseei, amikor a DISZ II. kongresszusa tiszteletére többek között azt vállalták: kétszázalékos anyagmegtakarítást érnek el azzal a módszerrel, hogy új anyagok helyett OH-anyagot használnak fel.

A verseny, az önköltségcsökkentés élén a kommunisták. a DISZ-tagok haladnak s velük együtt ott menetelnek a pártonkívüli dolgozók tízezrei. Igy érték el a pécsi igazgatóságon, hogy rövid idő alatt egyhatodára csökkent a személyvonatok késése. Kiragadott példák sorakoznak itt, de mégis azt bizonyítják: a vasutasok között egyre terjed a harc a vasút gazdaságosságáért, egyre több azoknak száma, akik megértették, hogy tarthatatlan az a helyzet. amely fennállt a múlt évben, amikor csökkenés helyett közel 10 százalékkal emelkedett a vasút önköltsége.

A verseny új szakaszában, amikor ismét nő a teher- és személyforgalom, a sikert csak az biztosíthatja. ha egyetlen percre sem pihenünk az elért eredményeken, mindent megteszünk az újabb győzelmek eléréséért. *A győzelem feltételei biztositottak:* van erős, egységes pártunk, mely mutatja az utat, mely vezet bennünket. Van lelkes, tettrekész vasutasságunk, amely hűségét és munkabírását oly fényesen mutatta meg a felszabadulási versenyben s azóta is az eltelt napok alatt. Van széles, mind nagyobb feladatokat sikeresen megoldó szakszervezeti mozgalmunk, mely mozgató ereje, gazdája a munkaversenynek s egyre javulnak a vasút technikai adottságai is. Ilyen körülmények között nem maradhat el a siker, ha továbbra is élenjárnak, példát mutatnak a kommunisták, ha továbbra is állandóan szem előtt tartjuk: a szocializmus építésének, az életszínvonal emelésének módszere a munkaverseny, a termelékenység emelése, az önköltség csökkentése. Ennek érdekében állandóan emeljük a tehervonatok és az egy kocsira eső átlagos terhelést, csökkentsük a kerülő utirányokat, meddő időket, javítsuk a kocsifordulót, gyorsítsuk a tehervonatok utazási sebességét, szüntessük meg a felesleges ácsorgásokat és mindenekelőtt biztosítsuk a menetrend szigorú betartását.

Május elseje, a világ dolgozói összefogásának napja, harcos seregszemléje közeledik. Köszöntsük a proletárnemzetköziség ünnepét újabb győzelmekkel, a pártnak adott szavunk maradéktalan teljesítésével.

A Szakszervezeti Világszövetség felhívása a világ dolgozóihoz

A Szakszervezeti Világszövetség a következő felhívást intézte a világ dolgozóihoz:

Dolgozó férfiak és nők!

Május 1-e alkalmából a Szakszervezeti Világszövetség forró testvéri üdvözletét és legjobb kívánságait küldi nektek. Az utóbbi években hősi harcot vívtatok és vívtok most is. Uj csaták állnak előttetek a jobb életért, a szabadságért és a békéért vívott harcban.

Eddig a kenyér és a munka miatt aggódtatok. amiatt voltak gondjaitok. Most már aggódnotok kell a békéért is, mert veszélybe került.

A nagymonopóliumok és a szolgálatukban álló kormányok, az imperializmus és a gyarmati rendszer ügynökei nyiltan cselekszenek. Most már nemcsak fenyegetések hangzanak, hanem lázasan készülnek az agresszív atomháborúra az olyan országok ellen, ahol nincs többé kizsákmányolás, ahol a dolgozók urai saját sorsuknak és jövőjüknek.

Elpusztulhat az élethez szükséges igen sok olyan anyagi érték, amelyet emberi munka, az emberkéz és az emberi értelem alkotott. Elpusztulhat számos olyan alkotás, amelyet századok teremtettek. Emberéletek milliói semmisülhetnek meg. Ezért kell a dolgozók nagy tömegeinek most még határozottabban s egységesebben szembeszállniok azokkal, akik e fenyegetésekben bűnösök, czért kell szembeszállniok gaz politikájukkal.

Dolgozó férfiak és nők! Teremtsétek meg a munka és a haladás egységes és legyőzhetetlen frontját az atomháború előkészületei, Nyugat-Németország remilitarizálása, az amerikai imperializmus európai és ázsiai háborús provokációi ellen!

Meg tudjuk és meg kell védelmeznünk a háborús veszéllyel szemben mindazt, ami hasznos és szép, mindazt, amit ti, dolgozók alkottatok.

Valamennyi ország dolgozóinak akarat- és akcióegysége, megbonthatatlan szolidaritása erősebb az atom- és hidrogénbombáknál, erősebb a háborús uszítók minden mesterkedésénél. Legyen május elseje a világ minden városában a dolgozók millióinak határozott figyelmeztetése.

Érjétek el, hogy a jobb élet- és munkafeltételekért, a szakszervezeti jogok chartája elveinek megvalósításáért, a szabadságért és a népek közti tartós békéért folyó harc a nemzetközi szolidaritás és testvériség e nagy napjának jelszavává váljék.

Éljen május elseje! Éljen valamennyi dolgozó szolidaritása és egysége! Éljen a béke!

A SZAKSZERVEZETI VILÁGSZÖVETSÉG

A Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnökségének felhívása a magyar dolgozókhoz

MAGYAR MUNKÁSOK ÉS MUNKÁSNŐK!

MAGYAR DOLGOZÓK!

Az amerikai imperialisták parancsára és nyomására a nyugati tőkés országok kormányai — népeink akarata ellenére — keresztülerőszakolták a Nyugat-Németország felfegyverzését célzó párizsi egyezményeket.

Az európai országok népei azonban nem tűrik szótlanul a német militarizmus talpraállitását, nem tűrik szótlanul a háborús gyújtogatók aljas mesterkedéseit. Hatalmas tiltakozóhullám söpör végig Európa országain. A dolgozók egyre nagyobb számban, egyre egységesebben lépnek fel a harmadik világháború veszélyét magában rejtő párizsi egyezmények végrehajtása ellen. A Szakszervezeti Világszövetség felhivására Franciaország, egész Németország, Olaszország, Anglia, Finnország és minden európai ország dolgozói hatalmas utcai tüntetéseken, harcos gyüléseken tiltakoznak Nyugat-Németország újrafelfegyverzése ellen. A magyar dolgozók külföldi testvéreikkel együtt, egy emberként emelik fel tiltakozó szavukat az európai békét fenyegető háborús szerződések ellen.

Szerte a világon, országhatárra, politikai és vallási meggyőződésre való tekintet nélkül a dolgozók harcbaszállnak e szerződések meghiusitásáért. Franciaország több vasipari üzeme dolgozóinak kezdeményezésére április 22—24-re Lipcsében (Német Demokratikus Köztársaság) összehivták az európai szakszervezetek és dolgozók konferenciáját Németország remilitarizálása ellen. A lipcsei konferencia Európa munkásosztályának harci találkozója lesz, amely meg fogja mutatni a dolgozók egységes, cselekvő erejét a reakciós, imperialista körök háborús terveinek meghiusitására. „Ha összefogunk, legyőzhetetlenek vagyunk" — hangzik a konferencia előkészitő bizottságának felhivása. Mi, magyar dolgozók is csatlakozunk ehhez a felhiváshoz. És azzal a megbizatással küldjük el képviselőinket a konferenciára, hogy fejezzék ki a szocializmust épitő szabad magyar nép határozott tiltakozását a rabló német militarizmus újjáélesztése ellen.

Magyar munkások és munkásnők! Magyar dolgozók!

A napokban ünnepeltük hazánk felszabadulásának tizedik évfordulóját. Ünnepeltük hatalmas eredményeinket, nagyszerű győzelmeinket, melyeket a Szovjetunió segitségével, dicsőséges pártunk vezetésével értünk el. Azt ünnepeltük, hogy Magyarország az urak országából a dolgozók hazája lett, ahol minden hatalom a munkásosztály-vezette dolgozó népé, ahol a munka becsület és dicsőség dolga, ahol legfőbb érték a dolgozó ember. Felszabadulásunk öröme mellett azonban még emlékszünk a múltra. Emlékszünk arra, hogy milyen mérhetetlen szenvedést zúditottak dolgozó népünkre Hitler és fasiszta hordái és magyarországi csatlósaik. Mi tudjuk, sajat bőrünkön éreztük, mit jelent a háború, mit jelent a fasizmus terrorja. Magyarország soha többé nem lesz a gyárosok, földesurak paradicsoma, a munkások börtöne, a hárommillió koldus országa. Nem engedjük senkitől elrabolni, megsemmisiteni eddigi nagyszerű eredményeinket. Európai munkástestvéreinkkel együtt fel tudjuk venni a harcot a nyugatnémet militarizmus feltámasztása ellen és készek vagyunk minden erőnkkel fokozni hazánk védelmét, megvédeni békés épitőmunkánkat.

MAGYAR MUNKÁSOK ÉS MUNKÁSNŐK!

Európa dolgozóinak lipcsei tanácskozása egybeesik május 1 ünnepi előkészületeivel. Május 1 a nemzetközi munkásosztály összefogásának nagy ünnepe, a világ dolgozóinak harcos seregszemléje. Mi, magyar dolgozók azzal ünnepelhetjük legjobban május 1-ét, azzal tesszük a legnagyobb szolgálatot Európa munkásainak, azzal harcolhatunk legeredményesebben egy uj háború veszélye ellen, ha tovább erősitjük hazánk politikai és gazdasági erejét, ha mindennapi munkánkkal segitjük elő, hogy hazánk a béketábor erős bástyája legyen.

Induljunk harcba újabb termelési győzelmekért. Erősitsük szabad hazánkat, segitsük népünk jólétének állandó emelését a termelési tervek maradéktalan teljesitésével, a termelékenység emelésével, az önköltség csökkentésével. A mi eredményeink, a mi győzelmeink együttal a béketábor eredményei és győzelmei is, a háború ellen harcoló európai országok és az egész világ munkásosztályának eredménye és győzelme is.

A Szakszervezeti Világszövetség, amely vezeti a dolgozók tíz- és tizmillióinak harcát a jobb életért, demokratikus szabadságjogaikért és a békéért, mindenkor számithat a szabad hazáját épitő magyar dolgozó nép legteljesebb támogatására.

SZAKSZERVEZETEK ORSZÁGOS TANÁCSA ELNÖKSÉGE

Csehszlovák vasutasok levele

Nyiregyháza fűtőház dolgozói levelet kaptak az *olomoci fűtőház* üzemi tanácsától. A Csehszlovák Köztársaság közlekedésügyi minisztere és a vasutas szakszervezet vörös zászlóját elnyert fűtőház dolgozói levelükben örömüket fejezik ki a magyar fűtőház kezdeményezése felett, hogy a két fűtőház rendszeresen folytasson írásbeli tapasztalatcserét.

„Tapasztalataink rendszeres közlésével — irják levelükben — *hozzájárulunk ahhoz, hogy még sikeresebben alkalmazhassuk a Szovjetuniótól átvett munkamodszereket, még nagyobb erővel küzdhessünk közös, nagy célunkért, a szocializmus felépitéséért, a béketábor erősitéséért."*

A levél meleg szavakkal emlékezik meg a magyar vasutasok eredményes munkájáról, beszámol arról, hogy a fűtőház egyik dolgozója, *Hannel* elvtárs az elmúlt nyáron *Balatonlellén* üdült és sokszor eleveníti fel magyarországi emlékeit. sokat beszél a magyar vasutasok életéről, munkájáról.

A RAKODÁS ELLENŐRZÉSE

Szénási Gyula, az Eternitgyár állomás málházóla lelkiismeretesen ellenőrzi a gyár által megrakott kocsik rakodásának helyességét a kocsik átvételekor. (Ferkis Emil felv.)

Pusztamonostor állomás valamennyi dolgozója megkapta a „Szakma kiváló dolgozója" jelvényt

Kicsiny állomás a Hatvan—újszászi vonalon *Pusztamonostor*, dolgozóinak létszáma alig 10 fő. Az állomás hosszú ideje kiváló, példamutató munkával járul hozzá a vasút nagy feladatainak megoldásához. Az őszi forgalmi versenyben *országos első helyezést* ért el, már *két izben nyerte el az élüzem cimet*, az idén az első negyedévben is *túlteljesitette az élüzemszint feltételeit* és a felszabadulási verseny idején *1572 forint megtakarítást* ért el. Az állomás a rakodási egységidőt 259, a kocsitartózkodást 144, a kocsikihasználást 187, a kocsimozdítási egységidőt pedig 122 százalékra teljesítette.

A kis állomás dolgozói most ismét érezhették jó munkájuk megbecsülését: *Pintér* elvtárs, állomásvezetővel az élen nyolc dolgozó kapta meg a sztahanovista szint 12 hónapos folyamatos teljesítéséért a *„Szakma kiváló dolgozója"* jelvényt és a velejáró pénzjutalmat, vagyis az állomás valamennyi dolgozója a kitüntető cím tulajdonosa lett.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Meg kell javítani Cegléden a pártmunkát

HIBÁKRÓL RÉGEN HALLOTTAM ilyen nyugodtan beszélni. *Pataki Sándor*, Cegléd állomás párttitkára minden kertelés, minden „szégyenkezés" nélkül szinte kérkedve őszinteségével öt perc alatt elmondta, hogy pártszervezetükben a pártbizalmiak csak papíron léteznek és a népnevelők — még papíron sem. Arra nem is emlékezik, mikor volt pártbizalmi értekezlet, pártcsoport értekezletről nem is beszélve. Az oktatási év kezdetén négy iskolát terveztek: politikai iskola I. és II., valamint párttörténet I. és II. évfolyamot. Ez év januárjában (!) megindult a párttörténet I. tanfolyam 14 hallgatóval, de a másik három iskola megindítására még kísérlet sem történt.

— *Hogyan néz ki a tagdíjfizetés?* — kérdeztem.

— *Hatvan-hetven százalékos, de ez sem progresszív.*

— Mi az oka e példátlanul laza, gyenge pártéletnek az elvtárs szerint?

— *Azelőtt függetlenített titkár voltam, de ezt megszüntették. Nincs időm törődni a dolgokkal.* Egyébként is sokáig el voltam keseredve a függetlenítésem megszüntetése miatt. Megmondom őszintén, nem is igen akartam vállalni a funkciót.

Elgondolkoztató feleletek. Nézzünk szét az állomáson is.

★

A RAKTÁRBAN NÉGY-ÖT PÁRTTAG dolgozik. Többségük lelkes kommunista, de van köztük olyan is, mint *Farkas István*, aki évek óta nem fizet tagdíjat, nem vesz részt a pártéletben és már többször kijelentette: *nincs szükségem a tagkönyvre.* Nyugodtan mondhatja, senki sem törődik vele. Egyszer — már jó régen — elhatározták, hogy taggyűlésen vitatják meg az ügyet. De *Farkas István* ezen a taggyűlésen sem jelent meg s azóta is függőben maradt az ügye. Zsebében a piros tagsági könyv — szíveben semmi kapcsolat a párttal. Mindezt 76 párttag tudomásul veszi.

A raktárban dolgozik *Farkas Miklós* is. Tagjelölt. Lelkes, értelmes elvtárs, üzemi bizottsági tag. Egy éve tagjelölt s a pártszervezet azóta nem törődik fejlődésével. Pártoktatásra nem jár — azt mondja, nem is hívták. A pártbizalmit csak akkor látja, ha maga keresi fel. Ilyenkor vesz bélyeget is, előfordul, hogy elmaradása miatt egyszerre 2—3 hónapra, Forintos bélyegeket vásárol, bár a fizetése szerint 3 forintost ír elő a szervezeti szabályzat. Csakhogy ő nem ismeri a szervezeti szabályzatot — és vajon ki ismertetné meg vele, ha még a pártbizalmi sem látogatja.

★

CSOMÓS MIHÁLY ELVTÁRS, forgalmi szolgálattevőt bízták meg az egyik politikai iskola vezetésével. A politikai iskola — mint már említettük — nem működik. Csomós elvtárs egyszer próbálta meg összehívását, de akkor nem sikerült, azóta nem is próbálkozott.

Keveset beszélgettünk *Csomós* elvtárssal, nem tudom, elméleti képzettségét illetően alkalmas-e a propagandista funkcióra. De egy tény: *négy hónapja nem fizet tagdíjat!* Vajon képes lenne-e arra, hogy megmagyarázza hallgatóinak: a tagdíjfizetés is kapcsolat a párttal. Egyszerű kapcsolat, szinte adminisztratív. De éppen azért, *aki ilyen látszólag adminisztratív pártkötelességet sem teljesít, annak nem is szívügye a párt, az közönyösen fogja fel pártkötelességét, az nem érzi, milyen nagy dolog ahhoz a párthoz tartozni, amely vezető ereje a szocializmus építésének.* Aki törődik a párttal, az szívesen fizet tagdíjat, mert ezzel is érintkezik, kapcsolatot létesít a párttal, szinte együtt lélegzik vele.

★

SZINTE EGYÖNTETŰ VÉLEMÉNYE a párttagoknak Cegléden, hogy azért gyenge a pártmunka, mert nincs függetlenített titkár. Igaz ez? Nem. Egy ember, az egy ember, akkor is, ha függetlenített. Valamivel dolgozhat többet, mint egy nem függetlenített pártmunkás, de egymagában nem a párt! *A párt ereje valamennyi párttag aktivitásában van.* S az aktivitást csak a kollektív vezetés elvének érvényesítésével, a *pártvezetőség* és a párttagság együttes kollektív munkájával lehet megteremteni.

A hibák ilyen *„függetlenítésre"* hivatkozó magyarázata a párttagok *„spanyolfala"*, amely mögé elbújva akarják mentegetni, magyarázgatni saját hibájukat. A pártmunka gyengeségéért nemcsak a titkárt, hanem az egész vezetőséget, valamennyi párttagot terheli a felelősség, hisz valamennyien látják és tűrik ezt a helyzetet.

A hibák ellen egységesen, késedelem nélkül valamennyi párttagnak kell megkezdeni a harcot. Vizsgálják meg a pártvezetőséget: alkalmas-e a vezetésre, de bírálják el azt is: mennyi segítséget adtak ahhoz, hogy a vezetőség el tudja látni feladatát, mert a legjobb párttitkár, a legjobb pártvezetőség sem végezhet jó munkát, ha nem sorakozik mögötte egységesen a párttagok tábora.

A CEGLÉDI PÁRTMUNKA gyengesége szinte példa nélkül álló, de ezért a lazaságért *súlyos felelősség terheli a budapesti politikai osztályt is.* Az osztály instruktorai jártak már Cegléden, de ezen túl keveset, nagyon keveset tettek. Itt nem félórás megbeszélésekre, „futó" tanácsokra van szükség, hanem konkrét elvi és gyakorlati segítségre, többnapos, helyszínen végzendő operatív pártmunkára. Cegléd állomás fontos vasúti csomópont és a termelési eredmények azt mutatják, hogy becsületes emberek dolgoznak az állomáson. Elképzelhetetlen, hogy megfelelő segítséggel ne lehetne gyors változást, fordulatot teremteni a ceglédi pártszervezet életében is.

VASUTAS TANÁCSTAGOK

SZEGEDI IGAZGATÓSÁG:

Ambrus Mózes Kétegyháza, Anity Miksa Baja forg., Antal János Apátfalva, Antal János Makó pft., Bite Vince, Blaskovics Zoltán Szeged ig., Bognár Pál Nyársapát, Bonus Ferenc Kunszentmárton pft., Cakó Mihályné, Csányi István Szeged fth., Császár Pál Csorva XX. szak., Dankó Mihály Kétpó, Diós Mátyás Apátfalva, Dohányos József Csorvás, Domján Lajos Fábiánsebestyén, Farkas Anna Békéscsaba pft., Fábián Mihály Kétpó, Finta Kálmán Szeged fth., Füredi Sándor Kecskemét G. V., Gábor Pál Szentes fth., Gajda Mátyás Kecskemét, Gyárgyán Antal Szeged, Gyurin István Bácsbokod, Házi Tibor Kelebia, Hegyi Sándor Homok, Hetyei Ferenc Baja forg., Horváth Iván, Horváth György, Iglói Ferenc Szeged pft., I. Szabó Ferenc Kecskemét G. V., Jákó Ferenc Apátfalva, Jávor Imre Baja forg., Jenei Hedvig Szeged G. V. fth., Kalocsai István Okány, Kazi Ferenc Szeged Ter. Biz., Kárpáti Imre Dévaványa, Kerm László Kelebia, Kovács József Kiskunhalas forg., Kozma Gábor Fülöpszállás, Lázár János Kecskemét, Lehotai György Csengőd, Loridon József Kelebia, Magyar Zoltán Mezőtúr, Medgyesi Sándor, Mészáros Pál Mezőhegyes, Mészáros Pál Balotaszállás, Mihályi József Ig. Pol. Oszt., Miskolci János Szeged, Mogyorósi Istvánné Kétegyháza, Molnár Dániel Kistelek, Müller Dezső Békéscsaba fth., Ornó Pál Szeged, Pallagi Sándor Szentes fth., Pataki József Orosháza, Pintér Károly Baja forg., Pocsai Imre Murony, Putnoki István Kecskemét, Rácz János Mezőtúr, Réti János Kecskemét, Sárkány Lukács Szutymaz, Sarközi Ferenc Kötegyán, Somódi István Kistelek, Simon Ferenc Kiskörös, S. Papp János Kétpó, Sulyok Erzsébet Battonya, Strausz József Szentes forg., Szabó Lajos pmks. Szabó Lajos anyagos Kiskunfélegyháza, Szaladós Emil Makó fth., Szeles István Békéscsaba fth., Szénfalusi István Kétegyháza, Üveges Sándor Fábiánsebestyén, Varga Tamás Orosháza, Veszelovszki Antal Szeged.

Megkötötték a kollektív szerződést

Díszes, piros bőrkötéses könyv, s rajta arany nyomással a következő felirat: MÁV Műszaki Kocsiszolgálat, Budapest—Nyugati pályaudvar. Kollektív szerződés.

Felszabadulásunk, szakszervezeti mozgalmunk nagy eredménye, hogy most már egyre több vasúti üzemben kötnek a dolgozók érdekében azelőtt ismeretlen kollektív szerződéseket. A Nyugati Műszaki Kocsiszolgálat dolgozói ez évben kötöttek először kollektív szerződést. A szerződés aláírása március 22-én történt, s az eltelt rövid idő máris mutatja: *a kollektív szerződés törvény mind a vezetők, mind a dolgozók számára.*

Ez a törvény úgy született, hogy aláírása előtt háromszor is megvitatták a dolgozók műhelyértekezleteken, megannyi javaslat hangzott el részükről, s ezek sorra belekerültek a szerződésbe.

Ezért tartják a kollektív szerződést aláírók kötelezőnek a szerződés minden pontjának végrehajtását.

A dolgozók kérték, hogy tartalmazza a szerződés világosan és félreérthetetlenül: milyen munkáért mennyi bér jár. Jogos követelés volt, hisz azelőtt nem egyszer előfordult, hogy homályos rendeletek miatt nem számfejtettek jogos bért. Most már ilyen nem fordulhat elő. Így rendeződött a kocsiszolgálathoz tartozó, de a Landler Járműjavító területén dolgozó gázgyári munkások bére is. Az itt dolgozók méltánytalannak tartották eddigi fizetésüket. A panaszt felülvizsgálták és az új kollektív szerződés szerint átlag havi 150 forinttal emelkedett keresetük.

A szerződésből világosan kitűnik az is, kiknek a számára biztosít a szolgálati főnökség védőruhákat, védőételeket és mikorra biztosítja azokat. Például az akkumulátor-telepen a gázosok posztóruháját április 1-ig kellett biztosítani. Már március közepén megkapták. A szerződés orvosolja a kocsitisztítónők panaszát is. Öltözőjükbe négy új zuhanyt kapnak. Felülvizsgálják a villamosgépek vezetékeit, földelését, hogy megelőzzék az ebből bekövetkezhető esetleges balesetet. A kézi szerszámokat is havonta megvizsgáltatja a vállalatvezetőség és kijavíttatja hibáit, hogy a rossz szerszám ne akadályozza a termelést. Részletesen leszögezi a szerződés: *mit kap a kultúrgárda, hogyan biztosítják a dolgozók kulturális színvonalának és szakmai műveltségének állandó gyarapítását.*

És mindezért mit vállalnak cserébe a dolgozók? Azt, hogy túlteljesítik a tervet, elérik az élüzem szintet. A vállalatvezetés betartja a kollektív szerződést, de a dolgozókra se lehet panasz. Az első negyedévi tervet 18 nappal határidő előtt 115 százalékra teljesítették. Ez idő alatt negyvenezer forint munkabér megtakarítást is elért az üzem. A munkafegyelem megszilárdítását, az igazolatlan mulasztások 10 százalékos csökkentését is vállalták. De 10 százalék helyett mintegy 30 százalékkal csökkent az igazolatlanul mulasztók száma és ugyanakkor az igazolt mulasztások száma sem emelkedett.

A kollektív szerződés fegyver a több és jobb termelés elérésére, a dolgozókról való gondoskodás fokozására.

De ez a fegyver lehetne még élesebb is, ha például megoldódna, hogy a vállalatvezetés maga gondoskodhasson a különböző szociális beruházások építésének üteméről, maga döntené el fontosságuknak megfelelően, hogy mikor, hol, mit létesít. Például a kocsijavító fiókműhelyben sürgősen kellene porelszívó berendezés. Megvalósítása azonban az igazgatóságtól függ. Helyesebb lenne, ha ilyen és hasonló célokra a vállalat a béralaphoz viszonyítva bizonyos hitelkeretet kapna és annak felhasználásáról önállóan döntene. Így a kollektív szerződés ezen a téren is nagyobb tekintélynek örvendene.

Látogatás a csömöri Haladás Termelőszövetkezetben

Tavaszi verőfényben fürdik Csömör község, a patak csillámló tükre, a rügyező nyárfák, a füzesek, a szőlőhegyek. Ott, ahol a piroscserepes házak sorát felváltja az őszi vetések bársonyos üde zöldje, terül el a híres *Haladás Termelőszövetkezet* gazdasági épületeivel, földjeivel. 274 holdon 32 szövetkezeti tag gazdálkodik, olyan volt agrárproletárok, akik földet alig, igát pedig éppenséggel nem tudtak vinni a közösbe. De az egyesülés erejében, a tagok szorgalmában ott volt a felemelkedés biztosítéka.

Kiváló eredmények

A tsz Nagybudapest zöldövezetéhez tartozik. Korán megjelenik a *Haladás* zöldsége a pesti piacon, de jut föld gabona alá is. Amíg az egyéni gazdálkodók 5,90 mázsa búzatermést tudtak elérni, addig a tsz a legkedvezőtlenebb időben is elérte a 8,39 mázsát, az árpából pedig közel öt mázsával termeltek többet az egyéniek.

Bagyánszki Istvánné, a szövetkezet párttitkára — ez a napharmótotta, takaros asszonyka, büszke az eddigi eredményekre, de arra is, hogy a szövetkezet eredményeiben méltóan vesznek részt vele együtt vasutas feleségek is. *Bagyánszkiné* férje a cinkotai vontatási műhely fényezője, *Morva Jánosné* a villamos-mozdonyvezető a férje.

Bagyánszkiné Lipták Béla agronómussal és *Talabér Józsefné* könyvelővel éppen a tíznapos értékelést végzi. Az iroda falain az elmúlt esztendő kiváló eredményeit mutató táblák, feliratok. *Lipták* elvtárs szeretettel beszél a vasutas asszonyokról, a vasutasfeleség párttitkárról, a szövetkezeti munka élharcosairól.

— *De nemcsak az asszonyokat nyertük meg* — mondja elégedetten —, *hanem a férjeiket is. A nagy munkák idején, az aratásnál, cséplésnél itt dolgoznak velünk együtt. Szabadságuk nagy részét velünk töltik. Nagyszerű munkások ezek a vasutasok.*

Talabér elvtársnő, mintha gondolatainkat leste volna, elénk tarja, mi mindent kaptak a vasutas feleségek a szövetkezettől. *Bagyánszkiné* például az elmúlt évben 349 munkaegységet szerzett. Egységenként 2 és fél kiló búzát, ugyanennyi burgonyát, 3 és fél kiló rozsot, 1,3 kg árpát, 0,8 kg kukoricát, ezenkívül zöldséget, tejet, gyümölcsöt, húsféleséget kapott, 13 611 forint önköltségi értékben. Ehhez jár még egy hold háztáji gazdaság — ahol 18 mázsa kukoricája termett és sok egyéb kedvezmény. *Bagyánszkiéknak* három gyermekük van. Gond nélkül élnek, egyre több jut arra, hogy elképzeléseiket, vágyaikat megvalósítsák.

És ahol vasutas asszonyok is dolgoznak a tsz-ben, szinte természetesnek tűnik, hogy férjeik törődnek a szövetkezet életével. A *Haladást* a szomszédos cinkotai állomás és vontatási műhely dolgozói patronálják. Az épületek villamos belső vezetéke és berendezései, az újrafestett bútorok stb. mind a patronálók jó munkáját dicsérik.

A napsütéses, megművelt csömöri táj, a jó termés ígérete, a derű és bizakodás az arcokon — mintha tükre lenne felszabadult életünknek, felemelkedésünknek.

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

A szovjet vasutak életéből

A *pecsorszki körzet* vasutasai első negyedévi tervüket március 13-án teljesítették. Emellett az egy vonatra eső terhelés átlagos súlyát 240 tonnával növelték, amivel 7200 kocsit szabadítottak fel más áruk számára. A dolgozók új vállalásokat tettek május első ünnepének tiszteletére.

*

Moszkvában az elmúlt napokban értekezletet tartottak, ahol a moszkvai és a moszkvakörzeti mozdonyvezetők megbeszélték a mozdonyok javításának, a kazánmosás nélküli mozdonyfűtás növelésének kérdéseit. Az értekezleten a vezetőszervek beszámoltak arról, hogy a legutóbbi öt esztendő alatt kétszeresére növekedett a két mosás közötti futás időtartama.

*

A *Moszkvát Pekinggel* összekötő vasútvonal építkezését teljesen gépesítették. Most, az utolsó szakaszon különösen sok nehézséggel kell megküzdeni. A vasútépítők sziklás hegyeken keresztül vezetik az új vonalat. Hatalmas robbantásokat végeztek a Góbi-sivatagban, ahol félmillió köbméter talajt kellett megmozgatni. Egyes helyeken már folyik a vágányfektetés, a hidak építése befejezéshez közeledik és teljes erővel folyik a fűtőházak és a pályaudvarok felszerelése. A közeli napokban fejezik be a vágányhálózat lefektetését a Mongol Népköztársaság területén.

*

A *tomszki* körzetben egyre jobban emelkedik a villamosvontatással közlekedtetett túlsúlyos vonatok száma. A vasutasok három vonalon versenyt kezdeményeztek a vonatok terhelésének növelésére és a sebesség fokozására.

FINNORSZÁG

1955 V. 22: békevilággyülés Helsinkiben

A Szállítási- Kikötői- és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége, mint a Szakszervezeti Világszövetség szakmai tagozata, felhívást intézett az összes kapcsolt és baráti szakszervezetekhez. A manifesztáció arra hívja fel az érdekelt szervezeteket, hogy vessék latba minden erejüket a május 22-én Helsinkiben rendezendő béke-világgyülés jó előkészítése és sikere érdekében.

NYUGAT–NÉMETORSZÁG

Nyugatnémet vasutasok harca a békéért

A nyugatnémet vasutasok zárt sorokban foglaltak állást a párizsi háborús szerződések gyakorlatba ültetése ellen. Mi sem jellemzőbb erre, mint a *Berlin* amerikai szektorában lévő *tempelhofi* járműjavító dolgozóinak 98,1 százaléka, a *grünewaldi* járműjavító dolgozóinak 99 százaléka, a *marienfeldi* vasutasok 99,3 százaléka írta alá a nyugatnémet militarizmus feltámasztása elleni manifesztációt.

Düsseldorfban az elmúlt napokban hatalmas béketüntetés zajlott le, amelyen nagyszámban vettek részt vasutasok is. Legtöbbjük kerékpáron tüntetett, hátukon táblát vittek, ezzel a felirattal: *„Jó munkát adok, de fegyvert nem viselek!"*

ANGLIA

A vasutasszakszervezet Bevan kizárása ellen

A vasutasszakszervezet végrehajtóbizottsága — amint az most nyilvánosságra került — ellenezte *Bevan* kizárását a pártból. A szakszervezet elnöke, *Stafford*, a munkáspárt országos végrehajtó bizottságának tagja. A szakszervezet 227 000 vasutast képvisel.

ÚJZÉLAND

Az Egyesült Vasutas Szövetség határozata

A tizenötezer tagot számláló *Egyesült Vasutas Szövetség wellingtoni* konferenciáján a küldöttek kifejezésre juttatták aggodalmukat a Formoza körül kialakult helyzettel kapcsolatban. Valamennyien hangoztatták, hogy itt az Amerikai Egyesült Államoknak Kína belügyeibe való beavatkozásáról van szó.

A szövetségi konferencia határozatot hozott, amely kimondja, hogy az újzélandi vasutasok követelik, hogy Kína foglalja el az őt megillető helyet az Egyesült Nemzetek Szervezetében.

A BÉKEVILÁGTANÁCS FELHÍVÁSÁRA

Bulgáriában is folynak a békeív-aláírások, amelyekben a bolgár nép, s közöttük a bolgár vasutasok, követelik az atomfegyver eltiltását.
(B. T. A.-Pressphoto)

Bőven van még tennivaló a menetrend betartásánál

Valamennyien tudjuk, hogy *még a felszabadulási verseny lendülete sem tudta kellő mértékben csökkenteni a vonatkésést. A menetrendszerinti közlekedés biztosítása továbbra is egyik legfontosabb feladatunk.*

A késések okainak vizsgálatánál nem bocsátkozhatunk teljes részletezésbe, de — a felszabadulási verseny tapasztalataira támaszkodva — leszűrhetünk néhány tanulságot. Egyik ilyen *a rövid menetidő alkalmazása.* Azt mondhatnánk, a verseny hangulatának forrósága valamennyire megolvasztotta a jeget. Tudniillik a mozdonyvezetők akkor is hajlandók voltak rövid menetidővel behozni a késést, ha az történetesen nem vontatási okból keletkezett. A verseny időszaka előtt az ilyesmi meglehetősen ritkaságszámba ment, a mozdonyvezetők arra hivatkoztak, hogy miért veszélyeztessék ők más hibája miatt a széntakarékossági tervüket és persze szénjutalékukat, nem is beszélve arról, hogy a vonatvezetők kényelmi okokból úgy sem írják be a rövidmenetet. A megállapítás második fele sok esetben helytálló, *a menetigazolványokat még mindig nem vezetik a vonatvezetők kellő lelkiismeretességgel, gondossággal.* Pedig a menetigazolványoknak hajszálpontos krónikáknak kell lenniök egy-egy vonat útjáról, s amíg ez nem így lesz, a felsőbb szervek sem tudnak minden esetben kellő intézkedéseket tenni.

De nehéz is Pestre eljutni...

A másik ilyen tapasztalat, hogy a vonalon menetidőt tartó vonatok Nagybudapest valamelyik határállomásán, különösen Kelenföldön megtorpannak. Ez a körülmény érthetően elveszi a kedvét az utazó személyzetnek.

A menetirányítók, a forgalmi szolgálattevők sokszor nem mérik fel kellőképpen vonaluk, állomásuk helyzetét, nem mérlegelik a helyi adottságokat. Ennek sokszor az a következménye — a vonatok elkerülhető feltartóztatásán kívül —, hogy túlzsúfolódnak, bedugulnak egyes állomások. A menetirányítók és a forgalmi szolgálattevők között kétségtelenül javította a kapcsolatot az átfogó versenyhangulat, de még tovább kell szilárdítani a kapcsolatot, az együttműködést.

Nem vet valami kedvező fényt sem a mozdonyvezetők, sem a forgalmi szolgálattevők öntudatosságára az a körülmény, hogy ugyanazok a vonatok, amelyek rendszeresen késnek, abban az esetben *szinte kivétel nélkül pontosak, amikor felügyeleti közeg utazik velük.* Ha ma tudjuk pontosan vinni a vonatot, miért nem tudjuk holnap vagy holnapután, amikor nincs senki a hátunk mögött? *A fegyelmezett, utasításszerinti szolgálat nem egyes alkalmakra vonatkozik, hanem kötelező erejű mindenütt és mindenkor.* Egyetlen forgalmi szolgálattevőnek sem lehet semikor semilyen ürügye arra, hogy szabálytalanul fogadja a téren a vonatot, az iroda ajtajából menesszen, vagy szabálytalanul adja az áthaladásra a jelzést, de ugyanígy egyetlen mozdonyvezető sem találhat indokot például a késői indításra, a kezelési idők indokolatlan elnyújtására, az előre nem közölt állomási megállásokra.

A hibák felszámolásánál igen fontos, hogy *a forgalmi és vontatási szolgálat vezetői jól tájékozódjanak a késések okáról,* ismerjék a „legkritikusabb" vonalakat, állomásokat, ahol a leggyakoribbak, legnagyobb arányuak a megkésseltetések, kutassák ezeknek okát és tegyenek meg mindent a kiküszöbölésükre. A menetleveleket ne hagyják porosodni hanem állandóan ellenőrizzék azokat, s ne halogassák a felelősségre vonást. Különösen vonatkozik ez *az igazgatóságok vontatási osztályaira,* amelyek hajlamosak arra, hogy — színnehézségeket figyelembevéve — a vontatási késéseket liberálisan kezeljék.

Számoljuk fel a késleltető gócokat

Legfigyelemreméltóbb tanúsága a felszabadulási versenynek: *a vasutas dolgozók tudnak eredményeket felmutatni a menetrendszerinti közlekedés biztosításánál is,* tudnak küzdeni kitűzött célokért és főleg akkor tudnak eredményeket elérni, ha a felsőbb vezetéstől, a pártszervezetektől és üzemi bizottságoktól is ösztönzést, segítséget kapnak. A versenyben megnyilvánult segítő és ösztönző erő legyen állandó. Az üzemi bizottságok következetesen, naponta ellenőrizzék a személyszállító vonatok közlekedésének alakulását, a pártszervezetek adjanak még több segítséget az élenjáró módszerek elterjesztéséhez.

Együttes erővel, mindenre kiterjedő figyelemmel és ellenőrzéssel lehet csak megtalálni a hibák gyökerét, megszüntetni mindenekelőtt a munkásvonatok, valamint a személyszállító vonatok késését, amely még jelenleg is 5000—6000 percet tesz ki naponta például a budapesti igazgatóság területén. Május elseje ünnepi készülődésénél egy pillanatra se tévesszük szem elől a menetrendszerinti közlekedés biztosítását.

Jól kiterhelt, túlsúlyos irányvonatokkal biztosítsuk a gazdaságos szállítást

A téli forgalmat sikeresen lebonyolították, a felszabadulási versenyben áldozatos, jó munkát végeztek a vasutas dolgozók. Február hónapban például a pécsi igazgatóság területén közel 100 000 tonna túlsúlyt továbbítottak irányvonattal. Ugyancsak jó eredményt értek el a budapesti igazgatóság dolgozói, akik mintegy 32 000 tonna túlsúlyt továbbítottak.

A fenti számok csak a rakodással képzett irányvonatokat foglalják magukban. A teljesítmények lényegesen növekednek, ha a rendezői túlsúlyos vonatokat is figyelembe vesszük. Ebben különösen jó eredményeket értek el a *ferencvárosi, rákosrendezői* és *miskolci* rendezőpályaudvarokon. Március hónapban *Kisterenyéről* és *Pécsbánya-rendezőről* naponta indítottak túlsúlyos irányvonatokat.

Jobb együttműködés a gazdaságos szállítás alapja

A túlsúlyos vonatok közlekedtetésének azonban még számos akadálya van. Egyik ilyen akadály, hogy szakszolgálatainknak kapcsolata még nem kielégítő, gyakran nem érzik a felelősséget a mozdonyok, vonatok sorsáért. Megtűrik, hogy e jelentős mozgalom fejlődését a közömbösség fékezze.

A kereskedelmi szakszolgálatnak oda kell hatnia, hogy a vállalatok a rakodásokat egy, vagy esetleg több állomáson lehetőleg egy irányba csoportosítsák. Itt különösen a tervellenőröknek, tervhivatalnokoknak és áruirányítóknak van tennivalójuk.

A vontatás feladata, hogy jól karbantartott gépeket, munkájukat becsületesen végző személyzetet adjanak ezekhez a vonatokhoz. A forgalmi szolgálat jó menetrendkészítéssel, képzett utazószemélyzettel és a zöld út biztosításával gondoskodjon arról, hogy a lelkes munkával szervezett túlsúlyos vonat a lehető legrövidebb idő alatt érje el rendeltetési állomását. A rendezőpályaudvarok dolgozói eddigi eredményeikben megmutatták, hogy az egyes versenyidőszakokban (legutóbb a felszabadulási versenyben) hogyan kell a túlsúlyos mozgalmat előrevinni. Most az a feladatuk, hogy ezt *állandó munkamódszerükké tegyék.*

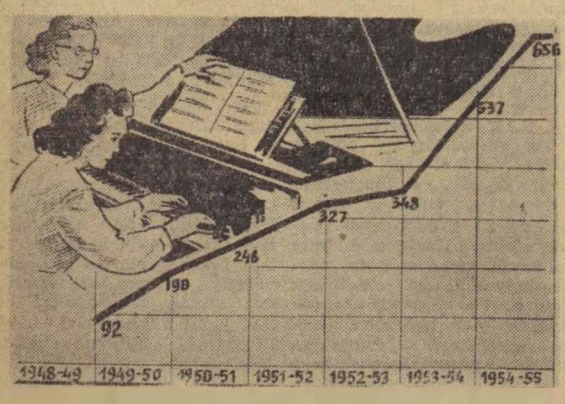
A pályafenntartási dolgozók jól karbantartott pályákkal minél kevesebb lassú jellel biztosítsák a nagyterhelésű irányvonatok zavartalan futását.

Emeljük az átlagos terhelést

A mozgalom fejlődésének elengedhetetlen feltétele, hogy a politikai osztályok, a pártszervezetek és a szakszervezet több segítséget adjanak a mozgalom kiterjesztéséhez, támogassák a szakvonali vezetőket azzal is, hogy megmagyarázzák a dolgozóknak a mozgalom népgazdasági jelentőségét. Azt, hogy — a március 4-i párthatározatnak megfelelően — a szocializmus további építését, az életszínvonal emelését csak úgy segíthetjük a vasúti munkával, ha emeljük termelékenységünket, s csökkentjük az önköltséget. Ezt csak úgy érhetjük el, ha a meglévő mozdony- és kocsiparkunkat tervszerűen, gazdaságosan használjuk fel, ha emeljük a vonatok átlagos terhelését, ha széles körben alkalmazzuk a bevált munkamódszereket, ha továbbfejlesztjük az „500 kilométeres", „2000 tonnás" és az összekapcsolt mozgalmat, ha nagyterhelésű vonatokkal továbbítjuk iparunk számára a nyersanyagot, a lakosság részére a szükségleti cikkeket.

Nem vitás, hogy a felszabadulási műszak lendületével párosult szaktudás meghozza a második ötéves tervet előkészítő 1955-ös esztendő vasutas sikereit is és ebben mérföldkövekként jelentkezik majd a gazdaságos szállítást segítő szocialista módszer: *a vonatok átlagos terhelésének emelése, a jól kiterhelt, túlsúlyos irányvonatok közlekedtetése.*

Belcsik János



A vasutasszakszervezet Központi Zeneiskolája 1948-ban kezdte meg működését. Az 1. 1948/49-es tanévben 92, 2. 1949/50-ben 190, 3. 1950/51-ben 248, 4. 1951/52-ben 327, 5. 1952/53-ban 348, 6. 1953/54-ben 537, 7. 1954/55-ös tanévben pedig 656 hallgatója van a szakszervezet Központi Zeneiskolájának.

A felszabadulási verseny lendületével – újabb sikerek felé

Szabadságunk tizedik születésnapjának ünnepe után a vasút dolgozói nagy lelkesedéssel folytatták munkájukat. A sikerekben gazdag felszabadulási verseny, a felszabadulási műszak megteremtette az előfeltételeit annak, hogy a második negyedévi terv teljesítéséért is hasonló lelkesedéssel és erővel harcoljanak dolgozóink, hogy újabb sikerekkel köszönthessék május elsejét. Ezt bizonyítják az elmúlt héten elért újabb kiemelkedő eredmények is.

A CSEHSZLOVÁK ELVTÁRSAK IS SEGITIK BÁNRÉVE VASUTASAIT

Bánréve állomás dolgozóit a felszabadulás ünnepén meleghangú táviratban köszöntötték a csehszlovák határállomás, *Lenartovce* dolgozói. Abban, hogy a magyar határállomás dolgozói kimagasló eredményekkel tudták köszönteni felszabadulásunk évfordulóját, a csehszlovák elvtársaknak is nagy részük van. A jó együttműködés eredménye az is, hogy a felszabadulási műszak után is tartották teljesítményeiket: *Dékány István* tolatásvezető és brigádja 155, *Mag János* forgalmi szolgálattevő pedig 113 százalékos eredményt ért el.

„MINDIG 100 SZÁZALÉK FELETT"

A MÁV Villamos Felsővezeték Építésvezetőség dolgozói megfogadták, hogy a felszabadulási műszak befejezése után, a második negyedév folyamán sem engedik eredményeiket csökkenni. *„Minél magasabban a 100 százalék felett"* — ezzel a jelszóval kezdték meg az új, május 1 tiszteletére indult versenyszakaszt. Szavukat már az első napokban beváltották: *Ádám István* kovácsbrigádja 127, *Gimesi András* lakatosbrigádja 109,8, *Berta Imre* oszlopjavító brigádja 106,6, *Rajnai László* festőbrigádja 106,2, *Méhesfalvi József* anyagvételező brigádja pedig 103,2 százalékos eredményt ért el.

EGY KIS ÁLLOMÁS ÖRÖME

Zánka-Köveskál állomás dolgozói az egész első negyedévben túlteljesítették az élüzem szintet. A kocsitartózkodási tervet 144, az átlagos kocsikihasználást 108,4 százalékra teljesítették s eredményeiket a felszabadulási műszak után is megtartották.

„MA IS PERCENKÉNT ÉRDEKLŐDNEK A DOLGOZÓK"

Miskolc személypályaudvar dolgozóinak minden gondolatát áthatja a felszabadulási serlegért folyó küzdelem. *„A teljesítményértékelőket szinte percenként keresik fel a dolgozók, hogy érdeklődjenek a verseny állásáról"* — írja *Papp Tivadar* elvtárs. A dolgozók nem csökkenő versenylendületét mutatja az is, hogy *Erős Ferenc* forgalmi szolgálattevő és brigádja egyetlen éjszakai szolgálat alatt 4378 tonna túlsúlyt továbbított, ami azt jelenti, hogy több mint két darab kétezer tonnás vonatot takarított meg.

MÁJUS ELSEJÉN ÉLÜZEM JELVÉNNYEL AKARNAK FELVONULNI

Békéscsaba állomáson a felszabadulási műszakban vezették be a naponkénti értékelést. Ez annyira bevált, hogy a jövőben is naponta adnak hírt az eredményekről. Az állomás dolgozói, akik jó munkájukkal elérték az élüzem szintet, arra törekednek, hogy május elsején már az élüzem jelvénnyel vonulhassanak fel.

„MI SZTÁLINVÁROSI VASUTASOK..."

„Mi, Sztálinváros és a Sztálin Vasmű vasutas dolgozói büszkék vagyunk arra, hogy gyönyörű szocialista városunkban, hatalmas békeművünknél dolgozhatunk" — így kezdték a sztálinvárosi vasutasok a felszabadulási versenyben elért eredményeik ismertetését. Ma már újabb sikerekről, újabb vállalásokról számolnak be. A Sztálin Vasmű kereskedelmi dolgozói közül *Kovács Sándor* kocsirakományi feladási raktárnok például 145, *Tatár András* leadási kocsirakományi raktárnok pedig 114 százalékra teljesítette rakodási tervét. A fűtőház dolgozói újabb felajánlásban vállalták a többi között egy gyermekjátszótér műszaki berendezésének, továbbá egy hidraulikus présnek az elkészítését és egy vízdaru felállítását.

33 KOCSI KIRAKÁSA — 2,9 ÓRA ALATT

Mohács állomáson Ámán Károly raktári munkás és brigádja a felszabadulási versenyben elért 160 százalékos átlagteljesítményét a múlt hét folyamán már 163 százalékra emelte. *Firényi József* darabáros raktárnok irányításával az *Ámán brigád* 2,9 óra alatt rakott ki egy 33 kocsiból álló irányvonatot. Ezzel átlageredményét magasan túlszárnyalva, 192 százalékos teljesítményt ért el.

HÁROMSZOROS SZÉNMEGTAKARITÁS

Ferencváros fűtőház dolgozói igen szép eredménnyel indultak újabb sikerek felé az új versenyszakaszban. A felszabadulási versenyt 6015 tonna szénmegtakarítással zárták, vagyis több mint a háromszorosát takarították meg a vállalt 2000 tonnának. Ugyancsak kiemelkedő eredményt értek el a többterheléses mozgalomban. 150 000 tonna túlsúly továbbítását vállalták, ehelyett 166 754 tonnát továbbítottak terven felül.

FEJ FEJ MELLETT

Gödöllő állomás három forgalmi brigádja a felszabadulási verseny után is lendülettel folytatja a versenyt, annál is inkább, mert végre szeretnék eldönteni, hogy tulajdonképpen melyikük is illeti az elsőség. Hosszabb ideje fej-fej mellett haladnak a versenyben és például a jelenlegi harmadik helyezett *Hajdu-brigádnak* a kocsitartózkodásban jobb az eredménye, mint az első helyezett *Mondok-brigádnak.*

160 SZÁZALÉK AZ ÁRUMOZDITÁSBAN

Szeged állomáson a *„Hámán Kató" árumozdító brigád* az egy órára eső hét mázsás súlytervét 16 mázsára teljesítette. Teljesítményük 160 százaléknak felel meg.

A MENETRENDSZERINTI INDITÁSÉRT

Szolnok csomópont dolgozói a felszabadulási versenyben szép eredményeket értek el a vonatok menetrendszerinti indításában. Az elmúlt héten újabb kimagasló teljesítményt értek el: 112 százalékra javították a vonatok menetrendszerinti indítását. A forgalom, valamint a vontatás dolgozói együttes jó munkájával a vonatok terhelését átlag 40 tonnával sikerült emelni. Ugyancsak szép eredmények mutatkoznak az önköltségcsökkentésben: a kocsisérülések kiküszöbölésével 145 százalékos önköltségcsökkentést értek el.

KIEMELKEDŐ EREDMÉNY A VÁGÁNYOK KÖZÖTTI JAVITÁSBAN

Szolnok fűtőház kocsivizsgálói nagy súlyt helyeznek arra, hogy minél több kocsit tudjanak gyorsan megjavítani a vágányok között. A felszabadulási verseny utáni héten is a DISZ-brigádok tagjai vezetnek tervük 113 százalékos teljesítésével. *Biró Lajos* ifi kocsivizsgáló két hónapja tartja a sztahanovista szintet.

A Lenin Kohászati Művek elismerése a vasutas dolgozóknak

A *Lenin Kohászati Művek* vezetősége a következő levelet küldte *Bebrits Lajos* elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszternek:

„A Lenin Kohászati Művek dolgozói nevében köszönetünket fejezzük ki, hogy a Magyar Államvasutak miskolci csomópontja az április 4-re indított szocialista munkaverseny ideje alatt jó munkával biztosította anyagellátásunkat. Ezzel a jó munkával a vasutas dolgozók nagymértékben hozzájárultak ahhoz, hogy vállalatunknak sikerült első negyedévi tervét teljesíteni, sőt túlteljesíteni. Kérjük a MÁV dolgozóit, hogy harcos, kommunista lendülettel továbbra is segítsenek bennünket abban, hogy a Központi Vezetőség határozatát maradéktalanul végre tudjuk hajtani."

A levelet *Nemeskéri János*, a Lenin Kohászati Művek pártbizottságának titkára, *Solti András* az üzemi bizottság elnökhelyettese, valamint *Valkó Márton* igazgató írta alá.

Komló vasutasainak kettős ünnepe

(Tudósítónktól.) Kettős ünnepe volt *Komló* állomásnak felszabadulásunk évfordulója: a felszabadulási ünnepségen vették át az állomás legjobb dolgozói a vasúton az elsők között a *„Szakma kiváló dolgozója"* jelvényt, valamint a vasút politikai osztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete elismerő okleveleit. A *„Szakma kiváló dolgozója"* jelvényt kapta *Horváth Sándor* forgalmi szolgálattevő, *Esküdt Sándor* kocsimester, *Tónács Lajos* tolatásvezető és *Nagy I. Lajos* váltóőr. A kitüntetettek nevében *Horváth Sándor* elvtárs köszönte meg pártunk, államunk megbecsülését. *„Büszkék vagyunk arra* — mondotta — *hogy Komlón, második legnagyobb szocialista városunkban dolgozhatunk és igérjük, hogy a felszabadulási verseny után sem torpanunk meg, tovább küzdünk az újabb és újabb kimagasló eredményekért."*

1950 március 1-én a munka szerinti díjazás elvét biztosító bérrendszerre 55 millió forintot fordítottak; az 1952 január 1-vel életbelépett bérrendszer 73 millió forinttal; 1954 ben pedig újabb évi 144 millió forinttal emelték a vasutasok béralapját és havibéres vonalon felszámolták az I. és II. területi bércsoportot.

Ifjúsági élet

Felkészítjük a fiatalokat a haza védelmére

A fiatalok hazafiasságra, bátorságra való nevelésében fontos szerepe van az MSZHSZ és az MRSZ szervezetéből egyesített új szervezetnek, a *Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetségnek.* A mi szabadságharcos szervezetünk is megkezdte az előkészítő munkát az új MÖHSZ alapszervezet létrehozása érdekében és arra törekszünk, hogy fokozottabban, mint eddig, felkészítsük a fiatalokat békénk védelmére. Ezt a feladatot látja el az elmúlt évben létrehozott lövészcsapatunk is, mégpedig figyelemreméltó eredménnyel. *Első lett a hatvani járás lövészcsapatversenyén és a megyei versenyen is kitűnő helyezést, a második helyet nyerte el.* Egyéni lőeredményükért *Tellér* Sándor I. fokú arany lövészérmet, öten pedig ezüst érmet nyertek.

Az eredményt hosszas munka, fáradságos gyakorlás előzte meg. Például társadalmi munkával *újjáépitettük a már teljesen hasznavehetetlen, elhanyagolt lőpályát, hogy zavartalan legyen a kiképzés.*

Ezek az eredmények azonban lehetnének sokrétübbek és jobbak is, ha szervezeti életünkben nem lennének még mindig alapvető hibák. Vezetőségi üléseket, taggyűléseket már hónapok óta nem tartottunk és munkatervünk sincs hasonló idő óta. Ennek is következménye, hogy tagszervezési tervünket alig 20 százalékra teljesítettük.

Ezeket a hibákat az előkészítő időszakban új egységes szervezetünk létrehozásáig felszámoljuk. Biztosíték erre a pártvezetőség segítsége is, amely már két esetben megvitatta szervezetünk munkáját és hasznos tanácsokat, segítséget ad a soronlévő feladatok végrehajtásához.

Szücs Ferenc
jegyvizsgáló,
Hatvan

VERSENYVÁLLALÁS

A sátoraljaújhelyi MÁV pályafenntartási főnökség DISZ-szervezetének fiataljai legutóbbi taggyűlésükön megvitatták, hogyan segíthetnék legjobban a párt Központi Vezetősége március 4-i határozatának megvalósítását. A DISZ-fiatalok úgy döntöttek, hogy a határozat szellemében munkaversenyt indítanak május elseje és a DISZ II. kongresszusa tiszteletére. A fiatalok elhatározták, hogy tervüket minden részletében teljesítik és az április 4-ig elért 120 százalékos eredményüket 125 százalékra emelik.

Ilyen eredményt azonban csak a munkafegyelem megszilárdításával lehet elérni. Ezért vállalták, hogy a DISZ-tagok között az elkövetkező időkben nem lesz munkafegyelem sértés, maradéktalanul végrehajtják a szakszolgálati vezetők rendelkezéseit és nem lesz egyetlen igazolatlanul mulasztó fiatal sem. A diszesek részt akarnak venni az önköltségcsökkentés célkitűzésének megvalósításában is. Ezért két százalékos anyagmegtakarítást vállalnak, melyet úgy kívánnak elérni, hogy a lehetőség szerint új anyagok helyett O. H. anyagot használnak fel és a nyomtatványokkal is takarékoskodnak.

A sátoraljaújhelyi fiatalok szervezetüket is erősíteni kívánják. A II. kongresszusig valamennyi fiatalt bevonják az ifjúsági szövetség munkájába, fellendítik a szervezeti életet, rendszeres ifjúsági napokat, taggyűléseket, kultúresteket és egyéb rendezvényeket tartanak. A DISZ-szervezet fokozott szakmai segítséget nyújt a fiataloknak, hogy a DISZ II. kongresszusáig minél több fizikai dolgozó elérje a sztahanovista szintet.

A tapolcai DISZ-fiatalok vendégjátéka

A felszabadulási kultúrhét egyik kiemelkedő bemutatója volt a tapolcai MÁV „Bacsányi János" Kultúrotthon DISZ-színjátszócsoportjának szereplése a „Pettyes" című darabban.
(Kovács Géza felv.)

A vasutas felszabadulási kultúrhét eseményei és tanulságai

A felszabadulás ünnepe előtti héten rendezte meg a szakszervezet kultúrnevelési osztálya a vasutas kultúrcsoportok országos seregszemléjét. A *„felszabadulási kultúrhét"* eseményeiről és tanulságairól *Galaschek Ferenc* elvtárs, a *Landler Jenő Kultúrotthon* elnöke a következőket mondotta:

— A vasutas kultúréletnek igen jelentős eseménye volt a felszabadulási seregszemle, amelyen a legjelentősebb fővárosi és vidéki vasutas-kultúrcsoportok átfogó képet nyújtottak fejlődésükről. A kultúrgárdák tagjai megmutatták, hogy nem volt hiábavaló államunknak és pártunknak az az áldozatkészsége és gondoskodása, amellyel a vasutas kultúrát is felkarolta.

— Nem akarok most beszámolni a kultúrhét valamennyi eseményéről, csak éppen azokat ragadom ki, amelyek legjobban megfogtak engem is és a bemutatók szépszámú közönségét. Igen nagy fejlődésről tett tanúságot *a pécsiek ének- és zenekara* a megnyitó előadáson. Felkészültségben, fegyelmezettségben példaképül szolgálhatnak valamennyi együttesnek. Kellemes meglepetést keltett *a bánrévei kultúregyüttes,* különösképpen a tánccsoport. A bánréveiek megmutatták, hogy viszonylag kislétszámú szolgálati helyen is lehet színvonalas, élettel teli kultúrmunkát végezni. Az *Északi Járműjavitó kultúrgárdája* a *Gül Babá*-val vett részt a kultúrhéten. Jó, kiforrott előadást nyújtottak s különösen figyelemreméltó volt, hogy sikerült *„megfiatalitani"* együttesüket. Szép fejlődést, erősödést mutattak a *nagykanizsaiak* és a *tapolcaiak,* kitűnően szerepeltek a *szolnoki fűtőház* táncosai is.

— A bemutatók igen nagy közönséget vonzottak. Egyedül az énekkari estről nem lehet ezt elmondani. Az énekkari bemutató igen gyér látogatottsága miatt hibáztathatjuk a közönséget is — még a hivatalos meghívottak sem jelentek meg — de hibásak maguk az énekkarok, karvezetők is. Még mindig nagyon kísért a régi dalárda-szellem, a műsorszámok összeválogatása — kevés kivétellel — nem alkalmas a közönség érdeklődésének felkeltésére. Ugyanígy nem találták meg a megfelelő hangot népizenekaraink és szólóénekeseink. Nem ismerik még eléggé az igazi népi muzsikát, nem egy népizenekar, vagy énekes műsorából az utolsó pillanatban kellett kihagyni egy-egy pesti „kávéházi nótát". A *debreceni, szegedi,* de általában a vidéki népizenekarok tagjai, vezetői ott élnek a nóták szülőföldjén, mégis alig tanulnak valamit a néptől, a nótatermő magyar vidéktől. Ez a körülmény, valamint a színjátszó-csoportok sokszor észrevehető műsorszegénysége, nem mindig szerencsés műsorválasztása sürgetően előírja, hogy szakszervezetünk kultúrnevelési osztálya és a területi bizottságok állítsanak fel műsortanácsadót, figyelembevéve az egyes kultúrcsoportok adottságait. A kultúrvezetők is forduljanak gyakrabban a kultúrnevelési osztályhoz és a Népművészeti Intézethez tanácsért.

— Az elmondottak egyúttal a kultúrhét tanulságai is, ez azonban nem von le semmit az általános vasutas kultúrmunka értékéből, abból, hogy kultúrcsoportjaink zöme hatalmasat fejlődött az elmúlt tíz évben és mostani szereplésük is biztosítéka annak, hogy még igen nagy fejlődésre képesek.

TISZTASÁGI HÓNAP A VASÚTON

Április hó folyamán, az előző évekhez hasonlóan, egészségügyi kormányzatunk országos tisztasági hónapot szervez. A tisztasági hónapba a vasút is bekapcsolódik, súlyához, jelentőségéhez mérten. A tiszta, ízlésesen parkirozott állomások a kultúrált utazás elengedhetetlen feltételei, az egészséges munkahelyek a vasutas dolgozók munkakedvének fokozói. A vasútnál már sok szép példájával találkozhattunk a tisztasági mozgalomnak, annakidején az elsők között vezették be a *Vorosinmozgalmat,* amely azonban a tél folyamán nem mutatott eredményeket, mert sok nehézségbe ütközött a tisztaság biztosítása. Az első feladat tehát a tisztasági hónapban, hogy tovább fejlesszük a Vorosinmozgalmat.

Valamennyi szolgálati hely dolgozója járuljon hozzá ahhoz, hogy a vasút egész területén, az épületekben, az épületek környékén, a vasúti kocsikban, a laktanyákban a legnagyobb rend és tisztaság legyen. Minden szolgálati hely és vállalat vezetője jó példával tevékenyen vegyen részt a tisztasági hónap megszervezésében, vegye igénybe a pártszervezet, az üzemi bizottság segítségét, irányítsa és gyakran ellenőrizze a tisztasági felelősök munkáját. A vasútegészségügyi szolgálat szervei, az üzemi orvosok, kerületi orvosok, igazgatósági főorvosok ellenőrizzék, hogy a működési területükhöz tartozó szolgálati helyeken végrehajtják-e a szükséges intézkedéseket.

A vasutas dolgozók és az utazóközönség figyelmét egyaránt hívják fel jelmondatokon, falragaszokon, hangosbemondón keresztül a tisztaság biztosítására, az egészséges utazási- és munkakörülmények fontosságára. Arra kell törekedni, hogy *a vasút minden szolgálati helyén példamutató tisztasági mozgalom fejlődjék ki.*

A tisztasági hónapban kimagasló eredményeket elért szolgálati helyek *jutalomban részesülnek.*

A pártonbelüli elhajlásról

A KV 1955. III. 4-i határozatával kapcsolatban számos téves nézet tapasztalható különösen az elhajlások kérdésében és ez akadályozza a határozat eredményes végrehajtását. Ezért tartjuk fontosnak az elhajlásokkal kapcsolatos néhány kérdésre felhívni az elvtársak figyelmét.

Pártunk márciusi határozata rámutatott arra, hogy párttagjaink között különböző jobboldali nézetek terjedtek el, amelyeknek a leküzdése előfeltétele további előrehaladásunknak, a szocializmus sikeres építésének. Arra, hogy ezek a nézetek milyen formában, mely területeken nyilvánultak meg, hogyan akadályozták az elmult időkben munkánkat, nem térünk ki bővebben, erre a határozat világos választ ad. E cikk keretében főleg az elhajlások gyökereivel, valamint az elhajlások elleni harc módszereivel foglalkozunk.

Mindenekelőtt le kell szögeznünk azt, hogy az elhajlásokról párton belül beszélünk. Az

elhajlás nem más, mint a párt helyes politikájától, a marxizmus-leninizmustól való eltérés

akár jobb, akár „baloldali" irányban. Az elhajlás a pártfunkcionáriusok és a párttagság körében a határozatok gyakorlati végrehajtása során nyilvánul meg. Tehát nem helyes az a nézet, amely az ellenséget vagy az ellenség tevékenységét elhajlásnak tekinti. Tény az, hogy a párt politikájától való mindennemű eltérés, jobb vagy „baloldali" elhajlás végeredményben az ellenségnek kedvez — növeli a kapitalizmus visszaállításának lehetőségét, de még nem ellenséges tevékenység. *„Az elhajlás* — mondta Sztálin elvtárs — *a hiba kezdete. Ha engedjük ezt a hibát kifejlődni, akkor baj van, ha gyökerében elmetsszük — akkor megszüntettük a veszélyt."*

Ahhoz azonban, hogy a hiba ellen harcolni tudjunk, ismernünk kell a hiba gyökereit, vagyis azokat a gyökereket, amelyekből az elhajlás, napjainkban a főveszély, a jobboldali elhajlás táplálkozik.

Az elhajlások gyökerét hazánk gazdasági és társadalmi viszonyaiban kell keresni. Hazánkban — bár a proletárdiktatúra kivívásával megdöntöttük a kapitalizmust — a kapitalizmus gyökereit még nem számoltuk fel teljesen, ezt csak a szocializmus sikeres felépítésével valósíthatjuk meg. A kapitalizmusnak még megvan a talaja a tőkés maradványokban, túlsúlyban lévő kisárutermelő mezőgazdaságban, valamint a kulák gazdaságokban. Ezek képviselői tehát, a kispolgárság, a kulákság, valamint a felszámolt burzsoázia maradványai itt élnek közöttünk, nézeteik hatnak, befolyásolják a munkásosztályt is.

A munkásosztály nem zárt osztály, sorai a szocializmus építése folyamán állandóan feltöltődnek kispolgári elemekkel, amelyek ingadozást visznek be a munkásosztály soraiba, ezen keresztül a pártba is. Addig, míg a kapitalizmus gazdasági alapját gyökeresen fel nem számoljuk, a burzsoázia befolyása a kisüzemi termelésen keresztül a munkásosztályra elkerülhetetlen. A kisüzemi termelés képviselői, valamint a burzsoázia maradványai mind kívülről, mind belülről a kispolgárság levegőjével veszik körül a munkásosztályt, hatással vannak nézeteikre, cselekedeteikre különösen akkor, ha a munkásosztály nem áll szilárdan a marxizmus-leninizmus talaján. Teljesen helytelen lenne azonban ebből azt a következtetést levonni, hogyha egyszer úgyis elkerülhetetlen a kispolgári befolyás a munkásosztályra, akkor hiába is harcolunk ellene. *A szocializmus építése csak akkor járhat eredménnyel, ha harcolunk a párt politikájának következetes végrehajtásáért, az olyan gátló körülmények ellen, mint például jelenleg a jobboldali elhajlás, mely nehezíti, akadályozza munkánkat.*

Pártunk márciusi határozata rámutatott arra, hogy milyen nagymértékben veszélyeztették a jobboldali nézetek a szocializmus építését hazánkban. Hiszen éppen

a szocializmus építésének legfőbb kérdéseiben: a párt vezető szerepe, a nehézipar fejlesztése, valamint a mezőgazdaság szocialista átszervezésének kérdéseiben akarták helytelen irányba vinni a párt helyes politikáját.

Ez az oka annak, hogy a jelenlegi helyzetben a jobboldali veszély leküzdését tette központi feladatunkká a Központi Vezetőség határozata.

Ez azonban nem jelenti azt, mint ahogy egyesek képzelik, hogy a „baloldali" elhajlás nem veszélyes, hogy ez ellen nem kell harcolni. *Sztálin* elvtárs több munkájában rámutatott arra a tényre, hogy mind a jobboldali, mind az úgynevezett „baloldali" elhajlás egyazon talajból táplálkozik, s bár más módszerekkel, de ugyanoda vezet, sőt esetenként az egyik a másikból következik.

Ha elvileg nézzük a kérdést, a „baloldali" elhajlás abból ered, hogy *túlbecsüljük* az ellenség erejét, a jobboldali elhajlók pedig *lebecsülik* az ellenség erejét. Látszólag ez a két dolog ellentmond egymásnak, pedig mind a kettő ugyanazt eredményezi. Nézzük meg egy konkrét példán keresztül. A „baloldali" elhajlók túlbecsülik a kulák erejét, a kapitalizmus visszaállítása veszélyét. A gyakorlatban ez oda vezet, hogy ijedtükben előreszaladnak a párt falusi politikájában és a parasztság tömegeinek támogatása nélkül, adminisztratív úton likvidálják a kulákokat. Ennek az a következménye, hogy miután a dolgozó parasztság tömegei még nincsenek meggyőzve a likvidálás helyességéről, azt maguk nem támogatják. A dolgozó parasztság a likvidálás láttán eltántorodik a munkásosztálytól, lazul a munkás-paraszt szövetség, tehát gyengül a proletárdiktatúra. A jobboldali elhajlók *lebecsülik* a kulákság erejét. Nem igyekeznek azon, hogy a szegény- és középparasztságot kivonják a kulákság befolyása alól, aminek aztán az az eredménye, hogy gyengül a falun az osztályharc, tágabb tere nyílik a kulákságnak az ellenséges tevékenységre, s a kulák befolyás növekedésével párhuzamosan lazul a munkás-paraszt szövetség, gyengül a proletárdiktatúra.

Tehát mind a két elhajlás a kapitalizmus visszaállításának lehetőségét növeli, az ellenség törekvéseit támasztja alá. Ezért mondja *Sztálin* elvtárs azt, hogy *„az egyik elhajlás rosszabb a másiknál — s az a legveszélyesebb, amelyik ellen nem harcolunk."*

Rákosi elvtárs az MDP III. kongresszusán felhívta a figyelmet a növekvő jobboldali veszélyre, de rámutatott arra is, hogy a baloldali szektáns nézeteknek is vannak megnyilvánulásai.

A jelenlegi helyzetben a fő veszélyt a jobboldali nézetek elterjedése képezi, tehát a fő tüzet ezek ellen kell irányítani. A jobboldali nézetek növelik fejlődésünk nehézségeit, akadályozzák azok leküzdését. A szocializmus építése nem könnyű feladat. A munkásosztály előtt olyan hatalmas célkitűzések állnak, mint az egész népgazdaság szocialista alapokra helyezése, a népjólét állandó, szakadatlan emelése, az ellenség elleni harc. Ezt a célkitűzést csak szívós, kitartó munkával, komoly erőfeszítésekkel lehet megvalósítani. S éppen *abban van a jobboldali nézetek veszélyessége, hogy ebben a harcban csökkenteni akarja a munkásosztály lendületét, lassitani a szocializmus építésének ütemét.* A jobboldali nézetek terjesztői

be akarják vinni a munkásosztályba, s ezen keresztül a pártba a kispolgári kényelmesség, a megalkuvás szellemét.

Hogy ez mire vezet, arra rámutatott a K. V. határozata, — arra, hogy az elmult időszakban háttérbe került a nehézipar fejlesztése, lazult az állami és munkafegyelem, nem emelkedett a termelékenység, nem csökkent az önköltség, a népjólét emelésének alapja.

Világosan kell látni, hogy a jobboldali nézetek további terjedése nemcsak megállítaná a szocializmus építését, hanem visszafelé fejlődést is jelentene. A jobboldali nézetek győzelemre jutása azt eredményezné, hogy gyengülne a munkásosztály hatalma, a proletárdiktatúra. Éppen ezért előrehaladásunknak a jelenlegi helyzetben a legfőbb feltétele a jobboldali veszély leküzdése.

A K. V. márciusi határozatát a párttagság — így a vasutas dolgozók is — lelkesen fogadta s megkezdte a harcot a határozat végrehajtásáért, a jobboldali veszély felszámolásáért. A harc módszerei azonban nem mindig helyesek. Az elhajlások elleni harc fő módszere az ideológiai harc, a helytelen nézetek széleskörű leleplezése. Ehelyett igen sok esetben nem a nézetek, hanem a személyek ellen folyik a harc, ami végeredményben nem járhat teljes eredménnyel.

Természetes, hogy nem szabad figyelmen kívül hagyni azokat a személyeket, akik elsősorban hordozói és terjesztői a jobboldali nézeteknek, de nem lehet csak erre leszűkíteni a harcot. A Szovjetunióban is felmerült annakidején ez a probléma. Akkor *Sztálin* elvtárs a következőket mondotta: *„Látom, egyeseket ellenállhatatlan vágy sarkal arra, hogy a jobboldali elhajlás egyik-másik képviselőjét minél gyorsabban elmozdítsák a helyéről. De ez nem oldja meg a kérdést, kedves elvtársak. Persze könnyebb valakit elmozdítani, mint a tömegek között jól átgondolt felvilágositó munkát végezni a jobboldali elhajlással, a jobboldali veszéllyel és az ezek elleni harccal kapcsolatban. De azt, ami a legkönnyebb, még nem tekinthetjük a legjobbnak is. Szervezzenek széleskörű felvilágosító kampányt a jobboldali veszély ellen, ne sajnálják erre az időt s akkor meglátják, hogy minél szélesebb és alaposabb lesz a kampány, annál rosszabbul fog állni a jobboldali elhajlók szénája."*

Sztálin elvtársnak ez a mondása arra figyelmeztet, hogy nálunk a vasúton a pártszervezetek, de valamennyi aktíva is tartsa elsődleges feladatának a jobboldali veszély elleni harcban a széleskörű felvilágosító munkát.

Az elhajlás elleni eredményes harc nemcsak azt jelenti, hogy szavakban elismerjük a párt politikáját, hanem azt is, hogy harcolunk annak maradéktalan végrehajtásáért. Éppen ezért fel kell lépni azok ellen, akik csak szavakban ismerik el a jobboldali veszélyt, de nem tesznek semmit annak leküzdéséért. Fel kell lépni a kispolgári békülékenység szelleme ellen, amely elnézi a hibákat s ezen keresztül is teret enged a jobboldali nézetek érvényesülésének.

A szombathelyi politikai osztály mellett működő Elméleti Tanács

AZ ELLENŐRZÉS FONTOSSÁGA AZ ÁRUKÁROK FELSZÁMOLÁSÁBAN

Az utóbbi időben meggyengült a szolgálat ellenőrzésének tekintélye. Az ellenőrzések gyakran felszínesek, formálisak, nélkülözik a kellő körültekintést, a hibát elkövetők felelősségrevonását. Ez okozza, hogy a végrehajtó-szolgálat dolgozói sok helyen lebecsülik az ellenőrzések jelentőségét, így az nem ösztönzi őket jobb, pontosabb, utasításszerinti szolgálat ellátására.

Az ellenőrzés tekintélyének és hatékonyságának helyreállítása érdekében elsőrendű követelmény, hogy *valamennyi szolgálati ág szoros együttműködésben szerezzen érvényt az ellenőrzés tekintélyének.*

Az árufuvarozásnál a legszorosabb kapcsolat a forgalmi és kereskedelmi szolgálat között van, így közöttük kell a legszorosabb kapcsolatnak lenni az áruvédelem és az árubiztonság ellenőrzésénél is. Például a dézsmálás helyének és idejének megállapítása szempontjából *nélkülözhetetlen a kocsifelírókönyvek pontos vezetésének ellenőrzése.* A forgalmi szolgálat ellenőrzése alkalmával nem szabad figyelmen kívül hagyni a kereskedelmi szolgálat kívánságait, még abban az esetben sem, ha az a forgalmi szolgálat szempontjából nem is tűnik nagyjelentőségünek. De az ellenőrzés ilyen jellege a többi szolgálati ágra is vonatkozik. Például a kocsik műszaki állapotának vizsgálata, a fellelt hibák megszüntetése is segíti az áruvédelmet.

Az utóbbi időben az ellenőrzés valódi célja elhalványult és maga az ellenőrzés sokszor bürokratikus jelleget öltött. Az ilyen ellenőrzéseket meg kell szüntetni. A lopások és dézsmálások végleges felszámolása szükségessé teszi a *végrehajtó-szolgálat fokozottabb ellenőrzését, az ellenőrzésnél felelhető bürokratikus módszer megszüntetését és a dolgozók egységes fellépésének kialakítását a társadalmi tulajdon fosztogatóival szemben*

Eddig az egyes szolgálati ágak ellenőrzése során nem igen érvényesültek az áruvédelmi szempontok. Ezért szükséges, hogy a jövőben az ellenőrzéseket, így az állomásvizsgálatokat is az egyes szakszolgálati ágak összehangolják, *beszéljék meg az ellenőrzések sorrendjét, idejét, hogy a közös ellenőrzés szélesen kiterjedjen mindenre.* Természetesen az ellenőrzések és vizsgálatok lefolytatását az állomások sajátságos viszonyaihoz kell alkalmazni. Mindez növelni fogja az ellenőrzések tekintélyét. De teljes eredmény csak akkor várható, ha *minden fellelt hibát maradéktalanul és igazságosan a fennálló szolgálati utasítások és szabályok figyelembevételével bírálnak el.* Ez biztosítja majd azt, hogy a vasutas dolgozók érezni fogják: végzett munkájukért felelősséggel tartoznak dolgozótársaik és a nép előtt.

Helyes, ha a vizsgálatok és ellenőrzések után az állomásfőnök, a kereskedelmi főnökhelyettesek és az érdekelt állomási dolgozók együttesen megvitatják az észlelt hiányosságokat és az ellenőrző személyek megmagyarázzák a hibák megszüntetésének módját. Az ellenőrzések eredményei alapján ütemtervet kell készíteni a hiányosságok megszüntetésére, főleg abban az esetben, ha az észlelt hibák azonnali megszüntetésére valamilyen oknál fogva nincs lehetőség.

Az ellenőrzések célja biztosítani a vasúti üzem zavartalanságát, a társadalmi tulajdon védelmét. Éppen ezért az ellenőrzések tartalmát ki kell bővíteni az árukárok és dézsmálás elleni harc feladatával, amely egyben segíti a vasút egyik legfontosabb célkitűzésének megvalósítását: az áruknak ép és sértetlen állapotban történő továbbítását is.

Dr. Latin József

Papíron és valóságban

Rákos MÁV-telep lakói többségében utazó dolgozók, mozdonyvezetők, fűtők, vonatkísérők. Olyan dolgozók, akiknek a múlt rendszerben szállóigéjük volt, hogy *mi vagyunk a vasút mostohagyerekei.* A felszabadulás után ez megváltozott. Érthetetlen okok miatt azonban a lakótelep ma is mostoha a többi lakótelep között. Nagyrészt lim-lomok hirdetik a néhai kerítés helyét.

„Nincs keret"

A telep lefolyó hiányában tőzeges WC-vel van ellátva. Papíron elő van írva a tartályok naponkénti ürítése és tőzeggel való behintése. A valóságban nehéz lenne megmondani, mikor láttak ezek tőzeget a múlt évben. Az idén biztos, hogy nem. A közelmúltban történt egy tífuszos megbetegedés, azóta is folyik a találgatás, vajon nem-e a WC miatt, nem lesz-e a megbetegedésnek folytatása.

Kilóra mérhetők a kérvények, beadványok, aláírásos ívek, amelyeket a telep lakói a felsőbb szervekhez intéztek a telep problémáinak megoldása ügyében. A válasz mindig ugyanaz: *„nincs keret, nincs beruházás".* A lakótelep minden lakója megérti azt, hogy a múlt rendszer átkos hanyagságainak megszüntetéséhez időre van szükség. Nehéz azonban türelemmel várni, amikor a dolgozók előtt olyan példák vannak, mint a budapesti igazgatóság II. osztályának 78 000 forintos „beruházása", amit magánkisiparosoknak fizettek ki kéményjavítások címén, a valóságban négy-ötezer forint értékű munkáért. Az ilyen kidobott tízezer forintokból bőven jutna a dolgozók egészségvédelme legelemibb feltételeinek biztosítására.

Legutóbb egy Rákoson tartott értekezlet alkalmával a dolgozók *Tóth János* igazgatóhelyettes elvtársnak mondták el panaszaikat a lakóteleppel kapcsolatban. *Tóth* elvtárs 1954. december 31. keltezéssel a következő értesítést küldte a fűtőházfőnökséghez: *„Értesítse a felszólaló elvtársakat, hogy Rákos MÁV lakótelep kerítésének helyreállítását a II. osztály megkezdte."* Azóta három hónap telt el. A dolgozók ismételten azt tapasztalták, hogy papíron igen, de a valóságban nem történt semmi.

A dolgozók problémáival való ilyen irányú törődés közömbössé, fásulttá teszi a dolgozók kezdeményezőkészségét, aktivitását.

Kik azok, akik a nép vagyonával így gazdálkodnak, és mit csinálnak azok, akiknek a feladatuk, hogy az ilyen tevékenykedőket ellenőrizzék?

Németh István

Megtévedt emberek

A dézsmálásokra korábban az volt a jellemző, hogy csak vasutasok tulajdonították el az árukat. Nem vasutasokkal való kapcsolat kiépítésétől tartózkodtak. Az utóbbi időben azonban mind több az olyan leleplezett banda, amelynek tagjai vasutasok és nem vasutasok közül kerülnek ki.

Két hónappal ezelőtt került leleplezésre a kőbánya-hizlalói „dézsmáló-banda".

A sertéshizlalóra érkezett terménykűldeményeket vasutasok és polgári személyek közösen dézsmálták.

A dézsmálásba a hizlaló raktárában szolgálatot teljesítő raktárnok is bekapcsolódott. A forgalmi szolgálattevők, akik a dézsmálást először felfedezték, ahelyett, hogy azt megakadályozták volna, a dézsmálóknak zsákokat adtak azzal, hogy azokat töltsék meg részükre, ezzel az ügy elintéződik. A népvagyon fosztogatói az állomásfőnöktől is kaptak megbízást, hogy részére is juttassanak a kukoricából. Az állomásfőnök így beosztottjainak lekötelezettje lett.

Balástya állomáson a személyzet közül többen, az állomásfőnök segítségével csaknem az összes zöldség- és gyümölcsküldeményt

úgy mérlegelték, hogy azokból néhány ládával minden egyes feladáskor visszamaradhasson.

A visszamaradt árut lakásukra szállították és értékesítették. Az így nyert összeget egymásközt elosztották. Hasonló módon „kezelték" a gabonaküldeményeket is.

A dézsmálások a legkülönbözőbb területeken folynak. Eltulajdonítanak árut már a feladáskor, a mérlegelésnél. Az utazószemélyzet egyes megátalkodott tagjai útközben dézsmálnak, a kocsirendezők megtévedtjei az átmenőárukat fosztogatják. Vannak, akik a megérkezett áruknál rövidítik meg dolgozótársaikat. Egyesek a kocsirakományú, mások a darabáru küldemények eltulajdonítására „specializálták" magukat.

Az évszakok változásával változik a „keresett" áru is. Tavasszal a primőrküldeményeknél, ősszel a gabonaküldeményeknél emelkedik a dézsmálások száma. Vannak áruk, amelyeknek dézsmálása nincs évszakhoz kötve: szeszes ital, konzerv, egyéb élelmiszer, deszkaküldemények dézsmálása egész éven át folyik.

Az áruvédelemmel foglalkozó szervek ismerik a dézsmálások területét, idejét, módját, az áruk nemét, megtörtént a szolgálati helyek behatárolása. A feladat most az, hogy a vasúti rendőrséggel közösen végrehajtsuk a még dézsmáló bandák felszámolását.

Tőzsér Ernő

A Kölcsönös Segítő Takarékpénztárak népszerűsége

Alig egy évvel ezelőtt alakult meg az első vasutas *Kölcsönös Segítő Takarékpénztár a Landler Jenő Járműjavítóban,* s azóta 36 szolgálati helyen alakítottak a dolgozók KST-t A vasúti Kölcsönös Segítő Takarékpénztárak egyre népszerűbbek a dolgozók között, s számos előnyt nyújtanak tagjaiknak. Jó működésükért már többször részesültek felsőbb elismerésben. Legutóbb *Budapest—Keleti pályaudvar* több dolgozóját részesítette jutalomban az *Országos Takarékpénztár* a jó takarékossági munkáért. A Keleti pályaudvar üzemi bizottsága látva a KST előnyeit, előakarja mozdítani, hogy minél több szolgálati helyen alakuljon újabb Kölcsönös Segítő Takarékpénztár. Ezért *KST-alakítási és fejlesztési versenyre* hívta ki az igazgatóságokat. A versenyben az az igazgatóság lesz a győztes, amelynek területén a legtöbb új KST alakul, illetve ahol a tagok létszáma a legmagasabbra emelkedik.

A dolgozók takarékossági mozgalmához az üzemi bizottságoknak több segítséget kell nyújtaniok. Mindenekelőtt ismertessék meg minél szélesebb körben a KST előnyeit, elsősorban azt, hogy a dolgozók befizetett forintjaikat a betétidő végén *kamatokkal megnövekedve kapják vissza.* A dolgozó havi 20—30 forintokból egy év alatt olyan összeget gyűjthet össze, amelyből már nagyobb vásárlásokra is telik. tüzelőt vásárolhat, gond nélkül mehet üdülni. Ugyancsak nagy segítséget jelent, hogy indokolt esetben *kölcsönt* kaphat a közös betétállományból. A Landler Jenő Járműjavítóban működő KST például tavaly több mint 100 dolgozónak nyújtott kölcsönt.

KUTASSUK A REJTETT TARTALÉKOKAT

a Villamos-felsővezeték Építésvezetőségnél

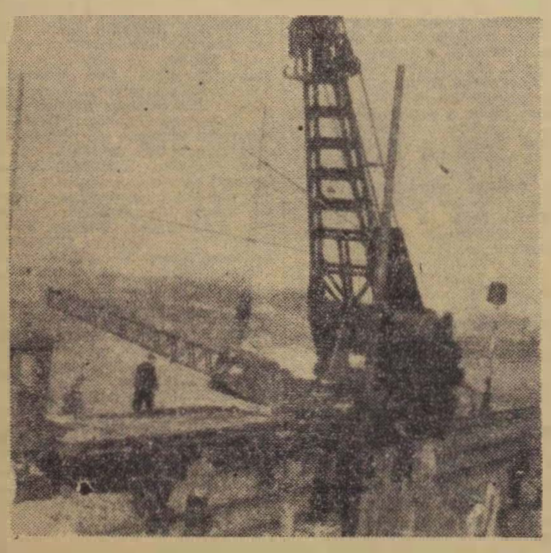
Kőbánya-felső pályaudvar. Mint óriás pók szőtte háló, úgy csüngenek a villamos-felsővezetékek, a kereszttartók, a munkavezetékek az egész állomás területén.

Az állomásépülettel szemben ott állnak a MÁV Villamos-felsővezeték Építésvezetőség raktárai, irodái. Az építésvezetőség dolgozói kiváló munkát végeztek a felszabadulási versenyben: a műszak lendületét kihasználva 107,7 százalékra teljesítették negyedévi tervüket. Nem egy olyan kiváló dolgozó támogatta ezt a jó eredményt kiemelkedő egyéni teljesítményével, mint *Sándor József* és *Venczel Mihály,* akik 156 százalékot, *Berta Imre* oszlopjavító brigádja, akik 106,6 százalékos átlagos teljesítménnyel mutattak példát. A teljesítményszázalékok mögött ott lebeg egy igen fontos célért, az anyagtakarékosságért, az önköltségcsökkentésért folyó harc is.

Nincs a vasút területén olyan szolgálati hely, üzem, ahol ne lehetne kutatni rejtett tartalékok, kiaknázatlan területek után. Jó példa erre az építésvezetőség mostani gyakorlata is. A vágányzáraknál — az előírt idővel szemben — annyira minimális munkaidőt kérnek egy nagy fázishatár-áthelyezésnél, hogy ezzel négyszeres időmegtakarítást érnek el. A közelmúltban *Isaszeg* és *Gödöllő* között darukocsival kellett áthelyezni a fázishatárt, de vágányzárat nem adtak erre a munkára, mert ugyanennek a vonalnak egy másik helyén már vágányzár volt. Tizenkét vezetéktartó oszlop és betonalap áthelyezéséről volt szó. Ez egyhetes munka lett volna. Az építésvezetőség érintkezésbe lépett a budapesti igazgatóságon a hatvani vonal menetirányítóival: *Boda, Juhász* és *Kassai* elvtársakkal. A megbeszélésnek az lett az eredménye, hogy a menetirányítók különös gondossággal annyi vonatmentes időt biztosítottak a munkálatok részére, hogy a dolgozók két nap alatt elvégezték. Rendkívüli teljesítmény volt, rendkívüli erőmegfeszítést igényelt, de győztek.

Még nem régen nem alkalmazták a szalagrendszerű munkáltatást. Pedig ezzel, mint a jelenlegi példa mutatja, egy vonal villamosításánál, a folyamatos munkát figyelembe véve 25—30 százalék megtakarítást lehet elérni. A szalagrendszer az anyagoló, a gödörásó, az oszlopállító és betonozó, a fa-ducolóanyag kiszedő és továbbszállító, valamint a kőművesbrigádok egybehangolt munkáján alapszik. Ma már nagyszerűen alkalmazzák ezt, s a teljesítményekben le is mérhető az eredmény.

A villamos-felsővezeték építőinek hősi, fagyban, viharban és tűző napsütésben végzett áldozatos munkájáról már nem egyszer beszámoltunk. Az új versenyszakaszban a gazdaságosság figyelembevételével úgy dolgoznak, hogy az eddigi szép eredmények mellé új, még szebb munkahőstettek sorakozzanak.



A daru könnyedén emeli magasba a sokmázsa súlyú vezetéktartó oszlopot.

(Fityó Károly felv.)

A felszabadulási verseny lendületével készülnek május 1. megünneplésére

Az élenjárók lelkes, magávalragadó kezdeményezései kiemelkedő munkasikereket eredményeztek *Budapest—Déli állomáson.* Igy például a *Csabai—Izsó ifjúsági brigád* a gőztartást 156 százalékra, a kocsitartózkodást 196-ra, a fajlagos kocsimozgatást pedig 200 százalékra teljesítette. A *Németh—Tata brigád* ugyanilyen eredményt ért el a gőztartási és a kocsitartózkodási idő teljesítésében. A műszak ideje alatt mindhárom túr menetrend szerint indította a munkás és távolsági személyvonatokat.

Az állomás dolgozói vállalták, hogy a felszabadulási verseny befejezése után még nagyobb lendülettel dolgoznak tovább, hogy újabb munkasikerekkel köszönthessék a világproletariátus nagy ünnepét, május 1-ét.

VÁLÁS...

Egyik szakosztályvezető elvtárs mutatta be, amikor összetalálkoztunk szobájában. Ő is, én is látogatóban voltunk... Vékony, sovány ember, első pillanatban meglátszik rajta, hogy energikus, munkabíró. Beszélgetni kezdtünk, és ő ideges taglejtésekkel kísérte minden szavát. Azt mondta el, hogy nem sikerült a házassága — válik. Kapkodva kereste a szavait igazoló „érveket", hogy alátámassza elhatározását: nem értette meg az asszony, nincsenek közös problémáik, felesége elmaradt a fejlődésben, vallásos — egyszóval: nem illenek össze.

Kutattam fekete szemében, hallgattam szavát, mely úgy éreztem, hogy minden szenvedélyessége ellenére is idegenül, hamisan cseng. Ideges volt, izgatott. De nem a válás miatt — ez látszott rajta. Családi életének felbomlása másodrendű volt számára, az elsődleges az volt: megmaradhat-e vezető beosztásában?

Sajnáltam őt. Sajnáltam, mert úgy éreztem, hogy eltévedt ember, aki magasra tör és ezen az úton meggondolatlanul, könyörtelenül tiporja össze azt, ami szent a mi társadalmunkban, a családot.

Fiatal házasok. Néhány év előtt, amikor összekerültek, még bányász volt, a lány szintén bányászcsalád gyermeke. Szerették egymást. Akkor eszébe sem jutott, hogy nem illenek össze. Nem is juthatott, hiszen összeillettek. És azóta alig pár év telt el — miggyük el, hogy az asszony, aki akkor jó volt, megértő és hű, ennyire megváltozott? Nem így történt! Ezért cseng hamisan a szó, amit mondasz, elvtársam. Az asszony ma is szeret és hű is hozzád. Magad is elismered. Gyereket hozott a világra, édes, pöttöm gyereket — a tiedet. És most ott hordja szíve alatt a másikat is.

De te nem törődsz vele. Vonatra ültetted, elzavartad az anyjához egyik gyerekkel a karján, másikkal a szíve alatt. Miért? Mert felfigyeltek tehetségedre és szorgalmadra? Mert egyszerű dolgozóból vezető lettél? Mert beosztott voltál és most beosztottaid vannak?

Tudom, tiltakozol, de azért hallgass végig. Sajnálom, de nem tudok szabadulni azoktól a szavaktól, amelyek akkor olyan könnyen peregtek ajkadról. Így mondtad: elmaradt a fejlődésben. Nem érzed, hogy nem őt, hanem magadat vádoltad? Ha igaz is, amit mondasz — te vagy a hibás!

Odahaza nem segítettél neki, de követelőztél. Követelted, hogy mindig jókedvű legyen — még akkor is, amikor éjjel jártál haza, jóval munkaidő után. Munkádról soha nem beszéltél vele, de most csodálkozol, hogy „nem érti meg problémáidat". Tanultál szorgalmasan, de neki nem tetted lehetővé, hogy tanuljon. És most úgy érzed, „idegen" lett a számodra. Már nem is tetszik — hangsúlyoztad beszélgetés közben és tekintetedben valami különös fény csillogott. Nem szóltál akáról, de én olvastam ebből a tekintetből.

Vezető lettél és beosztottaid között nők is vannak. Nők — csinosak, fiatalok, ápoltak, jól-öltözöttek. Kérlek, ne szakíts félbe, tudom, becsületes vezető vagy és nem éltél vissza beosztásoddal. De azért a körülötted dolgozó nők hatással voltak rád. Őket mindig ápoltan, frissen, fésülten láttad. Mindig nyugodtak voltak, kedvesek és udvariasak — ha veled beszéltek.

És otthon? Láttad az asszonyt mosóteknő fölé hajolva, kicsit csapzottan — amint éppen a gyerek és a te ruháidat mosta. Láttad őt szobát takarítani — hiányzott szájáról a festék, arcáról a púder, s talán lábán is félretaposott cipő feszült. Láttad őt gondok között, mosoly nélkül, amikor a családi gondok gyötörték. Láttad kisírt szemmel, amikor érted aggódott, téged féltett...

És te összehasonlítást tettél, megfeledkezve arról, hogy akiket az irodában látsz, azok is otthon háziasszonyok és anyák. Igen, ez az ok, amiről nem szólsz, ami helyett elmaradottságról, meg nem értésről beszélsz. Ha őszinte lennél, azt is mondtad volna, hogy megúntad azt, aki miattad mos, takarít, dolgozik és aki, ha gondjai vannak, nem tud mosolyogni.

Vége. Szakadék került közétek és te úgy érzed, ezt a szakadékot nem tudod áthidalni. Nem tudod, mert nem is akarod!

Ne haragudj rám, nem akarok beleszólni magánéletedbe, magad ura vagy, magad döntesz cselekedeteidről. De azért gondolkozz egy kicsit. Gondolj a két gyerekre, emlékezz az első évek szerelmes boldogságára, arra az asszonyra, aki magára vállalta a családi tűzhely gondjait, hogy te tanulhass, hogy belőled vezető, megbecsült vezető lehessen.

Bánki Géza

Levelezőink írják

Szocialista Vasútért Budapest, Sztálin-út 83

A jó együttműködés jutalma

Az év első két hónapjában *Tapolca állomás* dolgozói kemény küzdelmet vívtak az élüzem szint eléréséért, de sajnos, eredménytelenül. Még március elején sem láttuk valami bíztatónak a helyzetet. Ez a körülmény adta az ötletet, hogy a szállítható felektől kérjünk segítséget. Rendkívüli komplexbrigád-értekezleten beszéltük meg a feladatokat. Az eredmény az lett, hogy a legmesszebbmenő segítségnyújtással valósággal a szállítható felek vették kezükbe a mi élüzem címünk ügyét. Az Útfenntartó Vállalat például csaknem kétszer annyi kocsit rakott meg, mint amennyit tervezett. Ugyancsak nagy segítséget nyújtott a Keszthelyi Állami Erdőgazdaság tapolcai telepe és a Kőbánya Vállalat is. A megszilárdított együttműködés eredményeképpen behoztuk a lemaradásunkat az áruszállítási tonnatervnél, sőt el tudtuk indítani a háromeredik tapolcai kővel rakott irányvonatot Sztálinvárosba és az ötszázadik bauxit-irányvonatot Almásfüzitő állomásra.

Samu Gyula,
Tapolca állomás.

Nem szőrszálhasogatás

Mielőtt elbúcsúztunk a Mátra egyik legszebb üdülőjétől, a mátraházi vasutas üdülőtől, véleményadásra kértek benünket. Irtunk is sok szépet, jót, őszinte szívből — hiszen ki nem érezte kitűnően magát? — de akadtak olyanok is, akik bíráló hangú észrevételeket tettek. Bizony, eleinte elcsodálkoztam azon, hogy vannak, akik szóvátesznek a hiányzó vállfákat, a sótartóhiányt, a hamutartók takarítását, illetve nemtakarítását. Arra gondoltam, hogy ha tíz évvel ezelőtt, amikor feljöttünk a pinceből, valaki azt mondta volna nekünk: „Ne búsulj, hiszen nemsokára a gyönyörű mátraházi üdülőben, ragyogóan tiszta, kényelmes szobában, hófehér ágyban, napi négyszeri bőséges étkezéssel pihenheted ki fáradalmaidat" — mondom, ha valaki ezt mondta volna akkor, a romok között, kénytelen lettem volna megállapítani róla, hogy „szegény ember, ennek is az agyára ment az ostrom". Ma pedig vállfákról panaszkodunk.

Jobban meggondolva azonban, beláttam, hogy a panaszok nem szőrszálhasogatások. Erről az üdülő gondnokának válasza is meggyőzött. Ugyanis kiderült, hogy volt bőven vállfa, sótartó, hamutálca, sőt állandóan pótolják a hiányokat most is, mégis kevés van belőlük, mert vannak „szórakozott" vendégek, akik a csomagolás izgalmában „véletlenül" ezeket a tárgyakat is a bőröndjükbe rakják. A gondnok elvtárs erősen hangsúlyozta a „szórakozott" és a „véletlen" szavakat, úgyhogy bizony mi is szégyenkeztünk afelett, hogy még vannak köztünk olyanok, akik nem becsülik a köz tulajdonát, akik így „hálálják meg" az üdülést, a gondoskodást.

Igéretet tettünk, hogy még jobban őrködni fogunk az állami tulajdon felett, s ha szükséges, figyelmeztetjük is „szórakozott" társainkat az állami tulajdon megóvásának fontosságára.

Vermes Ferenc,
Központi Szállítási Tanács.

Dicséret

Az anyagszámadók munkája nem fejezhető ki százalékokban, de munkájuk eredménye igenis megmutatkozik a dolgozók munkakedvében és tervteljesítésük számaiban. A dolgozók nagyobb kedvvel végzik munkájukat, ha teljesítik jogos kívánságaikat, ha időben megkapják illetményruhájukat. *Komló állomás* anyagszámadója, *Kovács Kálmán* elvtárs lelkiismereti kérdésnek tekinti, hogy minden dolgozó megkapja jogos járandóságát. Nemrégiben két dolgozónőt helyeztek Komló állomásra: *Erőss Pálnét* Vokány állomásról, *Horváth Terézt* pedig Cece állomásról. Amikor az újonnan idehelyezett elvtársnők jelentkeztek, *Kovács* elvtársnak feltűnt, hogy kopott, régi ruhában vannak. Elmondották, hogy már régóta járna nekik az illetményruha. *Kovács* elvtárs intézkedésére három héten belül mindkét elvtársnő hozzájutott illetményruhájához.

Görbe Zoltán
Komló állomás

Megnyílik „A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének harca a felemelkedésért" kiállítás

A vasúti főosztály Lövölde téri kultúrtermében április közepén ünnepélyes keretek között megnyitják „A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének harca a felemelkedésért" kiállítást. A nagy érdeklődésre számot tartó kiállítás gazdag művészeti anyaga fotomontázsokban, színes grafikonokban számol be szakszervezetünknek az elmúlt 10 esztendőben a vasutas dolgozók felemelkedéséért, a párt segítségével vívott sikeres küzdelméről, azokról az eredményekről, amelyeket dolgozóink áldozatkész munkája nyomán értünk el.

A kiállítás megnyitó ünnepségén részt vesznek a mozgalmi és szakszolgálati vezetők, az üzemek küldöttei. Az ünnepi beszédet Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke tartja.

A kiállítás április közepétől tíz napon át nyitva áll az érdeklődő közönség előtt, reggel 9-től este 7 óráig. A kiállítás anyagát ezután a területi bizottságok székhelyein mutatják be a vidéki vasutas dolgozóknak.

Ütközőn

MIÉRT NEM ÉLÜZEM JÁSZFÉNYSZARU ÁLLOMÁS

A felszabadulási verseny során a szép eredmények mellett akadtak szépséghibák is. Jászfényszarun például nem volt versenytábla, a dolgozók nem tudták milyen felajánlásokat tettek. A főnök kijelentette: — Ha nem is tudjuk mik voltak a felajánlásaink, azért mi jól dolgozunk. És még jobban is tudnánk dolgozni, élüzem is lehetne az állomásunk, ha akarnánk. De miért nem akarják?

A VERSENY NYILVÁNOSSÁGA

A pécsi igazgatóság VI osztályának versenyhíradója, melynek feladata volna értékelni a versenyt, jó munkára ösztönözni a vasutasokat, így emlékezik meg a kaposvári dolgozókról: „Farkas Gyula málházó jól dolgozik, de mit keresett éjjel a váróteremben?" „Farkas M. átmenesztő jó munkaerő, de sokszor csunya szavakat használ." „Miskolci Miklósné munka közben kevesebbet beszéljen." Íme a buzdítás legújabb formája — elismerés és bírálat egy mondatban.

— Hat új filmszínház kezdte meg működését Moszkvában az utóbbi év folyamán. 1955. végéig újabb hat mozi nyílik meg a szovjet fővárosban. Az építkezés költségei meghaladják az 50 millió rubelt.

— *Az utóbbi években a film a Román Népköztársaság legtávolabb fekvő részeibe is eljutott. 119 vándormozi járja megszakítás nélkül az ország falvait és a dolgozó parasztság százezreinek mutatja be a mezőgazdasági jellegű filmeket. 1954. júliusától több mint 2 500 000 dolgozó paraszt tekintette meg ezeket a filmeket. Számos filmet mutattak be a „falusi filmfesztivál" alkalmából.*

— *Északi küldetés* a címe annak a filmforgatókönyvnek, melyből haladó olasz filmművészek egy csoportja szándékoznak filmet készíteni. A film olasz partizánok hiteles története lesz, akik 1944-ben a hitleri hadsereg vonalai mögött harcoltak.

HÍREK

— UJ BO-CO VILLAMOSMOZDONY készítését fejezte be a Klement Gottwald Villamossági Gyár.

— *UJ VASUTASBÉLYEGET bocsátanak ki a közeljövőben abban a 19 értékből álló forgalmi sorozatban, amely előreláthatólag április végén jelenik meg. A 40 filléres új magyar bélyeg vasúti forgalmi szolgálattevőt ábrázol munka közben.*

— ÖTVEN FIATALT jutalomkirándulásra visznek rövidesen a Hámán Kató fűtőházból. A felszabadulási műszakban kimagasló eredményt értek el a fűtőház fiataljai: *Ficsor Imre* lakatos 224, *Szőke József* 194, *Blatz Ferenc* 182, *Kardos Tibor* 174 százalékos teljesítménnyel dolgozott.

— *A KOMLÓI SZÉNBÁNYÁSZATI TRÖSZT dolgozói tevékenyen segítették a felszabadulási műszak alatt a pécsi vonalfőnökség hirdi üzemét. Együttműködés eredménye: 691 tonna szenet szállítottak terven felül.*

— LOPÁS ÉS SIKKASZTÁS MIATT a vasuti rendőrség eljárást indított Szommel Ernő forróencsi állomásfőnök ellen, aki 40 mázsa szenet, 56 darab talpfát, 20 zsák terményt és 60 mázsa tüzifát lopott, vagy kapott „ajándékba" hivatali kötelessége megszegéséért.

— A PATRONÁLÁS EREDMÉNYEKÉNT *Téglási Sándor* ifi-mozdonybrigádja nyerte el a debreceni igazgatóság legjobb tolató-mozdony brigádja vándorzászlaját. A debreceni fűtőháznál műszaki vezetők és tapasztalt mozdonyvezetők, többek között *Bór Lajos* és *Fehérvári József* vállalták az új mozdonyvezetők patronálását, aminek nem is maradt el az eredménye.

— *UJABB BEMUTATÓRA KÉSZÜL a ferencvárosi csomópont „November 7" kultúrotthonának színjátszó csoportja. Május első hetében mutatják be Csizmarek Mátyás: Bujócska című vígjátékát.*

— A VASUTI RENDŐRSÉG eljárást indított Ábránovics Antal, az Utasellátó Vállalat alkalmazottja ellen, aki a mohácsi vendéglátó üzemben a ténylegesen fogyasztott italmennyiségnél többet számolt el. Ezenkívül eltulajdonította az árvízvédelemre rendelt faanyag egy részét.

— *JÓL SIKERÜLT BÁLT RENDEZTEK Vác állomás, fűtőház és pályafenntartás DISZ-szervezetei a felszabadulási ünnepséggel összekötve.*

— A MÁVAG MOZDONYGYÁRBA tanulmányi kirándulást szervezett a Szolnoki Járműjavító DISZ-szervezete.

LAKÁSCSERE

— **Isaszeg állomás** volt felvételi épületében lévő 2 szoba összkomfortos, kertes, vagy Gödöllőn 2 szoba összkomfortos, kertes magánlakást elcserélném hasonlóért Budapesten. Ha a cserelakásban gáz van, úgy butángázkészülékemet is átadom. Cím: Kádár István intéző, Isaszeg, MÁV állomás. Munkahely: KPM I. Vasúti Főosztály 5/c osztálya, telefon: 428—778.

— **Szolgálati vagy magánlakással** elcserélném Budapest IX., Gyáli út 15/d. földszint 13 szám alatti lakásomat, amely 1 szoba, konyhából, előszobából, erkélyből, éléskamrából és WC-ből áll, 2 szobás komfortos lakásra Budapesten. Cím: Bánki Józsefné, a fenti címen

— **Egyszobás, összkomfortos,** világos, nagy előszobával bíró 70 forintos főbérleti lakásomat (Budapest, VI., Sztálin út 83. I. 27.) — lehetőleg a VI., VII., VIII. kerületben lévő 2 szobás összkomfortos, vagy komfortos MÁV, vagy magánlakásra. Érdeklődni lehet: Együd Józsefnél, a megadott címen; telefon: 220—660, 55-ös mellék.

KITÜNTETÉSEK

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa felszabadulásunk 10. évfordulója alkalmából a vasút politikai főosztály javaslatára kitüntetéseket adományozott kiváló pártmunkát végzett vasutas-dolgozóknak.

Kazi Ferenc a szegedi területi bizottság munkatársa, **Bogyó Géza**, a vasút politikai főosztály helyettes vezetője, **Nagy János** a debreceni vasút politikai osztály vezetője, **Maczkó István** a kétéves pártfőiskola hallgatója, **Malomsoki József** a pécsi vasút politikai osztály munkatársa, a **„MUNKA ÉRDEMREND"** kitüntetést, **Dobó István** a vasút politikai főosztály mellett működő pártbizottság titkára, **Agoston György** a kétéves pártfőiskola hallgatója, **Papp János**, a szakszervezeti központ osztályvezetője, **Galyas József** a szentendrei BEV agit. prop.-titkára, **Kecskeméti Mihály** a pécsi politikai osztály osztálytitkára, **Turzó Kálmán** a záhonyi PVB titkára, **Feleki Pál** a szakszervezeti központ titkára, **Falusi Béla**, a budapesti politikai osztály mellett működő pártbizottság titkára, **Gróf József**, a szakszervezeti központ titkára, **Horváth Mihályné** a pápai pft. főnökség MNDSZ-elnöke, **Sterbinszki Gyula** a miskolci politikai osztály osztályvezetője, **Szomodi Antal** Szeged állomás alapszervezeti titkára, **Gyüre Sándor** a debreceni politikai osztály osztályvezetője, **Patkovszky Béla** Józsefváros állomás párttitkára, **Kiss Béla** Szolnok állomás PVB-titkára, **Dömötör Ferenc** a budapesti politikai osztály instruktora, **Bors Dezső** a vasút politikai főosztály munkatársa, **Trecska Imre** a vasút politikai főosztály instruktora, **Nagy I. Mihály** a Debreceni Járműjavító ÜV. alapszervezeti titkára, **Koroknai Gyula** a Szombathelyi Járműjavító ÜV PVB-titkára, **Tanner János** a szombathelyi politikai osztály osztályvezetője, **Szilárd István** a Vasútépítő Főnökség párttitkára, **Aradi Károly** a nagykanizsai fűtőház párttitkára, **Erdélyi Vilmos** a miskolci politikai osztály DISZ-munkatársa, **Erdős Imre** a hegyeshalmi pft. alapszervezeti titkára, **Dévényi Ferenc** a MÁV Vasanyagjavító ÜV. PVB-titkára, **Agh József** a Landler Járműjavító PVB tagja, **Hajdú Pál** a Miskolci Járműjavító ÜV. PVB agit. prop.-titkára, **Kreko Ferenc** a szakszervezeti központ osztályvezetője, **Rácz Kálmán** a szakszervezeti központ osztályvezetője **„SZOCIALISTA MUNKÁÉRT"** érdemérmet **Somkereki Antal** a debreceni politikai osztály munkatársa, **Veszelovszky Antal** a szegedi politikai osztály munkatársa, **Rontó Béla** a szakszervezeti központ munkatársa, **Soltai Gyula** a budapesti politikai osztály munkatársa, **Veres József** a vasút politikai főosztály munkatársa, **Katona József** Komárom állomás párttitkára, **Kiss István** a vasút politikai főosztály munkatársa, **Bango László** a vasút politikai főosztály munkatársa, **Szabó Gizella** Komárom állomás tömegszervezeti felelőse, **Bacsó Béla** a szakszervezeti központ munkatársa, **Szikra Lajos** a Szolnoki Járműjavító ÜV alapszervezeti titkára, **Szabó Sándor** Szentes állomás agit. prop.-titkára, **Farkas Antal** Ferencváros fűtőház alapszervezeti titkára, dr. **Horváth Erzsébet** a budapesti igazgatóság PVB tagja, **Kszel József** a vasút politikai főosztály munkatársa, **Tancsik Lajos** a pécsi politikai osztály munkatársa, **Kiss Emma** Józsefváros pft. főnökség pártvezetőségi tagja, **Kaposi István** Keleti állomás párttitkára, **Nyirkos Sándor** a miskolci területi bizottság munkatársa, özv. **Pléh Sándorné** a miskolci területi bizottság munkatársa, **Takács Elek** a pincehelyi alapszervezet titkára, **Szántó Mihály** a budapesti politikai osztály munkatársa, **Turai Istvánné** a szegedi igazgatóság alapszervezeti titkára, **Juhász Géza** Ács állomás alapszervezeti titkára, **Déri Lajos** a szombathelyi politikai osztály instruktora, **Károlyi Géza** a cinkotai BEV PVB szervezőtitkára, **Bebesi István** az Északi Járműjavító alapszervezeti titkára, **Szántó Gyuláné** a székesfehérvári pártszervezet vezetőségi tagja, **Blai Bertalan** a miskolci igazgatóság PVB-titkára, **Dobai Éva** a szakszervezeti központ munkatársa, **Borbély Géza** a debreceni politikai osztály munkatársa, **Slezák István** a budapesti politikai osztály munkatársa, **Szalai János** Pécs fűtőház párttitkára, **Horváth Lajos** Nyíregyháza fűtőház párttitkára, **Németh Sándor** Szombathely állomás ÜB-elnöke, **Céh Antalné** a pécsi politikai osztály mellett működő PVB titkára, **Sámuel Miklós** Debrecen fűtőház ÜB-elnöke, **Hörnyéki István** a dombóvári pft. párttitkára, **Bán István** a budapesti területi bizottság elnöke, **Babos Lajos** a szombathelyi területi bizottság munkatársa, **Demeter László** a szakszervezeti központ munkatársa, **Huszár József** Ferencváros fűtőház ÜB-elnöke, **Kocsárdi Tibor** a szakszervezeti központ munkatársa, **Láng Pál** a budapesti területi bizottság munkatársa, **Mohácsi Béla** a szolnoki fűtőház ÜB-elnöke, **Mrovcsák József**, a Törekvés Sport Egyesület elnökségének tagja, **Papp András**, a szakszervezeti központ munkatársa, a **„MUNKAÉRDEMÉREM"** kitüntetést kapta.

A népművelés terén kifejtett kiváló munkájuk elismeréséért a **„SZOCIALISTA KULTÚRÁÉRT"** jelvényt kapták a következő szakszervezeti funkcionáriusok: **Halász Béla, Kaszás István, Kollmann Gyula, Horváth Ferenc, Tasi József.**

SPORT

Hogyan lábalhat ki a hullámvölgyből a Miskolci Törekvés?

Lapunk legutóbbi számában Bakó János miskolci szurkoló leírja azokat a gátló körülményeket, amelyek szerinte a Miskolci Törekvés labdarúgócsapatát a jobb eredmények elérésében gátolja. Többek között elmondja, hogy hiányosságok történtek az átigazolásoknál, az országos elnökség hibájául felrója, hogy a csúcsvezetők kizárólag a Budapesti Törekvés csapatával törődnek, a többi sportkör — köztük a miskolci is — „árvagyerek" a vasutas sportolók családjában.

A levélben foglaltakkal kapcsolatban beszélgettünk Besztercán János elvtárssal, az országos elnökség vezetőjének helyettesével. Besztercán elvtárs elmondta, hogy az idény elején a miskolci csapat is megkapta mindazokat a játékosokat, akiket az átminősítés során kért. A honvédségtől leszerelt két játékoson kívül Zoller (Bp. Építők) és Száva (Szikra Gázművek) erősíti ebben az idényben a miskolci csapatot.

Nem helytálló az a megállapítás, hogy a vezetőség többet törődik a Budapesti Törekvéssel, mint más sportkörrel. A vidéki szurkolók e meglátása abból táplálkozik, hogy a helyi viszonyok kedvezőbbek a Budapesti Törekvésnél, mint egyes vidéki sportkörnél, s így természetesen a kapcsolat is szorosabbnak tűnik. Az országos elnökség tagjai eddig is, de a jövőben méginkább megtalálják a módot arra, hogy szorosabb kapcsolatot tartsanak fenn valamennyi vidéki sportkörrel. Ez a kapcsolat természetesen a kölcsönös megértésen és segítésen alapul. A Törekvés S. E.-ben nincs „édes gyerek" és „mostoha gyerek". A központi vezetésnek egyformán érdeke valamennyi sportkör jó szereplése, amelyhez magától értetődően a segítséget is igyekszik megadni.

Helyes, hogy Bakó elvtárs levelében kereste fel szerkesztőségünket, mert az ilyen és ehhez hasonló problémák tisztázása nemcsak egy sportkör ügye, hanem valamennyi Törekvés sportköré. Meg kell azonban mondanunk, hogy a miskolci csapat jobb szereplésének gátjai elsősorban helyben keresendők.

Miskolcon évek óta panasz van a közönségre. A helyi szurkolótábor könnyen esik egyik végletből a másikba. Ha csapatának jól megy a játék, akkor telkes híve a csapatának, ha viszont gyengébb teljesítményt nyújt a kedvenc tizenegy, akkor szidja azokat, akiknek a múlt héten még örömtelijesen tapsolt. Ez helytelen. A közönség változékony viselkedésének okát abban látjuk, hogy a miskolci sportkör egyike azoknak a keveseknek, akik még a mai napig sem alapították meg a szurkolók baráti körét. Ez pedig a közönség neveléséről való lemondást jelenti.

A csapat gyengébb szereplésének az említetteken kívül egyéb okai is vannak. A miskolci szurkolók biztosan tudják, hogy kedvenc csapatukban nincs meg a kellő egység. Egyik legjobb játékosuk Fekete II. az idény elején Diósgyőrbe kívánt távozni, de később megmaradt anyaegyesületében. Ezt a „hűséget" azonban a kiváló játékos olykor furcsán értelmezi. Gyakran fegyelmezetlen. Minden bizonnyal arról is tudnak a miskolciak, hogy fegyelmezetlenségét legutóbb már a vezetőség is megsokallta és Fekete II-t egy heti kalóriapénz elvonásra ítélte. Rajta kívül még van egy-két játékos, aki nem bírja a fegyelmezett munkát. Varga Györgyöt, a kitűnő edzőt, túl erélyesnek tartják, pedig az edző a komoly munka és a fegyelmezettség megteremtésével csapata javát akarja.

Azért is helyesnek találjuk Bakó elvtárs levelét, hogy a hibákra terelte a figyelmet, választ tudunk adni a miskolci többezres szurkolótábornak a csapat gyengébb szereplésének egyik problémájára. Reméljük, hogy a hiányosságok feltárása hozzá fogja segíteni a Miskolci Törekvés labdarúgócsapatát, hogy az odaadó szurkolók támogatásával, a vezetők és játékosok összefogásával a közeljövőben kilábaljon a hullámvölgyből és ugyanúgy mint tavaly, jó eredményével egyre gyakrabban megörvendeztesse az ország valamennyi Törekvés-szurkolóját.

GYORS INTÉZKEDÉS

Bugyi András, Budapest-Kelenföld állomás külső vonatmenesztő forgalmi szolgálattevője az 5157-esnél egy utánfizetés ügyében avorsan intézkedik, nehogy a vonatot megkéseltesse.
(Kovács Géza felv.)

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—317. 428—332. Üzemi telefon: 16—76 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány
Szikra Lapnyomda Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 16. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 ÁPRILIS 18.

★ ★ ★

LENIN A LEGNAGYOBB ÉS MINDEN TEKINTETBEN A LEGTISZTÁBB A TÖRTÉNELEM ALKOTÓI KÖZÜL, AZ AZ EMBER, AKINÉL TÖBBET SENKI SEM TETT AZ EMBEREKÉRT!

(Barbusse)

★ ★ ★

V. I. LENIN

születésének 85. évfordulójára

Nyolcvanöt évvel ezelőtt, 1870 április 22-én született *Vlagyimir Iljics Lenin, Marx* és *Engels* ügyének folytatója, a világ dolgozóinak nagy tanítója, a nemzetközi forradalmi munkásmozgalom vezéralakja.

Élete és tevékenysége összeolvad a nagy és hősies bolsevik párt tevékenységével, melynek ő volt a megteremtője. A forradalom géniusza volt. Az imperialista korszak kiélezett osztálycsatáiban, a háborúk és forradalmi megrázkódtatások korszakában *Lenin* a néptömegek élén haladt. Az ő vezetése alatt aratott győzelmet a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* és jött létre a ma még elnyomottak — és a ma már felszabadult népek százmillióinak reménysége és támasza: *a Szovjetunió.*

Lenin neve, tanítása, a haladó emberiség harci zászlaja lett. A *Leninre* való emlekezés az emberiség szebb jövőjébe, a szocializmus, a kommunizmus győzelmébe vetett hitünket szilárditja meg. Erőt és lelkesedést ad ahhoz a harchoz, amelyet pártunk vezetésével e magasztos célok eléréséért folytatunk. Ma is élő tanításai a 900 milliós béketábor hatalmas alkotásaiban a békéért, a népek barátságáért, a demokráciáért és szocializmusért folytatott harcok győzelmeiben öltenek testet.

★

Lenin megvédte a marxizmus tanításait a munkásosztály ellenségeinek támadásaival szemben, alkotó módon alkalmazta, továbbfejlesztette, új tételekkel gazdagította azokat a kapitalizmus fejlődésének imperialista szakaszában.

„V. I. Lenin a marxizmus történetében először dolgozta ki a pártról szóló tanítást. Eszerint a párt a proletáriátus vezető szervezete, fő fegyvere, amely nélkül nem lehet kivívni a proletárdiktatúrát, felépíteni a szocializmust és a kommunizmust.“ (SzKP 50. évford. kiadott tézisek.)

Nemcsak elvileg bizonyította be az újtipusú marxista párt szükségességét, hanem ezt a pártot a gyakorlatban megteremtette és győzelemre vitte. *Lenin* azt tanította, hogy a párt egysége és összeforrottsága, a párt tagságának vasfegyelme, amely a kommunisták magasfokú elvi színvonalán, öntudatán, a forradalom iránti odaadáson alapul, a legfontosabb feltétele annak, hogy a párt sikeresen harcoljon a munkásosztály ügyéért, a szocializmus, a kommunizmus győzelméért.

Az elmúlt fél évszázad alatt a kommunista mozgalom, amelynek *Lenin* egész életét szentelte, hatalmas, legyőzhetetlen erővé növekedett. A *Szovjetunió Kommunista Pártjának, Kina* és a népi demokratikus országok kommunista és munkáspártjainak tapasztalatai azt igazolják, hogy csak a marxi-lenini tanítás alapján diadalmaskodhat a dolgozók ügye.

★

Nemrégiben ünnepeltük hazánk felszabadulásának 10. évfordulóját. Népünk jogos büszkeséggel tekint vissza azokra a történelmi jelentőségű eredményekre, melyeket a felszabadulás óta elértünk. Munkásosztályunk szövetségben a dolgozó parasztsággal, a hatalom birtokosa lett és a néphez hű értelmiséggel együtt hozzálátott a szocializmus alapjainak lerakásához.

A Szovjetunió fasizmus felett aratott győzelme és további testvéri támogatása nyitotta meg az utat népi demokráciánk létrehozása és felemelkedése előtt. A lehetőségek valóraváltásához azonban olyan pártra volt szükség, mely tudta, hogy mikor és milyen célokért kell harcba vezetnie a munkásosztályt.

Azt, hogy a párt vezetésével a nehézségeket le tudtuk küzdeni és ma már a szocializmus építésének útján járunk, annak köszönhetjük, hogy pártunk hű maradt a nagy *Lenin* tanításaihoz.

Lenin sokoldalúan kidolgozta a szocializmus felépítésének feladatait. A lenini tételekre támaszkodva az *SzKP Központi Bizottsága — Sztálin* elvtárssal, *Lenin* nagy műve folytatójával az élen — megvalósította a szocialista iparosítás és a mezőgazdaság kollektivizálásának lenini tervét, a *Szovjetunió* a szocializmus országává vált. A lenini tanítások gyakorlatba való átültetésének tapasztalatai felmérhetetlen segítséget jelentenek valamennyi szocializmust építő ország, így a mi hazánk számára is.

Lenin azt tanította, hogy a szocializmus felépítésének egyedüli szilárd alapja a nehézipar sokoldalú fejlesztése. Csak a nehézipar elsődlegessége biztosíthatja a többi iparág, a közlekedés, a mezőgazdaság fokozatos fejlődését, a népjólét fejlődésének anyagi alapját, az ország honvédelmi képessége fejlesztésének előfeltételeit. A nehéziparnak alapvető szerepe van a munka termelékenységének emelésében, márpedig *„a munka termelékenységének fokozása az egyik legfontosabb feladat, mert enélkül lehetetlen a kommunizmusra való végleges áttérés.“* (Lenin művei 29. 104. oldal.)

Lenin sokat és behatóan foglalkozott a közlekedés problémáival is. A polgárháború utáni években a következőket írta: *„Az első és legfőbb lépés... haladéktalanul, bármibe is kerüljön, forradalmi erállyel, katonai elhatározottsággal, összetartással, gyorsan és odaadással újjá kell építeni a közlekedést.“* (Lenin művei 30. 407. oldal oroszul.) Ezt a gondolatot *Lenin* beszédeiben sokszor és állhatatosan hangsúlyozta.

„A harctéren véres háborúban győzedelmeskedtünk. Győzünk a vérnélküli harctéren, a munka arcvonalán is“ — így fejezte ki meggyőződését *Vlagyimir Iljics*, amikor mindenkit felszólított a közlekedés újjáépítésére.

A moszkvai vasúti csomópont vasutasainak 1920. február 5-én tartott értekezletén a következőket mondotta: *„A Vörös Hadsereget nemcsak agitációval vezettük győzelemre, hanem szigorú vasfegyelemmel is. Azt, amit felépítettünk a Vörös Hadseregben, meg kell teremtenünk a munka minden arcvonalán. A Vörös Hadsereg megteremtése terén szerzett összes tapasztalatokat érvényesitenünk kell a dolgozók vasúti hadseregének körében is, hogy azt ugyanarra a magasságra emelhessük, melyre a Vörös Hadsereg emelkedett.“* (Lenin művei 30. 321. oldal oroszul.)

A közlekedésnél *„katonai gyorsasággal, katonai erállyel és katonai fegyelemmel“* kell dolgozni — követelte *Vlagyimir Iljics* abban a levelében, amelyet a IX. pártkongresszus előkészitéséről a pártszervezetekhez intézett.

Lenin tudományosan bebizonyította, hogy a szocializmus felépítéséhez nemcsak az ország iparosítása, a közlekedés fejlesztése szükséges, hanem a fejlett ipar segítségével a mezőgazdaság szocialista átalakítása, fejlett nagyüzemi szocialista mezőgazdaság létrehozása is elengedhetetlen. A magyar dolgozó parasztságot a lenini útmutatások alapján — a mezőgazdaság technikai bázisának a szocialista iparosítás eredményei alapján történő kiszélesítésével — győzzük meg a szövetkezeti gazdálkodás előnyeiről. Pártunk a lenini tanításokból kiindulva szilárdan halad előre a szocialista iparosítás, a mezőgazdaság szocialista átszervezésének útján. A Központi Vezetőség márciusi ülése egységesen utasította el azokat a jobboldali nézeteket, amelyek le akartak bennünket téríteni a szocializmus építésének lenini útjáról.

Lenin a béke ügyének elvi védelmezője és tántoríthatatlan harcosa volt. Azt tanította, hogy megvan a lehetősége a népek békés egymás mellett élésének, de a napnál világosabban azt is megmutatta, hogy mi a különbség a kommunisták reális, kemény békeharca, valamint azok nézetei között, akik pacifista illuziókat táplálnak a tömegekben, hogy leszereljék és harcképtelenné tegyék őket. *Lenin* vetette el azt a magot, amelyből a II. világháború után *Sztálin* elvtárs vezetésével kisarjadt az egész világot átfogó békemozgalom. Napjainkban, amikor az új világháború kirobbantására törekvő imperialisták fokozzák agressziójukat, a szovjet kormány, a szovjet nép a világ valamennyi békeszerető népének rokonszenvétől, támogatásától kísérve, a nagy *Lenin* útmutatásainak megfelelően tántoríthatatlanul harcol a béke megőrzéséért.

★

Lenin tanításait, életművét lehetetlen egy cikk keretében méltatni. Nagyságáról, tanításairól köteteket lehet irni. *Lenin* neve, tettei és tanításai évszázadokon, évezredeken keresztül élnek. Eszméi megtestesülnek nagy fegyvertársának, ügye hű folytatójának, *Sztálin* elvtársnak műveiben és tanításaiban is.

Az idő csak emeli nagyságát. A nagy proletárvezér emléke ott él a világ összes dolgozóinak szívében és gondolataiban. Neve lángoló felhívás: *kíméletlen harcra az elnyomók ellen, harcra a szabad, boldog életért, a szocializmusért, a kommunizmusért.*

Emlékét idézve fogadjuk meg, hogy még szorosabbra tömörülünk pártunk Központi Vezetősége köré és győzelemre visszük hazánkban is a munkásosztály ügyét, a dolgozó nép ügyét, *Lenin* ügyét: *a szocialista társadalom felépítését.*

Mindaz, ami a proletariátusban igazán nagy és hősies — a rettenthetetlen ész, az acélos, törhetetlen, szívós, mindent legyűrő akarat, a szent gyűlölet, halálos gyűlölete rabságnak és elnyomásnak, a forradalmi szenvedély, me ly hegyeket mozgat meg, a határtalan hit a tömegek alkotó erejében, az óriási szervező lángelme — mindez csodálatosan testet öltött Leninben, akinek neve jelképe lett az új világnak Nyugattól Keletig, Déltől Északig.

(A Szovjetunió Kommunista (bolsevik) Pártja Központi Bizottságának 1924. január 22-i jelentéséből.)

Johannes R. Becher

Nemzetközi Sztálin Békedíjas:

KÉT VERS LENINRŐL

I.

Amikor már ránkborult az éjjel
S azt hittük, fény sose töri át,
Csak sötétség árad szerteszéjjel,
Szólt egy ember: — Más lesz a világ!

Bátran, testvér, új hajnal sugára
Fog ragyogni a világra s rád.
Kéz a kézben: ez a hajnal ára.
Ha akarjuk, más lesz a világ.

— Hátha ábránd lett lelkünkön úr csak
S délibáb a vágysugallta hit?
Hogy ledönthesd romjait a multnak,
Új titánnak kérd el izmait —

S e titán ki? — kérdeztük mi tőle.
S ő szólt: Te meg én s ki nekilát,
Hogy az álmot bizakodva szője
És kimondja: más lesz a világ!...

Énekeljünk hát a szép jövőről,
Jöszte, testvér, rázd le rabigád,
És az égen át a fény előtör
S'gyönyörű és más lesz a világ!

II.

Ő szólt s felébredt a világ,
Mert villám volt a szóban,
Minden vidékre elható,
Hol sin van és folyó van.

Ő szólt s felébredt a világ,
Mert minden szó kenyér lett,
Jövőért küzdő hadsereg
S az éhezőnek élet.

Ő szólt s felébredt a világ,
Mert házak lettek akkor
És fúrótornyok a szavak
Meg százezernyi'traktor —

És villamosság és erő,
Mely zakatol a gépben.
Örökkön égő lángbetű
A milliók szivében.

GÁSPÁR ENDRE fordítása

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A Hámán Kató fűtőház párt-végrehajtóbizottsága eredményesen küzd a KV március 4-i határozatának végrehajtásáért

Ahogy belép az ember a *Hámán Kató* fűtőház területére, azonnal szembetűnik a fűtőház rendje, tisztasága, a friss versenyeredmények, a faliújság cikkek, amelyek május 1. tiszteletére jobb munkára, új eredmények elérésére mozgósítják a dolgozókat.

Megállapítható, hogy a párt-végrehajtóbizottság különösen a KV márciusi határozata után sokat javított munkáján. *Többet törődnek a termeléssel, a termelés minden problémájához a helyszínen igyekeznek hatékony segítséget nyujtani az alapszervezeteknek.* Az eredmény nem is maradt el. A fiókműhelyben, ahol komoly lemaradás mutatkozott az időszakos mozdonyjavítások végzésénél, a pártbizottság patronálásának segítségével a pártalapszervezet munkája nyomán a felszabadulási verseny idején komoly lépést tettek a mozdonyok állapota és a mozdonyjavításban mutatkozó lemaradások felszámolására, a minőség javítására. *A mindennapi munkában érvényesült a kommunista példamutatás* és ebben elsősorban *Varga* elvtárs, a V. alapszervezet titkára, valamint Spalla elvtárs, vezetőségi tag jártak az élen. Varga elvtársat dicséri az is, hogy a folyamatosan végzett jó munkájáért elnyerte a *„Szakma kiváló dolgozója"* címet és az ezzel járó jutalmat.

Hatékonyabb ellenőrzést

A párt-végrehajtóbizottság azonban, igen helyesen, nincs megelégedve az elért eredményekkel és *Csete* elvtárs, agit.-prop. titkár vezetésével a napokban ismét megtárgyalta a mozdonyműhely alapszervezetének tevékenységét, hogy segítséget nyujthasson a KV március 4-i határozatának végrehajtásához, valamint a május 1. tiszteletére indított munkaverseny eredményességéhez. A párt-végrehajtóbizottság helyesen határozott, amikor ezt a fontos kérdést napirendre tűzte.

Kiderült *Filiszár* elvtárs beszámolójából és Varga elvtárs válaszából, hogy a mozdonyműhely alapszervezete az elért eredmények ellenére sem végzi még elég konkrétan, mélyrehatóan a termelés pártellenőrzését. Súlyos hibák mutatkoznak a kommunista bírálat és önbírálat alkalmazása terén. Még a vezetőség tagjai közül is egyesek a *„ne szólj szám, nem fáj fejem"* helytelen, maradi álláspontját vallják. Kiderült az is, hogy a párt aktivistáinak egy része — köztük egy-két vezetőségi tag és pártbizalmi is — nem érzik eléggé azt a nagy felelősséget, amely rájuk hárul, a párt, az alapszervezet tagságának bizalmából a termelés és a politikai munka területén. (Ilyen hibák Varga elvtársnál, az alapszervezet titkáránál is megmutatkoznak.)

Színvonalas, élénk vita folyt le a PVB ülésén. Az alapszervezet vezetőségét és a műhely dolgozóit foglalkoztató problémákat, nehézségeket egyre őszintébben tárták fel a felszólaló elvtársak. Érvényesült a bírálat és önbírálat, látszott, hogy mind közelebb kerülnek egymáshoz az elvtársak és közös az akaratuk, hogy visszaszerezzék az V-ös alapszervezet jó hírét.

Segítsük a fiatalokat

A bizottság ülése megállapította, hogy *nem elég az, ha a kommunisták saját termelőmunkájukat kifogástalanul végzik. Jobban és többet kell törődniük a környezetükben dolgozó fiatalokkal s a pártonkívüli dolgozók munkájával, problémájával is.* Egyetértettek abban is, hogy a munka megjavításának döntő követelménye a tanulás. (Kiderült, hogy e kötelezettségüket eddig Spalla és Filiszár elvtárs tak is hiányosan teljesítették.) Felszínre került a vitában, hogy bajok vannak a kollektív vezetéssel, még mindig túl sok feladat hárul a titkár elvtársra, mert a vezetőségi tagok nem egyszer vonakodnak a feladatok teljesítésétől.

Igen helyesen és eredményesen tisztázták az elvtársak a hibák és bajok gyökerét és ennek alapján született meg a határozat, amely szerint a 11. szabad május 1-ét újabb munkasikerekkel kívánják megünnepelni. Ennek előfeltételeként a kommunista példamutatást tűzik ki, meggyőző munkával elérik, hogy *a kommunisták kivétel nélkül elsőnek tegyenek példamutató vállalásokat.*

A határozat szerint, igen helyesen, *meg kell javítani a termelés pártellenőrzését, biztosítani kell, hogy a műhely műszaki vezetői az eddiginél jobban szervezzék meg a munkát;* biztosítsák a verseny műszaki feltételeit, vegyék figyelembe a dolgozók javaslatait, fogadják az eddiginél sokkal szívesebben az alulról jövő bírálatot és azt ne csak szavakban ismerjék el, hanem végrehajtva a KV márciusi határozatát, javítsák is ki a hibákat.

Alaposabban készüljünk fel az értekezletekre

Nagyon helyes az értekezletnek az a döntése is, hogy *sokkal többet kell foglalkozni a fiatal szakmunkásokkal,* (ők alkotják a műhely dolgozóinak felét), akik még sokszor gyakorlatlanok a munkában és nem egyszer fegyelmezetlenek is. Helyesen mondta *Jenei* elvtárs, hogy a kommunisták, az idősebb elvtársak sokat tehetnek e hibák kiküszöbölésért, ha átadják az évtizedek során szerzett bőséges munkatapasztalataikat a fiataloknak, ha emlékezetükbe idézik azt a sorsot, amely a Horthy-korszakban az idősebbek osztályrésze volt és amelyre a fiatalok közül bizony sokan nem emlékeznek.

Kár, hogy ezt a színvonalas értekezletet a párt-végrehajtóbizottság nem készítette elő még körültekintőbben, még alaposabban, nem adott elegendő segítséget az alapszervezet vezetőségének a beszámoló elkészítéséhez és a PVB egyes tagjai sem készültek fel megfelelően az ülésre.

E hibától eltekintve, azonban a lelkesedés, a kommunista ügybuzgalom hatotta át az értekezlet részvevőit, akik az értekezlet befejezése után is még sokáig együtt maradtak és kisebb csoportokban beszélgettek az előttük álló feladatokról. Minden biztosíték megvan arra, hogy a hozott határozat a fűtőház V-ös alapszervezetének életében *„anyagi erővé"* válik és az elvtársak a mozdonyjavítás magasabb színvonalra való emelésével, a javítási költségek további csökkentésével, a munkafegyelem megszilárditásával készülnek fel a nemzetközi munkásosztály nagy ünnepére, május 1-re.

Czimma János,
a vasút politikai főosztály alosztályvezetője.

Így született meg az aszódi „versenyfal"

Ha az átlagos terhelésnél sikerült jó eredményt elérni, akkor a fajlagos kocsimozgatásban voltak hibák, vagy megfordítva. Szóval egyenetlen volt a munka, pedig *Aszód állomás* minden dolgozója azt akarta, hogy állomásuk a felszabadulási versenyben elérje az élüzemszintet. Még *Gábor Péter* elvtárs, kocsirendező is minden szolgálat után beállított *Pécsi Gyula* elvtárshoz, a versenyértékelőhöz, vagy *Lukonics József* elvtárs üzemi bizottsági elnökhöz s hosszasabban elbeszélgetett velük arról, hogy miért nem tudják egyenesbe hozni a versenyt. Pedig *Gábor* elvtársról köztudomású, hogy amilyen kitűnő munkaerő, olyan szűkmarkúan bánik a szavakkal.

A jobb versenynyilvánosság eredménye

Az érdeklődés, az akarat tehát megvolt minden dolgozóban — valami mégis hiányzott. Erről tárgyalt többször is az állomás vezetősége, s az egyik alkalommal *Zentai Kálmán* elvtárs, állomásfőnök rátapintott a megoldásra:

— *Élénkebbé, frissebbé, vonzóbbá kell tenni a versenynyilvánosságot,*

Igen, a dolgozók, de még a szakszervezeti bizalmiak sem ismerték eléggé a verseny eredményeit, nem is szólva a külső őrhelyek dolgozóiról. Bizony előfordult, hogy az állomás „turai végén" szolgálatot teljesítők csak tíznaponként értesültek a verseny állásáról. Elhatározták hát, hogy színesebbé, elevenebbé teszik a versenyt. Mindenekelőtt a szakszervezeti bizalmiak vállalták, hogy állandóan ismertetik a dolgozókkal az eredményeket. *Pécsi* elvtárs attól kezdve jónéhány kilométert gyalogolt naponta a versenyértékelésekkel, de eljuttatta azokat a legtávolabbi őrhelyre is. Az értekezletnek tehát rövidesen megvolt az a gyakorlati eredménye, hogy *Gábor* elvtársnak, de a többi dolgozónak sem kellett bemenni az üzemi bizottsághoz a friss eredményekért — az eredmények mentek hozzájuk. Méghozzá hovatovább javuló eredmények, mert lassan megszüntek a terveljesítésben, a vállalások végrehajtásában mutatkozó egyenetlenségek, az átlagos terhelés, a fajlagos kocsimozgatás is *„felzárkózott"* a többi, kedvező képet mutató versenytényezőhöz.

De mindezt nem tartották elegendőnek.

— Ne csak a fülnek, hanem a szemnek is szóljon a versenyhíradó — mondta *Gál Árpád* elvtárs, párttitkár. Igen, de Aszódon is felmerült az aggodalom, ami annyi más helyen meghiúsította a hangulatos, színcsebb, díszesebb versenytáblák megszületését: sokba kerül.

— *Amit csak tudunk, megcsináljuk mi magunk* — jelentette ki *Fogarasi* elvtárs, forgalmi szolgálattevő, a kultúrbrigád vezetője. — *Amihez pedig pénz kell, azt megpróbáljuk előteremteni a kultúrrendezvényekből.*

Hogy ne szaporítsuk a szót: *a felszabadulás ünnepe előtt néhány nappal az aszódiak versenyfalat avattak.* A maguk erejéből állították fel az egész falat betöltő, izléses, színes versenytáblát. Büszkék is rá, s nagyon bíznak abban, hogy az új versenytábla is segítségükre lesz az élüzemszint elérésében, jobbanmondva megtartásában, hiszen a szintet a legtöbb tényezőben már túl is haladták. Szeretettel gondozzák, mindig új ötletekkel gazdagítják a nagyméretű versenytáblát és azt akarják, hogy május 1-ét további jó munkaeredmények mellett a vonal legszebb versenytáblájával is köszöntsék.

Elnyerték méltó büntetésüket

A Fővárosi Bíróság Tutsek-tanácsa április 15-én hirdetett ítéletet *Sándorfalvi* Márton és 28 társa társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett lopás, sikkasztás, közokirathamisítás, csalás bűnügyében.

Sándorfalvi Márton hosszú éveken keresztül visszaélt hivatali beosztásával és sorozatosan hamis ruhautalványokat állított ki, amelyekre a MÁV Központi Szertárából vasúti egyenruhákat vételeztek fel. *Sándorfalvi* bevonta manipulációiba *Bánki* Vilmost, *Fogarasi* Mártont, *Nagy* Ferencet, *Csik* Istvánt, *Földi* Istvánt, *Zala* Lajost és rajtuk kívül még másokat, akik anyagi előnyökért szemérmetlenül megkárosították a dolgozókat. Olyan ruhautalványokat gyártottak, amelyeket költött nevekre állítottak ki, a kiutalási iratoknak hamis iktatószámot adtak, a szertári kapubárcákra is hamis neveket és hamis számokat írtak. A tárgyalás során a terheltek egymásra akarták hárítani a felelősséget, így próbáltak kibújni a számonkérés alól.

A bűnszövetkezet széleskörűen működött és aljas tevékenységük kiterjedt a MÁV Anyagellátási Igazgatóságán kívül a MÁV Központi Szertárára és a KPM. I. Főosztályon működő gazdasági és gondnoki hivatalra. A vádlottak valamennyien jól tudták, hogy bűnös tevékenységükkel zavart okoznak a vasutasok egyenruha-ellátásánál, mégsem riadtak vissza attól, hogy kész vasutas egyenruhákat átszabassanak, vagy azokat használhatatlanná tegyék. A bíróság mintegy 200 000 forintban állapította meg azt az összeget, amivel megközelítőleg ki lehet fejezni az anyagi kárt.

A Fővárosi Bíróság az ítéletek meghozatalánál kiemelte, hogy a társadalom számára különösen veszélyes bűncselekményről van szó és a terheltek tudatosan követték el tettüket.

Sándorfalvi Mártont a Fővárosi Bíróság összbüntetésként életfogytiglani, *Csik* István 12, *Földi* István 10, *Zala* Lajost 10, *Murányi* Jánost 5, *Tolnai* Lászlót 5 év és 6 hónapi, *Mészáros* Józsefet 5 év 6 hónap, bűntársaikat pedig 4 hónaptól 4 évig terjedő börtönbüntetésre ítélte.

VASUTAS TANÁCSTAGOK

Szombathelyi igazgatóság

Hegyi Gábor, Acsád, Egger Jenő, Alka, Kiss Lajos, Zorád Lászlóné, Alsóőrs, Steinecker Kálmán, Aszófő-Tihany, Sik László, Ágfalva, Szili Lajos, Badacsonytomaj, Porkoláb Béla, Badacsonytördemic, Bognár Benedek, Balatonakarattya, Porkoláb László, Boba, Németh István, Bük, Petelei István, Celldömölk fth., Horváth János, Horváth Mária, Tóth Sándorné, Tüczai István, Celldömölk áll., Varga Ferenc, Csákánydoroszló, Szabó Károly, Devecser, Beke Jenő, Dörgicse-Alcali, Fekete József Dudar, Horváth Antal, Gecse-Gyarmat, Sziklai József, Gelse, Bognár Pál, Gyömöre, Deli János, Győrszemere, Varga Lajos, Halimba, Szakács Mózes, Hegyfalu, Vati János, Herend, Dombai József, Kisunyom, Tóth István, Mezőlak, Fekete Gyula, Nagycenk, Kiss István, Pannonhalma, Aranyos József, Papkeszi, Boldizsár Imre, Klauz Imre, Soós Vincze, Pápa pft. Somogyi Gyula, Sághi Gyula, Dreiszmuk János, Pápa fth., Fülöp József, Pápateszér, Puskás Gyula, Polgárdi, Bolla Dezső, Polgárdi Ipartelepek, Horváth István, Szabó István, Porpác, Szukics József, Rátót, Horváth József, Rum, Bánhalmi Ferenc, Sármellék, Monostori Antal, Sárszentmihály, Kővári Antal, Elek János, Sárvár, Mérnyei Sándor, Sümeg, Borsodi István, Sopron fth., Hasza Ferenc, Kiss Jenő, Horváth István, Kaszner József, Dömölki Sándor, Jánosa István, Fehér Imre, Csóka Antal, Horváth Sándor, Horváth Imre, Hajner Antal, Sopron pft., Báger József Balogh Antal, Szombathely pft., Galló János, Kulcsár Ferenc, Baki Elemér, Szombathely ig., Csaba János, Gavrilette Ernő, Hires József, Major László, Palkovics Imre, Varga János TBKE, Szombathely, Tóth Gyula, Tófej, Márvány János, Matt Béla, Cs. Varga János, Havasi József, Tapolca fth., Göndör István, Türje, Fekete Sándor, Urod, Magas István, Uiudvar, Hubai Sándor, Ukk, Demeter Lajos, Városlőd-Kislőd, Varga József, Várpalota, Kiss Kálmán, Csizmadia Gyula, Veszprém, Szentgyörgyi Sándor, Veszprém fth Radnai József, Veszprémvarsány, Bálint József, Vép, Mezei Gyula, Zalabér, Körmendi Lajos, Zalaegerszeg, Kövesdi Ferenc, Zalalövő, Kenyeres Lajos, Zánka-Köveskál.

Nemzetközi HIREK

SZOVJETUNIÓ

A kommunizmus építésének harcaiban

A *ljvovi* körzet, munkácsi fűtőházának mozdonyvezetői munkaversenyben állnak az ötéves terv ötödik tervévének határidő előtti befejezéséért. A kárpáti hágon keresztül az elmúlt hónapban 125 túlsúlyos vonatot vezettek, s ezzel 275 tonna fűtőanyagot takarítottak meg, 20 000 tonna árut szállítottak terven felül. Az élenjárók tapasztalatai megmutatták, hogy a rendkívül nehéz hágón át minden szerelvényt lehet túlsúllyal vinni, és *Lavocsne* állomást 48 perccel hamarább lehet elérni, mint azt a grafikon előírja. A munkácsi fűtőház mozdonyvezetői a vízvételezés meggyorsításával két és fél órával rövidítették meg az egyes vonatoknak a szerelésre előírt idejét.

*

A szűzföldekre vezető keskenyvágányú új vonalakon még ebben az évben megindul a rendszeres forgalom. Ennek ellátásához máris 6000 vasutasra van szükség. A napokban a *Moszkva—Kurszk—dombassz-i* körzet fiataljai értekezletet tartottak, ahol résztvettek azok az ifjú vasutasok, akik vállalták, hogy a jövőben a mezőgazdaságot segítő keskenyvágányú vonalakon dolgoznak.

*

A vasutasszakszervezet központi bizottságának IV. plénuma az elmúlt napokban *Moszkvában* összeült. A nagyjelentőségű értekezlet előadói beszédét *Cserednyicsenkó* elvtárs, a szakszervezet központi bizottságának titkára tartotta. A beszédet vita követte, majd határozatot hoztak a szakszervezeti funkcionáriusok feladatairól.

*

Észak—Kaukázus vasutasai 13 gépállomást és 88 kolhozt patronálnak.

*

A kisorozásnélküli futójavítás kezdeményezője I. E. *Sepilov* elvtárs a *„Gudok"* legutóbbi számában büszkén állapítja meg, hogy *Krasznij Limánban* a folyójavításokkal foglalkozó műhelyt be kellett zárni, mert a hozzátartozó vonalrészeken az összes kocsikat ma már kisorozás nélkül javítják.

*

A *volhovsztrojci* fűtőház dolgozói az év elejétől kezdve több mint 2000 túlsúlyos vonatot vezettek, 800 000 tonna tervenfelüli árumennyiséget szállítottak. Az elmúlt napokban a dühöngő szélviharok ellenére is 50 túlsúlyos szerelvényt továbbítottak 48 óra alatt.

*

A vasutasok vonatáruházai ma már menetrendszerint közlekednek.

*

A szovjet vasutasok sikeresen végzik a tavaszi pályafenntartási munkálatokat és megkezdték előkészületeiket a nyári szakaszos fenntartási tervek biztosítására.

KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁG

Kétemeletes híd épül a Jangce folyón

Ebben az esztendőben 16 új vasútvonalat építenek a Kínai Népköztársaságban. *Vuhannál* most készült el a *Han*-folyó hídja, és még ebben az esztendőben hozzáfognak a Jangce-folyamot áthidaló hatalmas, kétemeletes híd megépítéséhez.

*

A brit vasutasok szakszervezete elfogadta a kínai vasutasok szakszervezetének meghívását, melynek megfelelően küldöttséget menesztenek Pekingbe, a május 1-i ünnepségekre.

A Keleti állomás dolgozói újabb szociális létesítménnyel gazdagodtak

Hófehér szoba, a padlót zöldes linoleum borítja, nagy ablakon ömlik be a tavaszi napfény. Talán kicsit csodálkoznak a napsugarak, hogyan kerül ennyi ember egy kis orvosi rendelőbe. Ime a magyarazat: *most adják át ünnepélyesen a Keleti pályaudvar dolgozóinak az új, korszerű fogászati rendelőt.*

A kis szobában a hála szavai hangzanak, a dolgozók köszönik az újabb gondoskodást. S ilyen ünnepség rövid idő alatt nyolc helyen zajlott le. A Baross-téri vasútüzemi fogászati rendelő sorrendben a nyolcadik. *Budapesten ezzel együtt hat, vidéken két ehhez hasonló rendelő működik már.*

Azelőtt a vasútnál teljesen ismeretlen volt az üzemi fogászati rendelés, pedig a fogfájás sokezer dolgozónak keserítette akkor is napjait s egy sor egyéb betegséget is előidézett. De a MÁV egykori urai nem sokat törődtek a dolgozók egészségvédelmével. Annál többet törődik népi demokráciánk.

Ez a kis rendelőintézet, mely *260 000 forint beruházással létesült, a legkorszerűbb berendezéssel áll a dolgozók rendelkezésére.* Érdemes külön szólni berendezéséről. Két legmodernebb típusú olajpumpás műtőszéken történik a kezelés. Villamos fúrógép, fogászati röntgenkészülék, légsűrítővel ellátott hideg-meleg levegőt fujtató gép biztosítja a korszerű, higiénikus kezelést. A fogászati szerszámokat elektromos hőlégsterilizáló tartja állandóan 160—180 fokon, mely biztosítja a műszerek teljes bacilusmentességét.

Az új rendelőintézet már megkezdte gyógyító munkáját, a Keleti állomás dolgozói újabb szociális létesítménnyel gazdagodtak.

A további sikerekért

A miskolci vasutasok munkaeredményeinek jó nyilvánossága egyik lendítő ereje a május 1-i vállalások teljesítésének.
(Péter János felv.)

Celldömölki mozdonyvezetők és fűtők véleménye

a nyersolajtüzelésű mozdonyokról

Állunk a mozdonykonyhán, és ha nem tudnánk, hogy a gép jobboldala a mozdonyvezetőé, baloldala pedig a fűtőé, hamarjában nem is állapíthatnánk meg: melyik elvtárs melyik munkát végzi. *Bakonyi István* elvtárs, fűtő ugyanis kezébe sem veszi a lapátot, csupán jobb kezével csavar időnként egyet egy kereken. S minden ilyen mozdulatra éles, sistergő zúgás felel a tűzszekrényből: a szó szoros értelmében olajat önt a tűzre.

— Amióta a mi mozdonyunkon, s a *celldömölki fűtőház* valamennyi 324-es és 328-as sorozatú mozdonyán bevezették a nyersolajtüzelést, megszünt a tüzelés nehéz fizikai munkája, a fűtő feladata tulajdonképpen csak a figyelés és az alaptűz tartása — mondja *Bakonyi* elvtárs.

Megszüntek a kezdeti hibák

Hosszan sorolja a nyersolajtüzelés előnyeit, de a celldömölki fűtőház többi fűtője és mozdonyvezetője is hasonlóan vélekedik. Igaz, kezdetben nem voltak ilyen egyöntetűek a vélemények. Az átalakított mozdonyoknál sok volt a csőfolyás, amit néhány mozdonyvezető és fűtő a nyersolajtüzelésnek tulajdonított. A vizsgálatok azonban kétséget kizáróan megmutatták, hogy a hibákat nem az új üzemanyag, hanem a helytelen tüzelési technika okozta. A fűtők, mozdonyvezetők még nem ismerték kellőképpen, hogyan kell bánni a nyersolajjal, hogyan kell adagolni, s ebben ludas volt a 7. szakosztály is, amely késve juttatta el a fűtőházhoz a kezelési utasítást.

— Alaposabb oktatással, nagyobb figyelemmel sikerült legyőznünk a kezdet nehézségeit — mondja *Mór Lajos* mozdonyvezető. — A legfontosabb az, hogy a fűtő hajszálnyi pontossággal együtt dolgozzon a mozdonyvezetővel. Amikor a mozdonyvezető lezárja a szabályzót, a fűtő is azonnal zárja el az olajat, utána nyissa rá a segédfúvót, zárja el a légcsappantyút, s ugyanezt végezze el fordított sorrendben akkor, ha a mozdonyvezető ismét ránnyitja a szabályzót. Fontos körülmény az is — s ezt kezdetben sokszor figyelmen kívül hagytuk —, hogy vizet szivatni csak menetközben szabad. Mióta pontosan betartjuk ezeket a szabályokat, azóta nincs a fűtőháznál csőfolyás. Nagyon megkedveltük, mi mozdonyvezetők is a nyersolajtüzelést, nem kell a rossz szénnel kínlódnunk, nem ácsorgunk gőzfejlesztés miatt, tűztisztítás nélkül túlsúlyos vonatot tudunk vinni például Celldömölktől Győrig és vissza.

Beszédes számok

A helyesen alkalmazott nyersolajtüzelés előnyeit leginkább az eredmények mutatják. Soha annyi túlsúlyos vonatot nem továbbítottak a fűtőház dolgozói, mint amióta az új fűtőanyagot használják, s emellett az első negyedévben 14 százalék tüzelőanyag-megtakarítást értek el, a vontatási késést 1,41 százalékra, a javítási állagot pedig 7 százalék alá szorították.

— Ha még jobban megtanuljuk a nyersolaj pontos adagolását — mondja *Vörös Károly* mozdonyvezető — még több fűtőanyagot tudunk megtakarítani, hiszen a nyersolaj kalóriaértéke háromszor annyi, mint a széné.

Az új tüzelőanyag nemcsak megkönnyítette a fűtők és mozdonyvezetők munkáját, hanem enyhítette a többi fűtőháznál mutatkozó fűtőhiányt is. A nyersolajtüzelésű mozdonyokon csak egy fűtő teljesít szolgálatot, így a nyersolajtüzelést alkalmazó celldömölki, szombathelyi és komáromi fűtőház több fűtőt tudott adni a többi fűtőháznak.

Még nem került nyilvánosságra, de a celldömölki fűtőház dolgozói között már elterjedt annak a híre, hogy a fűtőház két műszaki vezetője, *Rácz Ersek József* és *Szendrei* elvtárs önműködő olajadagolót szerkesztett, amelyet nemsokára fel is szerelnek kísérletképpen. Ez a hír általános örömet keltett a mozdonyszemélyzet körében, hiszen azt jelenti, hogy akkor teljesen megszünnek a helytelen adagolás miatti hőfok-ingadozások, amelyek a csőfolyásokat okozták. A hír hallatára meg is jegyezte *Néki Elek* fűtő:

— Ha a szerkezet beválik, akkor mi fűtők ugyanolyan szolgálatot fogunk teljesíteni, mint a Kandó-mozdonyokon a kenők.

A munka ünnepe tiszteletére...

TELJES KIVILÁGÍTÁSÚ GYORSVONATOK

A vasuti főosztály 8/F. és 7/B. osztálya szocialista szerződést kötött a vonatok kivilágításának megjavítására. A szerződés első pontjaként elhatározták, hogy május 1-re az összes gyorsvonatokat teljes kivilágítással közlekedtetik, vagyis valamennyi lámpafoglalatot ellátják égővel.

Május 1 után sor kerül a többi vonatok világításának megjavítására is.

KŐBÁNYA-FELSŐ VERSENYRE HÍVTA KELENFÖLDET ÉS KŐBÁNYA-TEHERPÁLYAUDVART

Kőbánya-Felső állomáson is megindult a verseny május 1 és a DISZ-kongresszus tiszteletére. A forgalom dolgozói a fajlagos kocsimozgatást 105, a kocsitartózkodást 105, a kocsikifutást 106, a rendkívüli áthaladást 113 százalékra vállalták. A kereskedelmi szolgálat dolgozói az átlagos rakodási időt az eddigi 118-ról 128, az átlagos kocsikihasználást 104-ről 114, az átlagos gyűjtőkihasználást 106-ról 108 százalékra, az óránkénti árumozdítást 7,1 mázsáról 7,6 mázsára akarják teljesíteni. Az állomás dolgozói a május 1-i verseny tiszteletére versenyre hívták Budapest-Kelenföld állomás forgalmi és Kőbánya-Teherpályaudvar kereskedelmi dolgozóit.

A NEGYEDÉV VÉGÉIG KIKÜSZÖBÖLIK A JELZŐNÉL VALÓ FELTARTÓZTATÁST

Budapest-Keleti pályaudvar dolgozói számos értékes vállalást tettek május 1-re. A többi között vállalták, hogy induló vonataiknál az első negyedévi átlagos 3 százalékos késést a munka ünnepére 2 százalékra, a negyedév végére 1 százalékra csökkentik, vagyis a menetrendszerinti indítást május 1-ig 98, június 30-ig 99 százalékra teljesítik. A jelzőnél való feltartóztatás kiküszöbölése érdekében május 1-ig 98,5 százalékra javítják a vonatok zavartalan fogadását, június 30-ig pedig 99 százalékra teljesítik ezt a vállalást.

A KOMLÓI BRIGÁDOK VERSENYE

A komlói dolgozók, amint a tervismertető értekezleteken megismerték tervszámaikat, azonnal megtették vállalásaikat a munka ünnepére és az egész negyedévre. Elsőnek a Kossuth és a Petőfi DISZ-brigád lendült munkába, de néhány nap mulva példájukon felbuzdulva a többi brigád is teljes erővel fogott a versengéshez. Ennek eredménye az első dekádban elért több jó teljesítmény. Az egy kocsira eső tolatási idő csökkentésénél 123, a tehervonatok terhelésének emelésénél 118, a kocsitartózkodási idő csökkentésénél pedig 116 százalékot értek el. A menetrendszerinti indításban eredményeik ezideig a felszabadulási műszak eredményeinél is jobbak, mert az első tíz napban valamennyi vonatukat menetrendszerint indították.

KÖVETENDŐ PÉLDA

Molnár IV. József a székesfehérvári fűtőház dolgozója, aki a felszabadulási műszak alatt március 8-tól április 4-ig 3149 perc megtakarítást ért el rövid menetidők alkalmazásával, most az önköltségcsökkentésnek egy másik módját kezdeményezte. Elhatározta, hogy szolgálata alatt a forduló vagy a közbenső állomásokon összeszedi a fellelhető elfekvő alkatrészeket, egyéb anyagokat és azokat hazaérkezése után a szertárnak átadja. Kezdeményezésének a fűtőházban máris több követője akadt. Kívánatos lenne, hogy más fűtőházakban is kövessék példáját.

A gazdaságtalan fuvarozás megszüntetése népgazdasági érdek

AZ ÖNKÖLTSÉG csökkentéséért folyó küzdelem, tervünk teljesítésének ez az igen fontos eleme az utóbbi években elsekélyesedett. Ma, amikor pártunk határozata arra hívja fel figyelmünket, hogy az önköltség kedvező alakulását minden lehetséges eszközzel segítsük elő, külön jelentősége van a gazdaságos fuvarozásnak.

A vasút ésszerűtlen, gazdaságtalan igénybevétele jelentősen rontja az önköltséget. Vannak olyan fuvarozások, amelyek látszólag kedvező hatást mutatnak, mégis, a népgazdaság egészét tekintve egészségtelenek. Nem lehet tehát csak a vasútüzem szempontjából figyelni e jelenségeket. Például az *indokolatlanul hosszú fuvarozások* károsak, tehát arra kell törekednünk, hogy az átlagos szállítási távolságot évről évre csökkentsük. Népgazdasági érdek, hogy minden áru a lehető legrövidebb úton jusson rendeltetési helyére.

A KERESZTFUVAROZÁS fölöslegesen veszi igénybe a vasút szállító eszközeit. Ilyen eset például, ha dunántúli útépítéshez a tarcali kőbányából hozzák a követ, míg a tiszántúli építkezés kőanyagát Badacsony szolgáltatja. Ezek a szállítások lényegesen csökkenthetők, vagy kikapcsolhatók, ha a terméket lehetőleg helyben vagy kis távolságra szállítva használják fel. Ez ellen úgy küzdhetünk a legjobban, ha az anyagelosztásban egységes szempontok érvényesülnek és egyetlen szerv diszponál.

A HAJTŰFUVAROZÁS azt jelenti, hogy az áruk csak lényeges kerülőutakon jutnak el rendeltetési helyükre, ahelyett, hogy közvetlenül, a legrövidebb útirányon továbbították volna. A téglát például Debrecenből elviszik Nyiregyházára az ottani TÜZÉP-telepre, ahol ismételten feladják Vásárosnamény rendeltetéssel, ahelyett, hogy egyenesen Debrecenből küldték volna oda. Az ilyen szállításnál szükségtelenül nagyobb fuvardíj terheli az árut és hosszú időre leköt egy kocsit, holott azt más áru továbbítására használhatták volna.

A vasút a fuvarozás-tervezésnél figyelemmel van a kereszt- és a hajtűfuvarozásokból eredő hibákra, s az újrafeladást csak jelentős összegű bírság mellett engedi meg, még akkor is, ha egyébként az újrafeladás a fuvarozás irányát nem töri meg. Az újrafeladás ugyanis mindenféleképpen káros a vasútra, mert a fel- és leadás a kocsiforduló idejének csaknem 50 százalékát tölti ki.

A TÚLRÖVID FUVAROZÁS is hátrányos a vasút számára. Éppen a vasút természetéből folyik, hogy nagytömegű és nagy távolságra végzett fuvarozásokra van berendezkedve. Nem lenne például helyes Budapest—Nyugatiról Budapest—Józsefvárosra kocsirakományú küldeményt feladni, s a vasút tiltakozik is ellene, mert a kocsi a rövid útvonalon viszonylag hosszú idő alatt ér el rendeltetési helyére a vonalak túlzsúfoltsága miatt.

Az említett példák csak a legdurvább hibákat mutatják. Ezen túlmenően a rossz kocsikihasználás, a tervszerűtlenség, az egyenetlen feladások stb. szintén akadályai az önköltségcsökkentésért folyó harcnak. Arra kell törekedni, hogy közvetlen kapcsolatot teremtsünk a szállíttató felekkel, s jó felvilágosító munkával odahassunk, hogy velünk együtt küzdjenek a gazdaságtalan szállítás ellen, az önköltségcsökkentés előmozdításáért.

Papp Endre

A helyes anyagraktározás és szállítás is önköltségcsökkentést jelent

A MÁV Hídépítési Főnökség dolgozói az év első két hónapjában egymillió forintos önköltségcsökkentést értek el. Még szebb eredménnyel dicsekedhetnének azonban, ha sikerülne felszámolniok a felesleges anyagmozgatást, az anyagok tervszerűtlen raktározását.

A beérkező anyagot a vagonból közvetlenül a vágányok mellé rakják,

mert nincs hely. Ott vár az anyag egészen addig, ameddig nem találnak valahol helyet, s a vágányok mellé újabb anyag kerül. Kétszer kell mozgatni az anyagot, ami tetemes költségtöbblettel jár.

Állandóan rendezgetni kell a raktárt. Az is megesik, hogy át kell forgatni a túlzsúfolt raktárt, mert a keresett anyagra másfajtákat raktak.

Hasonló probléma előtt áll most is a főnökség. Rövidesen hozzáfognak egy ideiglenes szabványhíd szereléséhez. Az anyag több mint nyolcszáz tonna. Már előre azon gondolkoznak a műszaki vezetők, hová rakják a nagymennyiségű vasanyagot?

Az anyag ide-oda hordozgatása Aradi József műszaki felügyelő, főnök véleménye szerint *évente több mint százezer forint többletköltséget jelent.* Ezt az összeget meg lehetne takarítani, ha kibővítenék a raktárakat, s gazdaságosabban rendeznék be azokat.

Pillanatnyilag a szögvasak, laposvasak szabadon hevernek a kis rakterületen. Általában kis mennyiségű anyagok ezek, s ehhez viszonyítva nagy területet foglalnak el. Kevés költséggel, saját anyagból állványokat tudnának építeni, a gazdaságosabb anyagtárolók biztosítására.

Növeli az önköltséget, csökkenti a minőségi kivitelezést a felhasználatlanul heverő anyagok raktározása is.

A szabadban évek óta tárolnak olyan anyagokat, amit nem használnak.

Most alakult egy műszaki bizottság, amely felmérí, hogy melyik anyag kell, melyik nem. A felesleges anyagot átadják az Anyagellátási Igazgatóságnak. A hídépítő szakszertárban például közel kétszázezer forint értékű jutavászon hevert, amit sohasem használnának el. Vízvezetékszerelési anyagok, csiszolókorongok és festékek állnak évek óta felhasználatlanul. Ezek a helytelen anyaggazdálkodás következményeként halmozódtak fel.

Bakos Sándor szertárfőnök elmondja, hogy a fafélszerek helyett új kőépületeket akarnak építeni. A pincét is át kell alakítani, mert befolyik a víz, pedig ott olajat és festéket tárolnak. Külön kell helyet biztosítani az oxigénpalackoknak, mert jelenleg más anyagokkal közös raktárban tartják.

Az is fontos probléma a szertárban, hogy a provizoriumnak használt I-tartókat megvédjék az oxidálódás ellen. A festés nagy összegbe kerül, de mégis szükséges, mert a tartó az oxidálódás következtében veszít teherbíró képességéből.

A MÁV Hídépítő Főnökség előtt komoly feladatok állnak: *minél előbb meg kell oldani a tervszerű raktározást, mert ezt a további önköltségcsökkentési törekvés feltétlenül megkívánja.*

Tíz nap alatt kilenc vonatot takarítottak meg Miskolcon

(Tudósítónktól.) Miskolc-személypályaudvar dolgozói amióta március 20-án teljesítették a felszabadulási versenyre tett vállalásaikat, teljes erejükkel a május 1-re tett felajánlások és a második negyedévi terv teljesítéséért dolgoznak. Igyekezetük nem is hiábavaló. Az átlagos terhelési tervet április első dekádjában már 103 százalékra teljesítették. *Ezzel tiz nap alatt kilenc vonat forgalomba helyezését takarították meg.* Nagy az érdeme ebben *Hegyesi* Tibor és *Horváth* József kocsimesterek brigádjainak. Ezek a brigádok a fajlagos kocsimozgatási tervet 122 százalékra teljesítették, ami 10 785 forint megtakarítást jelent. Dicséret illeti *Török* József kocsimestert és brigádját, valamint *Németh* László tolatásvezetőt és brigádját is.

A dolgozók megfogadták május 1 tiszteletére, hogy a második negyedévben is megtartják az élüzem címet.

A MEGELŐZŐ KARBANTARTÁS, A GÉP SZERETETE:

250000 kilométer főjavítás nélkül

A MÁV Autófuvarozási Főnökség dolgozói jól tudják, hogy a gépkocsi életének meghosszabbítása, a főjavítás határidejének kitolódása az önköltség alakulásának fontos tényezője. Ezért vesznek részt lelkesen és eredményesen a 100 000 kilométeres-mozgalomban. A Csepel—Diesel tehergépkocsik futási normája — vegyes útvonalon — 75 000 kilométer főjavítás vagy lényegesebb alkatrészcsere nélkül. Az üzem három évvel ezelőtt kezdte el a mozgalmat, akkor kapták meg az új Csepeleket.

A teherkocsik nagyrészét darabáru szállításra állították be. A nagybudapesti állomások közötti tranzit-forgalmon kívül egész sor helyen futnak a vonatpótló gépkocsi-járatok.

Vonatpótló darabárus gépkocsijáratok

A budapest—szolnoki útvonalon született meg a 100 000 kilométeres mozgalom kiemelkedő teljesítménye: *Schmiedt* János, váltótársával, *Darnai* Józseffel fődarabcsere nélkül tehergépkocsijukkal 250 000 kilométert teljesítettek, sztahanovista feltételek mellett. Pedig nem volt könnyű dolguk. Sokan azt mondották, hogy *„szerencséjük volt"*. Ők azt mondják, a jó megelőző karbantartás és a gép szeretete az, amely hozzásegítette őket *„szerencséjükhöz"*. *A szolnoki út sima betonút. Persze könnyű azon eredményt elérni* — mondották a rosszmájúak. Nehogy támadás érje az élenjárókat, elküldték őket rossz, sáros, hepe-hupás utakra is, a *Nyirségbe, Balassagyarmat* és *Salgótarján* környékére, ahol elég rossz útviszonyok vannak. A mozgalom példaképeit azonban nem lehet ezzel megtántorítani. Vállalták, hogy május 1-re főjavítás nélkül elérik a 300 000 kilométert!

Hogyan érte el ezt a szép eredményt *Schmiedt* és *Darnai* elvtárs? Mivel érték el a többi dolgozók a 100 000 kilométert? Szaktudásukkal, odaadó munkájukkal, gépszeretetükkel és nem kis mértékben azzal, hogy a karbantartó műhely dolgozói is jó munkát végeznek. A gépkocsi megkímélésével csökken a műhelybeállási esetek száma, ami teljesítménynövekedéssel, önköltségcsökkentéssel jár. 263 gépkocsivezető, — ezek között egész sor sztahanovista és kiváló dolgozó, a szakma legjobbjai — segítik a gazdaságos szállítást.

Május 1-re való készülődésük során arra törekszenek, hogy a darabáru szállítás ügyét előrevigyék, fokozzák eredményeiket a takarékosságért, az önköltség csökkentéséért vívott harcban. Az Autófuvarozási Főnökség szép fejlődés előtt áll. Az Egressy úton építendő új telep megépítéséhez ők is hozzásegítenek, önköltségcsökkentéssel, a mozgalom elterjesztésével, anyagtakarékossággal.

„Folytassuk a nemes vetélkedést..."

Rákosrendező állomás műszaki vezetői, párt- és tömegszervezeti funkcionáriusai a sztahanovisták és az élenjáró dolgozók bevonásával műszaki konferenciát tartottak a felszabadulási munkaverseny tapasztalatai és a további feladatok megbeszélésére. Elhatározták, hogy a felszabadulási verseny lendületét, amellyel első negyedévi tervüket sikerült az élüzemszint felett teljesíteni, nem hagyják csökkenni, sőt tovább fokozzák a munkásosztály nemzetközi seregszemléjének, május 1-nek tiszteletére.

Hogy a verseny minél elevenebb legyen, elhatározták azt is, *ismét versenyre szólítják a régi vetélytársat, Budapest—Ferencváros állomást. „Folytassuk a nemes vetélkedést, hogy versenyünkből újabb munkasikerek szülessenek május 1 ünnepére"* — mondja a ferencvárosiakhoz intézett versenyfelhívás, amely javasolja azt is, hogy a versenyen *április 20-tól május 1-ig tartsanak ünnepi műszakot.* A verseny célja, hogy az igazgatóság által megszabott versenytényezőkben az eredményeket kivétel nélkül az élüzemszint fölé emeljék.

Munkában, sportban az élenjárók között

Piti Rozália, a Szolnoki Járműjavító legjobb ifjú esztergályosa, 124 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik, emellett ott találjuk az élenjárók között a sportban és a kulturális munkában is.
(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

Nyílt levél Furulyás János elvtárshoz

Budapest, Nyugati ponk

Kedves elvtárs! Talán még emlékszel rám, a minap jártam nálatok a ponkon, Asztalos elvtárssal, a DISZ szervezőtitkárával beszélgettem. Ott dolgoztál mellettünk, targoncáddal szorgalmasan hordtad az árut a kocsikba, és közben, ha rövid időre is, bele-beleszóltál a beszélgetésünkbe. Érdekes dolgokat mondottál, de munkád nem engedte, hogy huzamosabb ideig elbeszélgessünk, vitába szállhassak érveiddel. Engedd meg, hogy levélben mondjam el véleményemet.

A DISZ-ről volt szó, az ifjúsági szövetség munkájáról, a készülődésről a DISZ II. kongresszusára és te azt mondottad: „Nem sokat lehet tenni az ilyen fiatalokkal. Ezeket nem érdekli semmi. Bevonjuk őket a DISZ-be, de milyen DISZ tagok ezek? Olyanok, mint a vándormadarak, itt vannak egy-két hétig, esetleg hónapig, aztán továbbállnak".

Valóban ez a helyzet, sok még közöttetek az olyan fiatal, aki nem szereti a vasutat, s könnyen változtatja munkahelyét. Csak egyről feledkeztél meg kedves Furulyás elvtárs. Arról, hogy ennek a DISZ szervezet is oka és te is, aki régi díszes vagy — vezetőségi tag.

A ti DISZ szervezetetek még nem találta meg, hogyan foglalkozzék a fiatalokkal. Mi az oka annak például, hogy olyan könnyen „odébbállnak" a fiatalok? A sok ok közül emeljünk ki egyet, azt, amelyet te mondtál: az új dolgozók nem egyszer keveset keresnek, mert nem ismerik a munkát,

Nos, itt kezdődne a DISZ munkája. Mit gondolsz, nem lehetne ezen segíteni? Szerintem lehetne. Ha a DISZ „öreg", munkában tapasztalt tagjai védnökséget vállalnának, segítenék az új dolgozókat, átadnák munkatapasztalataikat, tudásukat. Nem nagy dolog ez, de eredménye annál nagyobb lenne. Az új munkások első találkozása a DISZ-szel az lenne, hogy segítséget kapnak, mégpedig olyant, amelynek nyomát a fizetésüket tartalmazó boritékon is megéreznék. Ilyen segítség után mennyivel könnyebb lenne közelkerülni hozzájuk, mennyivel könnyebb lenne elhívni őket DISZ gyűlésre, bevonni őket a szervezeti életbe, a tanulásba.

Tudom mi az ellenvetésed: „Ez még csak menne, de ez kevés. Nincs tekintélye a DISZ-nek, a szakvezetés sokszor nem veszi figyelembe véleményünket, háttérbe szorulnak a fiatalok. Itt van az én példám: egy éve dolgozok sztahanovista szinten, mégis csak két hónapot ismertek el a legutóbbi termelési értekezleten. Elkeserítő dolog ez." Ebben is igazad van. De mit gondolsz, erről nem tehet a DISZ? Tehet. A DISZ tekintélyét a munkán keresztül lehet megteremteni. Ha jól dolgoztok, lehetetlen, hogy ne vegyék figyelembe javaslataitokat, hogy igazságtalanság érjen benneteket. A DISZ vezetőségnek kell kiállani a fiatalok érdekében. Ha jogos a panaszotok, van aki segít benneteket, aki mellétek áll. Ott van a pártszervezet, a pártbizottság, az üzemi bizottság. Miért nem fordultok hozzájuk? Bizonyára megvizsgálnák panaszaitokat és segítenének igazságot tenni.

Ez is erősítené szervezeteteket, vonzaná a DISZ-be a fiatalokat. Hidd el, az a legjobb agitáció, ha az ifjúmunkások azt látják, hogy a DISZ szervezet mellettük áll, segíti a munkát s a munka utáni szabadidő hasznos eltöltését.

Ti sajnos nem így tesztek. Igaz, legutóbb is tíz új DISZ tagot vettetek fel. De azon túl, hogy az új DISZ-tagok aláírták felvételi kérelmüket, törődtetek-e velük? Nem. Megtudtátok-e magyarázni: mit nyer egy fiatal azzal, ha tagja az ifjúsági szövetségnek? Nem. Miért? Mert DISZ szervezetetek még keveset tesz, keveset nyújt a fiataloknak. Látod, ezért „vándormadarak" az új munkások. Álljatok mellejük, segítsétek és tanítsátok őket. Szerettessétek meg velük a DISZ-t, a vasutat és akkor belőlük is jó munkások, lelkes DISZ-tagok lesznek, olyanok, mint amilyen te is vagy, Furulyás elvtárs..

Elvtársi üdvözlettel

Bánki Géza

A DISZ-brigádok száma tizenháromra emelkedett

Amióta megjelent a DISZ KV közleménye a II. kongresszusról, mi, záhonyi vasutasfiatalok is munkához láttunk. Elsősorban az alapszervezet munkáját javítottuk meg és *a tagság létszáma rövid idő alatt mintegy megkétszereződött.* A megnövekedett taglétszám szükségessé tette a vezetőség kiegészítését — ez viszont fokozott mértékben hozzájárult szervezeti életünk további javulásához. Hogyan készülünk hát a II. kongresszusra?

A DISZ-brigádok száma keltőről tizenháromra emelkedett. A diszisták vállalták a felszabadulási műszak alatt indított békevonatok feldíszítését. Fejlődik kultúr- és sportmunkánk is. Nem feledkezünk meg azonban arról, hogy még komoly hibák találhatók nálunk: *még mindig sokan vannak szervezetünkön kívül, sok fiatal akad a munkafegyelem ellen vétők között is.* Petőfi iskolánk látogatottsága sem kielégítő. Ezeknek a hibáknak a felszámolására a legutóbbi taggyűlésünkön határozatot hoztunk. Tudjuk, hogy itt, Záhonyban különösen nagy jelentősége van a vasutasfiatalok jó munkájának, hiszen a Szovjetunióból érkező, vagy oda induló áruk kezelése komoly mértékben befolyásolja az árak alakulását, az önköltség csökkentését, végső fokon az életszínvonal emelését.

Forgalmi DISZ-szervezet vezetősége, Záhony

Párosverseny a DISZ II. kongresszusa tiszteletére

A miskolci személypályaudvar DISZ-fiataljai a DISZ II. kongresszusa tiszteletére párosversenyre hívták ki a Nyugati-pályaudvar DISZ-fiataljait. *„Célunk,* — írják a miskolciak versenykihívásukban —, *hogy a verseny eredményével szolgáljuk a jobb vasúti közlekedést, elősegítsük a kultúrált utazás megteremtését."*

A miskolci fiatalok a párosverseny során vállalták, hogy a vonatok menetrendszerinti közlekedtetésénél az igazgatóság által megadott második negyedévi tervszámot *négy százalékkal túlteljesítik.* Vállalták, hogy gurítói szétrendezési tervüket *105 százalékra* teljesítik, a DISZ-jegyvizsgálók mindegyike *két százalékkal* emeli utánfizetési átlagát, valamennyi DISZ-brigád minden munkaterületen *balesetmentes munkát* végez és *egyetlen tag sem fog hiányozni a szakoktatásokról.*

A Nyugati-pályaudvar fiataljai elfogadták a versenykihívást.

KULTÚRTERMEINK KÖZÖNSÉGÉRŐL

AZ ELŐADÁS ELŐTTI SZOKOTT MORAJ tölti be a kultúrtermet. Egybefolyó beszédzaj, ide-oda tologatott székek csikordulása, éles gyerekhangok, elfojtott és szabadjára engedett köhögések — de ki tudná mind számbavenni, hányféle zajból tevődik össze az úgynevezett *„várakozó hangulat"*. Aztán megszólal a gong, elsötétül a nézőtér, szétmegy a függöny és megszólalnak a szereplők. Mit mondanak? Hja, azt nehéz lenne megérteni, hiszen a közönség, úgy látszik, nem vett tudomást az előadás megkezdéséről, továbbra is az ő moraja a „főszereplő". S többnyire így van ez minden felvonásnak legalább az első harmadáig, néha azon is túl, a nézőtéri moraj fiityet hány színműnek, operettnek, magánszámnak.

AZOKHOZ SZERETNÉNK ITT SZÓLNI, akik nemcsak bosszankodnak ilyenkor, hanem a nézőtér fegyelmezetlen részének a nevében is szégyenkeznek, akik együttéreznek a szereplőkkel, akik nem azt tartják fontosabbnak, hogy megbeszéljék a másnapi programot barátjukkal vagy ismerőseikkel, hanem a színpadról elhangzó mondanivalót, akik megpróbálnak úrrá lenni köhögési ingerükön, akik ... de ne is folytassuk a felsorolást, hiszen a lényeg az, hogy aki szereti a művészetet, aki megbecsüli dolgozótársait, az a kultúrteremben is fegyelmezetten viselkedik. Az nem feledkezik meg arról, hogy a szereplők ugyanolyan dolgozók, mint ő maga, azzal a különbséggel, hogy amikor ő hazamegy pihenni, akkor a kultúrgárda tagjai tovább dolgoznak. Sokszor a késő éjszakai órákig próbálnak, legyőzik magukban a fáradságot, írók, költők nehézveretű mondataihoz emelkednek fel. És miért. Azért, hogy dolgozótársaiknak egy-egy kellemes estét, hangulatos, nemes szórakozást szerezzenek.

LÁSSUK BE VÉGRE, hogy a legrútabb hálátlanság színjátszóink, kultúrcsoportjaink önzetlen, odaadó munkáját, fáradozását úgy fogadni, hogy „te csak csinálj a színpadon amit akarsz, én is azt csinálok a nézőtéren, amit akarok". És rút hálátlanság ez a viselkedés államunkkal szemben is, amely hatalmas összegeket áldoz a tömegkultúra, így a vasutas kultúrélet fejlesztésére is, hálátlanság pártunkkal szemben, amely nehéz küzdelmet vívott kultúrforradalmunk győzelemreviteléért.

ÁLLAMI SZINHÁZAINKBAN a későnjövőket és a hét éven aluli gyermekeket nem engedik be a nézőtérre — ha szükséges, valósítsák meg ezt kultúrotthonaink vezetői is. A kultúrotthonok szereplői, dolgozói, a kultúrgárdák tagjai figyelmeztessék a közönséget arra, hogy a fegyelem a kultúrteremben is a legszebb vasutaserény. De mi magunk, akik a *„jobbérzésű közönséghez"* soroljuk magunkat, mi sem sajnáljunk egy-két figyelmeztető szót. Higyjük el, önmagunkat becsüljük meg, a magunk szellemi gyarapodása, a mi szórakozásunk lesz még hiánytalanabb, azzal, ha megbecsüljük üzemi színjátszóinkat.

B. K.

JUBILEUM

1915. április 13-án lépett be először az akkor még Istvántelki főműhelybe. Negyven évtelt el azóta, s e negyven évből egy évet dolgozott a kocsiosztályon, a többi harminckilenc évet a mozdonyszerelődében dolgozta végig Tóth Imre elvtárs. Ki tudná összeszámolni, hogy e negyven esztendő minegy tizenkétezer munkanapján hány mozdony armatúráját javította: hány mozdonyvezető-tanulót, fűtőházi lakatost, tanoncot és ipari tanulót avatott be a szakma titkaiba? Próbálta maga Tóth elvtárs összeszámolni, nekikezdett kétszer, háromszor is, aztán abbahagyta, véges az emberi emlékezet...

Véges? Tóth elvtárs ennek igazságában 1955. április 13-án kételkedni kezdett.

Mit sem sejtve lépett be az üzem kapuján, végigkocogott az ismert úton, szeme már kereste az öreg, megszokott munkapadot és nem találta... Negyven év után nem ismert rá a munkahelyére. A satut piros drapériával vonták be a szerető kezek, s azok helyezték el rajta a barátság megannyi megnyilvánulását is: a több tucat cigarettacsomagot, a hatalmas virágcserepet, az üveg bort, s a kis selyemdobozt, mely aranygyűrűt rejtegetett ezzel a felirattal: „Emlékül 1955. IV. 13-án, munkatársaid". A munkapad fölött hatalmas tábla, körülövezve színes szalagokkal, a táblán egyszerű fesatett szöveg: „Kedves Tóth Imre elvtárs! Szeretettel köszöntünk negyvenéves jubileumod alkalmából."

Az öreg munkásarcon lassan végiggördült egy árulkodó könnycsepp. Hirtelen azt sem tudta, ki öleli, ki szorongatja munkában edzett eres kezeit. Az egész műhely állt a tábla alatt. Az öreg barátok, az egykori tanítványok körülvették és elhalmozták szeretetükkel Tóth Imre elvtársat.

S Tóth elvtárs csak állt, egyszerűen, öregesen, kék munkaruhájában, barna sapkájában. Nem jött szó az ajkáról, nem tudta mit tegyen hirtelenében — csak hallgatott. Hallgatta az üzem igazgatójának szavait, a pártbizottság, az üzemi bizottság köszöntését, a munkatársak, barátok emlékezéseit. Hallgatott — de a szeme az beszélt és sokkal többet mondott, mint amit nagynehezen később szavakkal kifejezett.

Nehéz a beszéd az olyannak, aki negyven éven át tetteivel fejezte ki gondolatait. Tettek... nem óriásiak, csak egyszerűek, hétköznapiak, de nagyon-nagyon becsületesek. Egyszerűek és természetesek, mint amilyen az egész élete. Mit mondjunk el róla? Azt, hogy nem volt még igazolatlan mulasztása?; azt, hogy soha még nem késett el, még akkor sem, amikor 1945-ben gyalog járt be dolgozni a IX. kerületből?; azt, hogy átlagteljesítménye ma is 132—135 százalék? Ne mondjunk mást, csak ennyit: ma negyven év után az egész üzem szeretete övezi és szívből kívánják neki munkatársai, barátai, tanítványai, hogy dolgozzon még közöttük nagyon sokáig, erőben, egészségben szeretett mesterük, Tóth Imre bácsi.

Tóth Imre elvtárs a dolgozók üdvözlését fogadja.
(Kovács Géza felv.)

A HARMINCÖTÖDIK ÚJÍTÁS

Évszázadok óta foglalkoztatta az építészeket az a gondolat, hogy miként lehetne az épületeket eltolni eredeti helyükről. Állítólag az egyik római császár azzal akart legendát kelteni magáról, hogy a város főutcáján végigvontatja a nyaralóját. Hogy mi lett a nyaralóvontatásból, arról nem ír a császár krónikása. Annyi azonban biztos, hogy akadt a középkor végén egy francia tudós, aki azt mondta, hogy el tudja tolni a helyéből a marseillei apátság kolostorát.

Három nap mulva kivégezték, mint eretneket.

Vajon mit szólnának a francia eretnektüzelő papok, ha idetévednének hozzánk, s meglátnák például Ferencvárosban, hogyan gurul a sinpáron egy tizenötlakásos ház? Lehet, hogy Módos Istvánt, aki irányitja az „eretneki" munkát, azonnali elégetésre javasolnák

Mi azonban más véleményen vagyunk, s csak büszkék lehetünk Módos Istvánra, aki házunkban először mozditotta el a házakat eredeti helyükről. Népünk megbecsüli és jutalmazza a ma már jól ismert többszörös újítót, s két szabadalom tervezőjét.

Módos István Szegeden született, ahol a fémipari iskola elvégzése után pályamunkás lett, érettségi bizonyitvánnyal zsebében. S örült, hogy ez is sikerült. Ma, amikor műszaki főfelügyelő, kétszeres sztahanovista, „Munkaérdemrend"-del kitüntetett kiváló vasutas, úgy gondol vissza erre az időre, mint a harc igazi kezdetére. A pályamunkás-évek tapasztalata buzdította arra, hogy foglalkozzon a vasút fejlesztésével, a fizikai munka megkönnyitésével.

Első nagyobb jelentőségű találmányát harminchétben dolgozta ki, melyet a Találmányi Hivatalban mint MÁV-szabadalmat jegyeztek be, „újrendszerű, előcsengős szabadalmazott vasúti útátjáró-sorompó" néven.

A felszabadulás előtt hét újítást dolgozott ki. Ilyenek: Módos-féle sinfűrész, sinfúrógép, kézihajtány és pályamesteri csővázas hajtóka.

Harmincéves vasúti működéséből tíz év esik a felszabadulás utáni időre. A tíz év alatt 33 újítást készített. Ez a két szám nagyon is megmutatja, hogy a múlt rendszer vezetői mennyire nem törődtek a vasúttechnika fejlődésével.

Módos elvtárs csak a felszabadulás után a szovjet szakkönyvek tanulmányozása során döbbent rá igazán arra, hogy nálunk milyen elmaradott a technika.

Fiatal kora óta foglalkoztatta az a gondolat, hogy miként lehetne a pályamunkások nehéz munkáját könnyiteni. Mi lenne, ha építene egy vaganyfektető gépet? Erre azonban semmiféle lehetősége nem volt. Maga is mérgelődött rajta: miért foglalkozik ilyen gyerekes dolgokkal?

S mi történt? Egyszercsak arról olvas, hogy a Szovjetunióban régóta géppel rakják le a vágányokat. Egy-két év mulva mi is kaptunk egy ilyen gépről tervrajzot. Módos elvtárs vállalta, hogy a gépet alkalmazza a magyar viszonyokra. Mire a gép elkészült, több módositást, újitást hajtott végre rajta, s ma már ezzel végzik a vágányfektetést.

Az elmúlt években több gépet gyártott, amelyek megkönnyitik a fizikai munkát. Faszegkészitőgépet, rakodóhidat, talpfaaláverőgépet, sinszállitógépet, talpfaszállitót tervezett. Csak a gépek egyszerű felsorolása is azt mutatja, hogy mind az embert szolgálja.

Ennyi újitással gazdagította a vasúttechnikát Módos elvtárs, s a több évtizedes munka tapasztalata után eljutott régi álmának: a házeltolásnak megvalósításához. Ezt is a szovjet technika alapján ismerte meg. Rengeteget olvasott, hogy megismerkedjen a házeltolás technikájával. Többek között kezébe került egy könyv, amiben arról volt szó, hogy Magyarországon már elmozditottak a helyéből egy templomot. De amikor megtudta, hogy kétszer annyiba került, mintha lebontották volna és újjáépitik, akkor letette a könyvet. A szovjet technika alapján ugyanis az újjáépités 30—40 százalékába kerül a házeltolás.

Az első nagyobb méretű épületeltolást Záhonyban végezték, 1951-ben, ahol a korszerű rakodot 13 méterre kellett eltolni. Senki sem vállalta a munkát Módos elvtárson kivül. A vállalkozás sikerrel járt. Egy év mulva új nagy feladat hárult Módos elvtársra: Miskolc rendező pályaudvar bővitése miatt 9 két-háromszobás, alápincézett lakást kellett eltolni.

Ezeket a lakásokat úgy tolták el, hogy nem is kellett kiköltözni a házból. A bútorok a helyükön maradtak, a képek a falon függtek. S manapság már nem különösebb dolog, ha a házak változtatják helyüket. Gödöllőn, Kazincbarcikán őrházakat toltak el, mert szélesitették a vágányhálózatot.

Az elmúlt évben az újságok beszámoltak arról, hogy a ferencvárosi rendezőpályaudvar bővítése miatt kilenc, átlagosan 15 lakásos, 90 méter hosszú földszintes lakóépületet toltak el, mintegy 150 méterre. Itt vezették be először a házak gépi erővel való eltolását. Eddig ugyanis kézi erővel hajtott tolóhévérrel tolták az épületet. Ez a nehéz munka mellett nem is volt pontos és átlag 20 fizikai dolgozó végezte e munkát. Nem tudtak egyforma nyomást adni az épület minden részére és igy könnyen megrepedt a fal.

Módos elvtárs újabb ötlettel járult hozzá a házeltolás könnyitéséhez. Ma már hidraulikus készülékkel, emberi munkaerő nélkül tolják el a lakóházakat. A viznyomás egy részét a városi vizvezetéki hálózatból veszik, más részét centrifugál nyomást okozó szivattyú adja. Ez a módszer mintegy 75 százalékos önköltségcsökkentést jelent.

Ime: ma már nem ördöngösség a házeltolás.

Módos elvtárs most azt tervezi, hogy emeletes házakat tol el, úgy, hogy közben működik a házban a gáz, viz és a villany is. Rövidesen megindul valamelyik pesti bérház, amelyik épp útban van a vasútépités szempontjából, s ott áll meg, ahol akarják.

Kicsit talán furcsa mindez pedig ez már a máé.

Amióta nálunk is a nép kezében a technika, a gépek csodákra képesek.

Egy harcos élet példája áll előttünk ebben a küzdelemben. Szándékosan sokat irtam Módos elvtárs technikai munkájáról, mert ez jellemzi minden mozdulatát.

Hajnaltól késő estig ott van az üzemben, s mind a két műszakot ellenőrzi. Állandóan a gépekkel foglalkozik, még otthon is. Éjjel ha felébred, előveszi jegyzetét, s leirja elgondolását. S másnap, harmadnap már azon töri a fejét, hogyan valósitja meg. Gyakran megtörténik, hogyha szólnak hozzá, nem felel. Nem udvariatlanságból, hanem mert elgondolkodott. Most például azon gondolkodik, hogyan lehetne az aláverőcsákány elkopott fejét könnyen „megfejelni". De úgy, hogy ne kelljen műhelybe szállitani, hanem a pályamunkás kivegye a zsebből a „fejet" és rátegye a csákányra. Úgy, mint ahogy a ceruzába beleteszik a hegyet. Vagy pedig miként lehetne a mozdony erejét felhasználni a vagonokból való kirakásra, hogyan lehetne a kirakodó munkások nehéz munkáját egy gombnyomással elvégeztetni a mozdony kihasználhatatlan erejével?

Ezek ma még álmok, de egyszer biztosan megvalósulnak.

MÉSZÁROS FERENC

Távolítsuk el sorainkból a népvagyon fosztogatóit

Új harcra szólító, lelkes megmozdulás bontakozott ki abból az értekezletből, amelyet a budapesti igazgatóság tartott minap a gócponti állomások, fűtőházak, pályafenntartási főnökségek szakszolgálati vezetőinek és mozgalmi szerveinek bevonásával *az árudézsmálások elleni küzdelem fokozása érdekében.* Az értekezlet egész lefolyása, a felháborodás, a kemény elhatározás és a felelősségérzetről tanúskodó számos javaslat, arról tanúskodott, hogy a vasút dolgozói érzik: *itt az ideje a szégyenletes vasúti dézsmálások végleges felszámolásának.*

E komoly szándék végrehajtásának megtárgyalására hívta fel az értekezletet megnyitó szavaiban *Gróf* elvtárs, a területi bizottság vezetője, majd *Arató Károly* főigazgató elvtárs alapos beszámolóban tárta fel a dézsmálások következtében kialakult helyzetet, elemezve annak okait és megszüntetésének módját.

A szolgálati vezetők felelősségét

vetette fel elsősorban, rámutatva: hányszor követnek el szolgálati vezetőink törvénybe ütköző cselekményt, amikor *álhumanizmusból szemet hunynak a kárt okozó szolgálati szabálytalanságok felett, vagy felületes, hiányos ellenőrzéssel lehetővé teszik a visszaélések, lopások elkövetését.* A *Soroksári úti állomáson* sem történtek volna meg a nagymérvű lopások, ha a szolgálati vezetők felfigyeltek volna az első, jelentéktelennek látszó gyümölcsdézsmálásokra, amelyeknek következménye exportkocsik sorozatos feltörése lett. A márciusi párthatározat nyomán rámutatott Arató elvtárs, hogy

az ellenség a gazdasági vezetők liberalizmusát kihasználva végzi kártevő munkáját.

Ezért minden szolgálati vezetőnek, mozgalmi funkcionáriusnak éberen kell őrködnie és idejében le kell lepleznie azokat, akik ellenséges célból, vagy az ellenség uszályába kerülve vétenek a társadalmi tulajdon ellen. A mozgalmi szerveknek a politikai nevelés fokozásával, a szocialista öntudat fejlesztésével olyan légkört kell kialakítaniok a dolgozók között, amely megveti, elítéli, kiközösíti a dézsmálókat.

Szót emelt a főigazgató elvtárs

azon káros nézet ellen, amely egyes szakszolgálati ágak körében még az igazgatóságon is kialakult, hogy a dézsmálások elleni harc kizárólag a kereskedelmi szolgálat feladata. *A harcnak ki kell terjednie minden szolgálati ágra, annál inkább, mert a forgalmi szolgálathoz tartozó dolgozók, a mozdonyszemélyzet tagjai és nem kis részben egyéb szolgálati ágak tagjai is követnek el lopásokat.* Tovább kutatva a dézsmálások okait, rámutatott, hogy

a szolgálati főnökök egy része nem ismeri a kereskedelmi utasításokat, így nem is tudja megkövetelni az utasítás szerinti munkát.

Ez a helyzet rendszerint dézsmálásokra vezet.

Dézsmálásokat eredményez az olyan hanyagság is, amikor a kereskedelmi szolgálat nem vezet nyilvántartást a bádogzárakról, s így a kiadott kocsizárak felhasználása nem ellenőrizhető. Ilyen eset fordult elő *Lébény-Mosonszentmiklóson,* de nem jobb a helyzet *Budapest-Nyugati- és Budapest-Józsefváros*-pályaudvaron sem.

Az ellenőrzés hiányosságai az állomásvizsgálatoknál is fennállnak. *Meg kell javítani az állomásvizsgálatok módszerét.* Ha az állomásvizsgálat hiányosságokat állapít meg, alkalmazni kell a részkártérítést és a jutalomból való kizárást, súlyosabb esetekben a leváltást, vagy a fegyelmi eljárást.

A mérlegelések körüli szabálytalanságokra,

a hanyag kocsiátvételre és felírásra, a hiányos lemezzár-ellátásra, a rossz csomagolásra, a számadáselválasztásokra, a műszakilag hibás kocsikra, mint a dézsmálások előidéző okaira és ezeknek a hibáknak a megszüntetésére hívta fel ezután a figyelmet Arató elvtárs, mert — mint mondotta —

a dézsmálások elleni harcnak a megelőzésére kell törekedni.

A dézsmálások felszámolásában *egyre nagyobb és érezhetőbb segítséget nyújt a múlt évben felállított vasúti rendőrség. A dolgozók feladata, hogy támogassák munkájában a rendőrséget.* Arató elvtárs azzal a felszólítással fejezte be beszédét, hogy a dolgozók és főleg a szolgálati és mozgalmi vezetők *ébredjenek tudatára a társadalmi tulajdon védelmével kapcsolatos felelősségüknek és kövesse ezt a felismerést a dézsmálások felszámolása.*

A hozzászólások során

Csengeri elvtárs (Soroksári úti állomás), arról számolt be, hogy az állomáson leleplezett súlyos visszaélések törvényes megtorlása óta javult a helyzet. Még mindig *szabálytalanságra adnak azonban alkalmat a kismintájú fuvarlevelek,* amelyekből jóformán semmi sem derül ki az árura vonatkozólag. Emiatt sok a „fölös áru". Kérte, erősítsék meg az állomás visszkereseti és kocsifelírói szolgálatát. *Porkoláb Tivadar* (Tatabánya-felső) indítványozta, hogy rendszeresítsenek *Máté-zárakat* az export és tranzit küldeményű kocsiknál. *Forrainé* elvtársnő (Budapest-Vizafogó) a kocsifelírók bérezésének felülvizsgálását javasolta. *Patkovszki Béla* (Budapest-Józsefváros) a rendőrségi létszám szaporításának szükségességét indítványozta a nagykiterjedésű állomásokon. *Kozma Imre* (Dorog állomás) elmondotta, hogy náluk a szolgálati vezetők és a népnevelők rendszeres felvilágosítást végeznek a dézsmálások büntetéséről, sajnos még így is előfordulnak lopások.

Lőrincz Ferenc (Keleti fűtőház) elmondotta, hogy hogyan lepleztek le egy BO—CO anyagokat dézsmáló műszaki értelmiségit, amiért azzal vádolták őket, hogy üldözik a műszaki értelmiségieket.

Többek hozzászólása után *Tőzsér Ernő* elvtárs, a BVKH helyettes vezetője rámutatott, hogy *egyes szolgálati főnökök ajándékokat fogadnak el. Az ilyen főnök nem tud fegyelmezni, mert le van kötelezve. Az ilyen helyzet szülí a visszaéléseket.* A párttagok feladatairól beszélt ezután. Az ő feladatuk elsősorban, hogy *féltékenyen őrködjenek a köztulajdon felett. Harcolni kell az iszákosság, a dorbézolás ellen, mert ez is okozója a lopásoknak.* A főnökök ismerjék meg beosztottjaikat és egyénileg neveljék őket. *Kriszta* elvtársnő, (Bodajk állomás párttitkára) elmondotta, hogy

több lopási esetet leplezett le és az volt érte a hála, hogy szolgálati főnöke őt illette igaztalan vádakkal.

Részt vett a vitában *Béres Sándor* elvtárs, a közlekedési bíróság vezetője is. Bejelentette, hogy *a nemrégen alakult közlekedési bíróság szigorúban ítéli el a vasúti lopásokat, mint a rendes bíróság és nem fordulhat elő az, ami Dorogon, hogy sorozatos szénlopásért csak három hónap büntetést szabtak ki, s azt is felfüggesztették. Vidó György* elvtárs, a közlekedési ügyészség képviselője arra hívta fel a figyelmet, hogy *a szolgálati főnökök hanyagságát, ellenőrzésének elmulasztását a legkeményebben bírálják el.*

Benkovics Dezső elvtárs, az igazgatóság politikai osztályának vezetője arra hívta fel a pártszervezeteket, hogy járjanak elől a vasúti lopások elleni harcban és érttessék meg a dolgozókkal, hogy *saját tulajdonukat védik, amikor elejét veszik a lopásoknak.*

A rendkívül élénk, hasznos vitát Arató elvtárs azzal zárta be: *legyen ez a harc minél eredményesebb, minél hatékonyabb.*

Gróf elvtárs zárószavaiban kifogásolta, hogy senki sem szólalt fel a jelenlévő ÚB-elnökök közül. Ez azt a tunyaságot, lazaságot tükrözi, amellyel az üzemi bizottságok a dézsmálók elleni harcot kezelték. Változzon meg ez a helyzet. Ez az értekezlet hívja fel a figyelmet a vasúti lopások elleni harcra és az üzemi bizottságok, a szakszervezeti aktívák mutassák meg: *ők is bátor, rendíthetetlen harcosai a népvagyont megkárosítók elleni küzdelemnek.*

Nyitott szemmel a bürokrácia útvesztőjében

Mindnyájunk ügye, mindnyájunk gondja: hogyan lehetne egyszerűsíteni a vasúti ügyvitelt, csökkenteni a már-már ólomsúlyként ránknehezedő papírmunkát s mindezek eredményeként olcsóbbá, gazdaságosabbá tenni a vasúti szállítást. Nem egyszerű kérdések ezek. Annyi azonban bizonyos, hogy a feleslegesen nagylétszámú apparátus lassan, nehézkesen mozog, akár a kövér ember és keveset is tesz. Ésszerű megoldásokra van szükség, de sajnos gyakran az ellenkezőjének vagyunk tanúi.

Helyes határozat — helytelen végrehajtás

Nézzünk egy példát. A múlt év őszén határozat született, hogy a *Nyugati*-pályaudvar kereskedelmi külszolgálatával egybe kell olvasztani a *szállítmányozási üzemi vállalatot.* Ezzel az intézkedéssel el kellett volna érni, hogy csökkenjen a darabárukezelés adminisztrációja, munkaerő szabaduljon fel, amelyet aztán más munkakörben hasznosan lehetne foglalkoztatni. Helyes határozat volt, de mi lett belőle? Formailag megszűnt a szállítmányozási vállalat és helyette megszületett a szállítmányozási feladási és a szállítmányozási leadási főnökség. A két új főnökségen 220 fizikai munkás és 95 (!) adminisztratív munkaerő dolgozik. *A darabárut továbbra is két helyen könyvelik, a bürokrácia továbbra is maradt és ami történt, az nem más, mint pusztán névcsere.*

Csalódik, aki azt hiszi, hogy egyedülálló jelenség az ilyen és az ehhez hasonló. Se szeri, se száma az olyan szolgálati helyeknek, ahol arra panaszkodnak: *kevés a munkaerő s ugyanakkor többen végeznek párhuzamos, azonos munkát. Nagykapornak* állomás például azt kérte, hogy engedélyezzenek egy KTG-s beosztást. Az engedélyezés előtt megvizsgálták az állomás helyzetét és kiderült, hogy

a munka ésszerű átszervezésével legalább tíz munkakört lehet megszüntetni

s az ott dolgozókat más fontos beosztásba helyezni. Tehát nemcsak újabb munkaerő beállítása nélkül lehet megoldani a KTG-s beosztást, hanem még kilenc vasutast lehet olyan helyre helyezni, ahol munkaerőhiány van.

Nem arról van szó, hogy a vasúton felesleges munkaerők vannak. Más a baj. Gyakori a helytelen létszámpolitika s ennek következménye: *egyik helyen a létszamhiány, máshol pedig a „kapun belüli munkanélküliség". Pusztaszabolcs* állomáson, ha néhány azonos és külön-külön kellően nem foglalkoztatott dolgozo munkakörét összevonnák, akkor azonnal felszabadulna és új helyre kerülhetne hozzávetőleges vizsgálat megállapítása szerint is öt dolgozó. Hasonló a helyzet *Kelenföldön* és *Józsefvárosban* is. A két szolgálati helyen a forgalom és a kereskedelem dolgozói közül legalább négy dolgozót lehetne más munkakörbe helyezni.

A helytelen létszámelosztás bürokráciát szül, nem egyszer öncéluvá teszi a munkát. *A „ráérő" emberek elfoglaltságot keresnek maguknak és az ilyen gyakran vezet az akták és papírok fullasztó megnövekedéséhez.*

A bürokrácia elleni harc, az ügyvitel olcsóbbá tételéért folytatott küzdelem egyik legfontosabb feladata

a hatáskörök megfelelő kialakítása, rögzítése, a felesleges munkafolyamatok felszámolása,

a létszámkérdés megfelelő rendezése. A bürokrácia elleni harc ezen a ponton kapcsolódik legközvetlenebbül a pazarlás, a társadalom rendelkezésére álló anyagi eszközök céltalan elfecsérlése elleni harchoz, amely a mi jelenlegi viszonyaink között rendkívül nagy jelentőségű.

A bürokrácia gátolja az életszínvonal emelését

A túlméretezett apparátus fenntartása nemcsak hatalmas összegeket emészt fel a nemzeti jövedelemből, s ezzel akadályozza az életszínvonal emelését, hanem bonyolulttá teszi a vezetést is, az ügyiratok útját meghosszabbítja, kerülő utakra tereli, ezzel jelentősen drágítja a költségeket. Emellett *a bürokratikus ügyintézés elidegeníti a dolgozókat, az akták hosszú útja miatt elvesznek, elsikkadnak a legjobb javaslatok, újítások.* Gátolja, hogy a dolgozók közvetlenül részt vegyenek a vezetésben, javaslataikkal segítsék az önköltség csökkentését, a termelékenység fokozását. Mindebből világosan látszik: *a bürokrácia olyan bilincs, mely béklyóba veri a legjobb javaslatokat, elveszi a dolgozók kedvét attól, hogy újabb és újabb megoldásokon törjék a fejüket, tevékeny részeseivé váljanak az önköltség csökkentésének.*

A munkaerő helyes elosztása azonban más jelentőséggel is bír. Felsorolt példáinkat a budapesti igazgatóság területéről vettük. Itt pedig éppen tartalékok hiányában nagy nehézségeket okoz például a szabadság kiadása, valamint a *Munka Törvénykönyvében* is előírt állandó nappali szolgálatot teljesítők heti egynapi pihenő idejének biztosítása. *A helyes létszámpolitika nyilván ezen a téren is könnyebbedést eredményezne, ez pedig közvetlenül is segítené a vasutas dolgozók munkáját és a munka utáni pihenés biztosítását.*

A bürokrácia elleni harc nem egyszerű szervezési kérdés. A pártszervezetek, az üzemi bizottságok feladata, hogy a harcra mozgósítsák a kommunistákat, használják fel az agitáció minden eszközét a bürokrácia lejáratására, tárják fel a helytelen létszámpolitika minden helyi megnyilvánulását és ezzel gyakorlatilag segítsék az önköltségcsökkentésért, gazdaságosságért folytatott harcot.

A jegyvizsgálók is legyenek őrei a népvagyonnak

Célszerű ezt a cikket egy kis statisztikával kezdeni. A *Nyugati Műszaki Kocsiszolgálat* az elmult év folyamán 152 766 forint értékű villanyégőt pótolt. Nem kiégett vagy eltört égőket — erről külön kimutatást vezetnek — hanem olyanokat, amelyek valamilyen úton-módon eltűntek a kocsikból. Egy másik adat: a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnál* 264 000 forint értékben kellett olyan felszerelési tárgyakat pótolni a személykocsikon, amelyeket az utasok megrongáltak vagy eltulajdonítottak. Ebben az összegben szerepel ablaktörés, a vadonatúj CAK-kocsik bőrüléseinek kivágása, hamutartók leszerelése, ablakhevederek levágása és a kocsirongálások egyéb sokféle változata, nincs azonban benne a villanyégők pótlása. A *Déli Műszaki Kocsiszolgálathoz* tartozó személykocsiknál 120 000 forint volt a károsszeg. Csak a budapesti igazgatóság az idén április közepéig közel 3000 olyan kocsisérülési ügyet tárgyalt, amelyeknél feltételezhető volt a vonatkísérők hanyagsága, utasítástól eltérő szolgálattétele.

Mire tanítanak ezek a példák? Elsősorban arra, hogy a jegyvizsgálók is igen sokat tehetnek a vasút berendezési tárgyainak, tehát a népvagyonnak a védelméért. Az utasítás előírja, hogy *a kalauznak indulás előtt át kell vizsgálnia a gondjaira bizott kocsikat,* meg kell állapítania, van-e hiányosság, sérülés, s ezt azonnal fel kell jegyeznie és közölnie a kocsivizsgálóval. Tehát *at kell vennie a vonatot.* Az érkező állomáson *kötelező a vonat átadása,* vagyis a jegyvizsgálónak addig nem szabad elhagynia a vonatot, amíg a kocsivizsgálóval el nem ismerteti, hogy milyen állapotban adta át kocsijait. Az utasításszerinti átvétel és átadás az alapja a népvagyon megóvásának, mert így azonnal kiderülnek a sérülések, a kártokozókat könnyebb utólérni. De a pontos átvétel és átadás elsőrendű *személyes érdeke is* a jegyvizsgálónak. Aki pontosan, utasítás szerint jár el, azzal nem fordulhat elő, hogy esetleg olyan kocsisérülésért vagy hiányért kötelezik részkártérítésre, ami nem is az ő szolgálata alatt keletkezett.

Tartsuk felügyelet alatt kocsijainkat

Másik, nemkevésbé fontos feladata a jegyvizsgálóknak, hogy *állandóan tartsák felügyelet alatt kocsijaikat.* Ne érjék be azzal, hogy megállapítják: az állomáson nem volt új felszálló utas, tehát nyugodtan megállhatnak a kocsi folyosóján, vagy beülhetnek egy üres fülkébe a következő állomásig.

A jegyvizsgálók ébersége, utasítás szerinti szolgálattétele igen sok kocsisérülést megelőzhet, illetve megkönnyítheti a kártokozók leleplezését és felelősségrevonását. A jegyvizsgálóknak azzal a tudattal kell megkezdeni szolgálatukat, hogy ők is igen fontos őrei a népvagyonnak, lelkiismeretességükön, éberségükön, utasítás szerinti szolgálattételükön múlik, hogy a vasútnak ne kelljen évente többmillió forintot fordítania elkerülhető károk pótlására.

Többszázezer forintos megtakarítás

A *Vasúttervező ÜV* a múlt évben háromszor nyerte el az élüzem címet s a felszabadulási versenyben a vállalat dolgozói ismét kiváló eredményeket értek el. A tervező mérnökök főként arra törekedtek hogy már a tervrajzok elkészítésénél érvényre juttassák az önköltségcsökkentés szempontjait. *Tápay Antal* és *Romek Árpád* a Felsőzsolca-hidasnémeti vonal egyik hídjának a tervrajzát úgy készítette el, hogy a híd építkezésénél 130 000 forint értékű megtakarítást lehet elérni. *Váróczy Lajos* szintén gazdaságos tervezéssel tette lehetővé, hogy az állomási biztosítóberendezéseknél használt anyagoknál jelentős megtakarítás érhető el, főként külföldi színesfémek felhasználásánál. Áramköri egyszerűsítés kidolgozásával, a mágnesek számának ésszerű csökkentésével minden egyes biztosító berendezésnél 13 696 forint értéket lehet megtakarítani. *Lenkey József* és brigádja Budapest—Ferencváros teljes nyugati gurítófej módosító tervénél mintegy 45 000 forintot takarított meg. Ugyancsak jelentős mértékben járultak hozzá a vasút önköltségcsökkentéséhez *Darvassy Ambrus, Nádray Zoltán* és brigádjaik.

A kocsikifutás növelésével, napi 2500 tonna túlsúly továbbításával készül május 1-re Ferencváros

A sok sikert megért ferencvárosi góc dolgozói új munkára gyűrkőznek. Az állomási dolgozók termelési értekezleteiken és röpgyűléseiken elhatározták, hogy május 1-re a *Központi Vezetőség* marciusi határozata szellemében teszik meg vállalásaikat. Elsősorban a kocsikifutási tervet akarják túlteljesíteni. Megfogadták, hogy a naponta előirányzott 3400 kocsi helyett áprilisban 3502 kocsit gurítanak. De már a negyedévi terv túlteljesítésére is gondoltak, ezért májusra 3180 kocsi helyett 3652, júniusra pedig 3520 kocsi helyett 3556 kocsit továbbítanak, ami két százalékos negyedévi túlteljesítésnek felel meg. *Ezzel 127 vonat, mozdony és mozdonyszemélyzet megtakarítását érik el.*

Szép vállalásokat tettek még a vonatterhelés fokozására, a tolatási műveletek meggyorsítása, az egy kocsira eső mozgatás csökkentése és több más önköltségcsökkentési tényező túlteljesítése érdekében is.

A főtőház dolgozói vállalták, hogy az *„500 kilométeres"* és a többterheléses összekapcsolt mozgalom keretében napi 2500, havi 75 000 tonna túlsúlyt továbbítanak. Szénből 3000 tonnát akarnak megtakarítani a három hónap alatt, 570 000 forint értékben. *A mozdonyjavító műhely öt mozdony időszakos javítását hozza előre,* hogy az őszi forgalomra ennyivel kevesebb gépet kelljen javításra leállítani.

A VASUTASOK JÓ MUNKÁJA SEGÍTI A MEZŐGAZDASÁG FEJLESZTÉSÉT

A hiánytalanul leszállított takarmányárpát Tóth Lajos, az ercsi állami gazdaság rakodásvezetője átveszi és megelégedéssel mutatja a jóminőségű gabonát élő Ferencnek.

(Ferkis Emil felv.)

Levelezőink írják

Egyesek így segítik a menetrend betartását

Április 10-én a *Csenger—Mátészalka—Nyíregyháza* között közlekedő 6123/6143 számú személyvonat Nyírbátorból kiindulva az állomástól mintegy 300 méterre hirtelen megállt. A megállás oka az volt, hogy az utolsó kocsi jegyvizsgálója kiejtette a jegylyukasztóját és ezért megállította a vonatot. A vonat emiatt mintegy öt percet tartózkodott a vonalon. Az illetékesek figyelme terjedjen ki az ilyen esetekre is, a hanyag dolgozókat vonják felelősségre és neveljék őket a „menetrend-vastörvény" szigorú betartására.

Zubor István
Budapest

A per folyik — a kövezés áll

1954 derekán a vasúti főosztály megfelelő hitelt biztosított *Mezőkeresztes—Mezőnyárád állomás* rakodóterületének és a hozzá vezető útnak a kövezésére. A munka sürgős lett volna, mert az őszi esőzések az utat és a rakodóterületet minden évben használhatatlanná teszik. A miskolci igazgatóság II. osztálya a Miskolci Utfenntartó Vállalatot bízta meg a munkálatokkal, s a vállalat éppen az őszi forgalom legnehezebb ideje alatt fogott hozzá az előkészületekhez. De ebben nem volt köszönet: a még használható rakodóterületet és a hozzá vezető utat is feltúrták, szinte lehetetlenné tették a közlekedést. A tél beálltával azután teljesen abbahagyták a munkát, amit még azota sem kezdtek meg ismét. A II. osztály a döntőbizottsághoz fordult az Útfenntartó Vállalat ellen. A per azóta is folyik, viszont a kövezés áll, s ez azt jelenti, hogy a fuvarozó eszközök csak 25 százalékos terheléssel tudnak közlekedni, ami viszont igen sokat árt a mi kocsifordulónknak is. Az illetékesek sürgősen találjanak módot az ügy végleges lezárására.

Bakó János
miskolci igazgatóság,
VI. osztály.

Színesebb, változatosabb sportrovatot kérünk

Megindulás óta olvasója vagyok a *„Szocialista vasútért"*-nak. Mint régi sportember, örömmel tapasztalom az utóbbi időben, hogy egyre gyakrabban jelenik meg a lapban a sportrovat. Ez a rovat azonban élénkség, változatosság, színesség tekintetében messze elmarad a többi rovat mögött.

Mi azt szeretnénk, ha a rovat az eddiginél jóval többet foglalkozna a Törekvés SE munkájával, eredményeivel és problémáival, de ne csak a nagycsapatok munkájával, hanem írna a kisebbekről is. Mi, veszprémiek is szeretnénk néha olvasni a *Veszprémi Törekvés* munkájáról.

Persze abban, hogy nem beszél rólunk a krónika, mi is hibásak vagyunk, mert nem írunk munkánkról és eredményeinkről. De úgy gondolom, hogy a lap részéről is helyes lenne, ha a sport területén is kiépítené levelezői hálózatát. Minden gyűlésen, értekezleten panaszként hangzik el, hogy a vidéki sportkörökkel nagyon mostohán bánnak. A *„Szocialista vasútért"* segítsen felszámolni az e téren mutatkozó hibákat is, azzal, hogy bátran rámutat hasábjain a vasutas sportélet hiányosságaira. Nagyon jó hatást váltott ki dolgozóink között az április 4-i szám két cikke: a játékosok neveléséről és a miskolciak gyenge szereplésének okairól. Sok ilyen és hasonló cikket várunk az elvtársaktól a többi sportkör életéből is.

Hajós Ernő
Veszprém

HÍREK

— **Ünnepi pártnapon** emlékezik meg valamennyi vasutas pártszervezet április 18 és 23-a között Lenin születésének 85. évfordulójáról.

— **Felavatta alapszervezeti zászlaját** a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség DISZ-szervezete április 13-i taggyűlésén. A fiatalok célul tűzték ki, hogy a zászló alá gyűjtik a Keleti Műszak valamennyi ifjú dolgozóját.

— **A tisztasági hónap során** az elsők között csatlakoztak a tisztasági versenyhez a dorogi fűtőház dolgozói. A kocsijavítómühely versenyre hívta a mozdonyjavító-műhelyt.

— **Füvesítik a vasúti töltéseket** Budapest területén. Jelenleg a Bartók Béla út és a Fehérvári út közötti pályarészen, továbbá a Kelenföldi állomás és a déli összekötő vasúti híd közötti szakaszon folyik füvesítés.

— **Éjjeli gyorsteher járatokat** állítanak forgalomba április közepétől kezdve az alföldi melegágyi primőr zöldségáruk szállítására. A gyorsteher járatok már éjjel 3—4 és hajnali 5—6 óra között befutnak a budapesti Nagyvásártelepre. Ezzel lehetővé válik, hogy az este leszedett friss zöldség kora reggel a fővárosi boltokba kerüljön. Zöldségirányvonatok is indulnak az alföldi állomásokról, ezek 4 és 10 óra körül érkeznek a fővárosba.

— **A miskolci fűtőház dolgozói** a felszabadulási verseny során vállalták, hogy 500 munkaórával segítik a mezőnyárádi gépállomást. A teljesített órák száma meghaladta az ezret. A fűtőház üzemi bizottságának tagjai a május 1-i verseny során hetenkint egy-egy napon át segítik a gépállomás szakszervezeti és adminisztrációs munkáját.

— **Kirándulást rendez** április 24-én Tatára az Északi Járműjavító DISZ-szervezete. Budapest-Keleti állomás DISZ-fiataljai április 24-én Aggtelekre utaznak.

LAKÁSCSERE

Békéscsaba, II. kerület, Kiss Ernő utca 7. szám alatti, két nagy világos szobából álló magánlakásomat, hasonló budapesti, szükség esetén kisebb szolgálati lakásért elcserélném. Ajánlatokat az esti órákban Budapest, Lenin körút 85., III. e. Dénes Klára címre kérek.

Egyszoba-összkomfortos 80 forint bérű, XII. Istenhegyi út 100/a. szám alatt lévő földszintes magánlakásomat elcserélném Budapest területén lévő hasonló, esetleg egy-szobakonyhás lakásért. Érdeklődni lehet a fenti címen este 6 után, szombaton délután 2-től és vasárnap délután 1 órától Horváth Lászlónál.

Budapest, Kerepesi út 5. szám alatti kétszobás másodikemeleti összkomfortos lakásomat 2, vagy 3 szobás összkomfortos olyan budapesti lakással elcserélném, amelynek szobái külön bejáratúak. Érdeklődni a fenti cím alatt Gárdony Frigyesnél.

SPORT

Alaposan készüljünk fel az 1955. évi szakszervezeti sportünnepélyekre

A Törekvés SE országos elnökségében napok óta lázas munka folyik az 1955. évi szakszervezeti sportünnepségek sikeres megszervezése érdekében.

A SZOT titkárságának határozata nyomán, először 1954-ben került sor a szakszervezetek nagyszabású sportünnepségeire. A sportünnepségek célja az volt — és ez most is —, hogy vidám szórakoztató műsorral egybekötött versenyek során felkeltsék a dolgozók érdeklődését a sportolás iránt és ezzel is elősegítsék a szakszervezetekben folyó sportmunka fejlődését.

A vasutas, közlekedési és szállítási, valamint a postás szakszervezetekhez tartozó dolgozók ebben az évben — megnövekedett létszámukhoz méltóan — példás módon kívánják kivenni a részüket a sportünnepségekből. A Törekvés SE országos vezetői serényen hozzáláttak a versenyek szervezéséhez. Elkészültek a versenykiírások és azok napokon belül az üzemek sportfelelősei kezében lesznek.

A versenykiírás egyes részeiben eltér a tavalyitól. A SZOT ugyanis levonta az elmúlt évi sportünnepségek tapasztalatait és ebben az évben már olyan versenykiírást szerkesztett, mely jóval célravezetőbbnek igérkezik a tavalyinál. Az újszellemű versenykiírás elsősorban azt hangsúlyozza, hogy az üzemek dolgozóit kell a helyi szervezőknek legfőképpen megnyerniök a rendszeres sportolásra. Az alapfokú versenyekbe az üzem dolgozói közül minél többet be kell vonni. Helyes, ha a megbizottak állandó kapcsolatot tartanak fenn az üzemi bizottságokkal és feltétlenül szükséges az is, hogy minden kérdésben karöltve haladjanak előre a helyi DISZ-szervezetekkel.

Szervezőbizottságaink a sportünnepélyt ünnepélyessé tehetik azzal, hogy a kultúrműsorokkal olyan dolgozók igényeinek kielégítéséről gondoskodnak, akiket a sport talán kevésbé érdekel még. A sportünnepélyeket mindenütt kössék össze kultúrrendezvényekkel. Éppen ezért helyes, ha a szervezőbizottságnak tagja lesz a kultúrfelelős is.

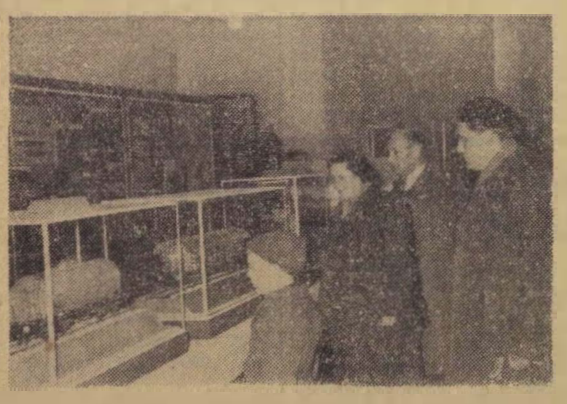
A szakszervezetek társadalmi és függetlenített munkatársai eddigi munkájukkal bebizonyították, hogy tudnak a dolgozók igényeinek megfelelően dolgozni. Az ő jó munkájuk szükséges ahhoz, hogy az idei szakszervezeti sportünnepélyre minél nagyobb tömegeket mozgósítsanak. Látniuk kell, hogy a Törekvés Sport Egyesületnek a széleskörű tömegverseny megrendezésénél az a célja, hogy a szakmájukhoz tartozó dolgozók, akik becsülettel teljesítik feladatukat a munkahelyen, a sportban, a szórakozásban felüdüljenek. Azzal, ha a vasutas, közlekedési és szállítási, valamint a postás dolgozók széles tömegeit bekapcsoljuk a sportmozgalomba, jó szolgálatot teszünk az egyetemes magyar sport ügyének is, hiszen a magyar sport eddigi eredményessége nem kis részben tömegességében rejlik.

Az idei versenykiírás szerint csak három sportágban: atletikában, kerékpárban, röplabdában lesznek versenyek. E három sportág — üzemeken belül — a legalkalmasabb arra, hogy tevékenyen üzhessék az üzemi dolgozók is. A versenyt mindhárom sportágban nők és férfiak részére írták ki. A sportünnepség versenyeinek minden fokán pontverseny lesz a részvevők között. A győztes az az üzemrész, üzem, vállalat, hivatal lesz, melynek versenyzői a legtöbb pontot szerzik.

A vállalati, üzemi, hivatali sportünnepélyek ideje: április 23-tól június 24-ig; a területiek ideje: június 25-től július 18-ig; a vasutas, közlekedési és szállítási, valamint a postás szakszervezetek országos sportünnepélyének ideje: augusztus 13—14. Sportegyesületek szpártakiádjának ideje: augusztus 20—21.

A hosszú versenysorozat első állomása közeledik. Az idő tehát sürget. A szervező bizottságokon a sor, hogy az egyre fejlődő szakszervezeti sportmozgalmunkat jó munkájukkal hozzásegítsék a további nagy és felelősségteljes feladatok megoldásához.

A vasút fejlődésének tíz éve



A vasúti főosztály a közelmultban jólsikerült, gazdag anyagú kiállításon mutatta be az érdeklődő közönségnek a vasúti közlekedés tizéves fejlődését.

(Kovács Géza felv.)

Tisztasági őrjárat

Szerte az országban az állomások személyszállítási felelősei többnyire lelkiismeretesen törődnek a váróhelyiségek, peronok, állomási mellékhelyiségek tisztaságával. Budapesten a négy legnagyobb pályaudvar a *„legtisztább állomás"* címért versenyezik. Jelenleg a *Keleti pályaudvaré* az elsőség. Vidéken a legtisztább állomások közé tartozik Szombathely, ahol *Pereszlényi Miklós* elvtárs, személyszállítási felelős gondoskodik az állomás rendjéről, tisztaságáról. A tiszta állomások közé tartozik Szeged, Kecskemét, Lajosmizse is.

Feltűnő tisztaság tapasztalható a miskolci rendezőpályaudvaron. A kocsikról lehulló kőtörmeléket, széndarabokat nem túrik a vágányok között. A szép fehérre meszelt saruk még éjszaka is messzire világítanak. A salakdarabokat gondos munkával porrátörték. A felszedett vágányok helyét gyors munkával elegyengették, mert ők is ott akarnak lenni a tisztasági verseny élenjárói között.

A miskolci fűtőház tisztasága egyenesen meglepő. Egyetlen papírt, vagy széndarabot sem lehet találni a fűtőház területén. Tervbevették a járdák homokkal való lehintését. A virágágyak elkészítve állnak, s hamarosan a tisztaság mellé a virágoskertek is párosulnak.

Az élenjárókat népszerűsítő ízléses táblák mellett már megjelentek a május elsejének méltó megünneplésére buzdító jelszavak is.

Ahol még bőven akad tennivaló

Állomásaink, pályaudvaraink egy része azonban türhetetlenül elhanyagolt. *Budapest—Soroksári úton* a várótermek és a peronok piszkosak, a felvételi épület környéke elhanyagolt.

Hasonló állapotokat találunk *Kőbánya—Kispest* és *Kőbánya alsó* állomáson is. Ezeken az állomásokon csak felszínes takarítás folyik és nem gondoskodnak a mellékhelyiségek megfelelő világításáról, tisztításáról.

A *pécsi* állomás Utasellátó-éttermében az asztalokon takaratlanul hagyják a süteményt és ugyanakkor folyik a takarítás. *Debrecen* állomáson a várótermek és az Utasellátó is elhanyagolt állapotban van. *Székesfehérvárott* az állomás előtere inkább hasonlít szántóföldhöz, mint egy új állomás előteréhez, azért, mert a pályafenntartás a városrendezésre, a város viszont a pályafenntartásra vár az előtér rendezésénél és közben az utasok lábukat törhetik a gödrökben...

Az állomás tisztaságáért, rendjéért nemcsak a vasutasok, hanem az utazóközönség is felelős. Helyes kezdeményezést indított a XI. kerületi tanács. A tanács végrehajtó bizottságának javaslatára úttörök mentek ki a *kelenföldi* pályaudvarra, akik udvariasan figyelmeztetik a szemetelő utasokat.

Törődjünk többet a tisztasággal, az állomás és környéke rendjével, mert ez elengedhetetlen feltétele a kulturált utazásnak.

— *Nemrégen fejeződött be a Szovjetunióban megrendezett III. csehszlovák filmfesztivál. Moszkván kívül a Szovjetunió több nagy városában mutatták be a csehszlovák filmeket. A filmfesztivált a Nővérek című szines filmmel nyitották meg. Nagy sikere volt a Zürzavar a cirkuszban és a Szülőföld muzsikája című filmeknek. A filmeket egyenként 800 kópiával forgalmazták. A fesztivál első öt napja alatt egyedül Moszkvában egymillió néző tekintette meg a bemutatott csehszlovák filmeket.*

KERESZTREJTVÉNY VI.

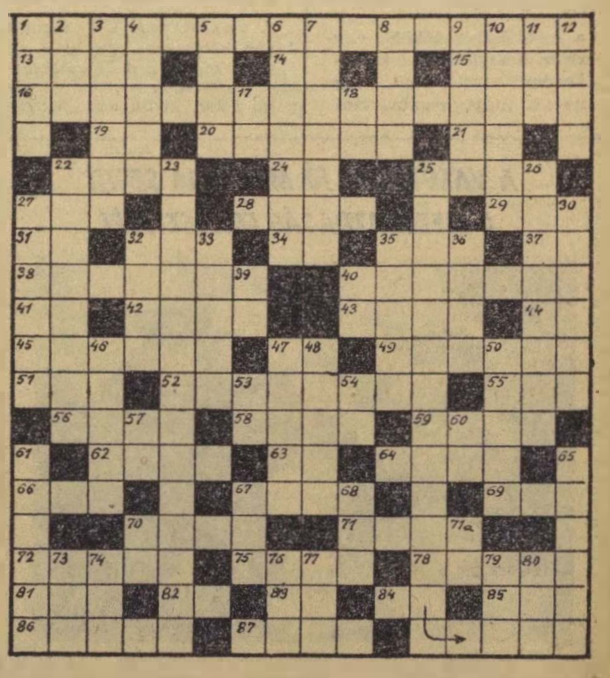
Vízszintes: 1. Minden dolgozó kötelessége. 13. J-vel nagy magyar regényíró. 14. R. Y. 15. Ilyen iskola is volt. 16. **Vonalak lejtviszony szerinti felosztása.** 19. Enekló hang. 20. Vissza: szénszerelő is van ilyen alakú. 21. Kedd közepe. 22. Göngyöleg. 24. Első, végek nélkül. 25. Vissza: testrész. 27. Nyelvtani fogalom. 28. Ritka. 29. Lapos. 31. É. E. E. E. 32. Igekötő. 34 Ékezettel fa része. 35. Állomás Hatvan—Kisterenye között. 37. Állóvíz. (ék. föl.) 39. Megye. 40. Pásztor lábbeli. 41. Kimondott betű. 42. Mint 15 vízsz. 43. Szövőipari „szerszám". 44. Fedd. (ék. föl.) 45. Régies családnév. 47. Állati lakhely. 49. Két szó: személyes névmás és német város. 51. ...kalé, aldunai sziget. 52. Szodorára való. 55. Rágalom. 56. Vissza: spanyol folyó. 58. Bolgár pénz. 59. Szép vidék jelzője 62. Alföldi ruhadarab. 63. Rag. 64. Állat. 66. Régi ürmérték. 67. Kunszentmiklós párja. 69. Járom. 70. Napszak. 71. Filmmárka. 72. Írásra szólíts fel! 75. Vissza: női név. 78. Ez az öregasszony. 81. Szél teszi. 82. Tizenkét hónap. 83. Jószívű teszi. 84. Vigyázó. 85. Épület maradvány. 86. Határozószó. 87. Farélelség.

Függőleges: 1. Dal. 2. Dísze. 3. Ugar. 4. Erős szél. 5. A-val a végén régi vízijármű. 6. Ritka női név. 7. Burgonyatermő vidék. 8. Északi nemzet. 9. Nagy zeneszerző. 10. Studióból történik. 11. Nem ez. 12. Női név. 17. Személyes névmás. 18. Ételízesítő. (ék. föl.) 22. Lefekvés ideje. 23. **A tartózkodás nélkül számított átlagos sebesség.** 25. **Április 22—24 között lesz Németországban.** 36. Balatonon gyakran látható. 27. Ritka női név. 30. Agyagedény készítéséről híres erdélyi falu. 32. Vissza: villamosság. 33. Elhunytra emlékeztet. 35. Vívóér. 36. Kossuth-díjas festőművész. 39. Rangfokozat. 40. Vissza: szibériai folyó. 46. Európai főváros. 47. Európai határfolyó. 48. Lóháton ülő. 50 Körülveszi. 53. Mint 47 vízsz. 54. Rag. 57. Bánat. 60. Nyugateurópai nép. 61. Díjszabás **arab eredetű ideqen szóval.** 65. Kalap széle. 67. Ital. 68. Maró folyadék. 70. Kimondott betű. 71/a. A. N. 73. Van akire rájár. 74. Megye végek nélkül. 76. Fogoly. 77. Férfinév. 79. Ásvány. 80. Mi, olaszul.

Beküldendő: vízszintes 1. 16, függőleges 23. 25, 61. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. **Beküldési határidő:** április 27.

Az V-ös számú keresztrejtvény helyes megfejtése: A felszabadulás ünnepe. Futószalagszerű. Tervismertető. Technológiai fegyelem.

Könyvet nyertek: Csongrádi Margit, Emőd, Kossuth utca 10., Józsa József, Kispest állomás, Nahóczki József váltókezelő, Dunakeszi, Bem utca 28., Veress Istvánné elójelentő, Szeged-Rendező p.u.



SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI. Sztalin-út 99. sz. — Telefon: 228—995 428—817, 428—332. Üzemi telefon 15—76 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány
Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 4. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLE TÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 17. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 ÁPRILIS 25.

Kassai János, a Budapest—hatvani vonal menetirányítója tervszerű és előrelátó irányító munkájával jó szolgálatot tesz a szállítási feladatok végrehajtásában. (Kovács Géza felv.)

Tíz éves a Vasutas Dolgozók Szakszervezete

Írta: Gáspár Sándor, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke

Tíz éve, hogy a dicsőséges vörös hadsereg felszabadította hazánkat, dolgozó népünket.

Az ország felszabadítása egyben a vasutasok felszabadítását, fejlődésünk alapjainak megteremtését is jelentette. 1945 tette lehetővé számunkra, hogy 25 évi kényszerszünet után újra létrejöhetett a magyar vasutas dolgozók egységes tömegszervezete: a *Vasutasok Szakszervezete.*

A 25 évi kényszerszünetet a Bethlen—Peyer-paktum törvényesítette, melyet a dicsőséges *Tanácsköztársaság* bukása után 1921. december 21-én kötöttek a vasutas dolgozók megkérdezése és beleegyezése nélkül.

Ez a paktum megpecsételte a vasutasok sorsát. Igyekeztek gerincét törni, szembeállítani a vasutast a vasutassal és a többi más szakmában dolgozókkal is. Érvényesítették elvüket: *„oszd meg a népet és uralkodj felettük"*. Idősebb dolgozótársaink ismerik ezt, saját bőrükön tapasztalták.

Ma már mindez a múlté, de a múltat nem felejthetjük el.

A 25 éves elnyomatást az öntudatos dolgozók nem nézték karbatett kézzel. Voltak vasutasok, akik, mivel nem volt a vasutasoknak szakszervezete, szakmai szakszervezetekbe jártak és szervezkedtek. így a vasasokhoz, fásokhoz, stb. Azonban, ha ez kitudódott, azonnal elbocsátották a dolgozót a vasút kötelékéből, sőt a csendőrségnek, rendőrségnek is átadták.

Az 1943-as évben az Északi, Istvántelki, Dunakeszi Főműhely, MÁVAUT és a Központi PFT dolgozói erőteljesebben szervezkedtek. Feljártak a vasasokhoz, de az akkori szakszervezeti vezetők — egyben a szociáldemokrata párt vezetői — hűen a Bethlen—Peyer-paktumhoz, a Horthy-rendszerhez, törődtek azzal, hogy a vasutasok szervezkedése ne öltsön formát.

1945 zúzta szét a Bethlen—Peyer-paktumot és adta vissza a vasutasok szervezkedési jogát — akik éltek, és élnek is ezzel a joggal.

A háború romokba döntötte és kifosztotta a magyar vasutat. A vonalhálózat több mint 50 százaléka elpusztult. A vasúti hidakat felrobbantották, nyugatra került a személykocsik 60, a teherkocsik 74 százaléka, a mozdonyok 44 százalékát vitték nyugatra. Az itthon maradt teherkocsik 43, a mozdonyok 61 százaléka elpusztult.

Pártunk — a Magyar Kommunista Párt — élére állt az újjáépítésnek, kiadta a jelszót: *„arccal a vasút felé"*. Mozgósította a dolgozókat és a Szovjetunió segítségével megindult a vasút, amely biztosította a gazdasági vérkeringést hazánkban.

A borúlátók és kárörvendők kénytelenek voltak elismerni, hogy jóslatuk, mely szerint *„száz év múlva sem lesz vasút"*, csődöt mondott. A kitűzött cél első állomása az 500 mozdony és 10 000 kocsi — a dolgozó nép élni akarása és tettrekészsége bizonyságául az ígérethez híven határidőre készen állt. Ezt követték további eredményeink, a hároméves és az ötéves terv sikeres végrehajtása.

Ebből a hősi munkából aktívan kivette részét szakszervezetünk is. Új munkamódszereket vezettünk be a hős szovjet vasutasok önzetlen segítségével: a 2000 tonnás-, 500 kilométeres-mozgalmat, a menetirányító diszpécseri szolgálatot stb. *Pányin* és *Blazsenov* elvtársak segítsége örökké emlékezetes marad előttünk.

Ezzel párhuzamosan nem feledkeztünk meg a vasutas dolgozókról sem. Megszüntettük a kinevezettek és a nem kinevezettek — a nyugdíjasok és a nyugbéresek közötti különbséget.

A vasutas dolgozók és családtagjaik társadalombiztosítását és üdültetését szakszervezetünk végzi. Az 1934. évben társadalombiztosításra több mint 200 millió forintot fordítottunk. Üdültetésben több mint 12 500 dolgozót részesítettünk.

A felszabadulás előtt egyetlen bölcsőde vagy napköziotthon sem volt a vasutas dolgozók gyermekei részére, ma 8 bölcsőde és 16 napköziotthon működik az ország különböző területein 1600 férőhellyel.

Hazánkban 17 kultúrotthon, 7 kultúrház és 26 kultúrterem áll a vasutas dolgozók rendelkezésére szórakozás és nevelés céljából. Szakszervezeti sportmunkánk eredményeit mutatja az olimpiai, világ- és országos bajnokaink egyre nagyobb száma.

Amíg a múltban nem lehettünk tagjai a nemzetközi szakszervezeti mozgalomnak, mert nem is volt szakszervezetünk — ma már a SZOT-on keresztül tagjai vagyunk a Szakszervezeti Világszövetségnek és mint vasutasok, a szakmai tagozatnak, melynek munkájából aktívan kivesszük a részünket. Üzemeink dolgozóinak számos nemzet vasutasaival kapcsolatuk van — nemcsak a Szovjetunióval és a népi demokratikus országokkal, hanem imperialista országok vasutas dolgozóival is. Ezzel is szélesítjük, erősítjük a proletárnemzetköziséget és a békemozgalmat.

A vasutasok munkájának nagyobb megbecsülése jeléül rendelte el a Minisztertanács — pártunk és a SZOT javaslatára — a *„vasutasnap"* évenkénti megünneplését. E napon részesülnek legjobb dolgozóink kiváló vasutas és érdemes vasutas kitüntetésben. Pártunk és kormányunk megbecsülését jelenti, hogy a vasutas dolgozók között 12 Kossuth-díjat, 507 különböző kormánykitüntetést, 363 kiváló vasutas kitüntetést, 748 érdemes vasutas kitüntetést osztottak ki és több mint 20 000 dolgozó kapott jó munkája elismeréséül sztahanovista oklevelet.

Ma már elmondhatjuk, felszabadulásunk 10. évében, hogy vasutasaink nem a régi gerincetört, hanem többségükben gerinces, új típusú, szocialista vasutasok.

Azoknak az eredményeknek, amelyeket pártunk vezetésével elértünk — szakszervezetünk is részese. Szakszervezeti munkánk fontos segítője szocialista építésünknek, de ezen a téren van még javítani valónk, melyre különösen felhívta figyelmünket pártunk Központi Vezetőségének március 4-i határozata és a SZOT V. teljes ülése.

Az érdekvédelem figyelembevételével jobb eredményt kell elérnünk a termelékenység emelése és a önköltségcsökkentés területén. Ezen a téren elsősorban úgy tudunk jobb eredményeket elérni, ha harcolunk a vonatok menetrendszerinti közlekedésének biztosításáért. A menetrend vastörvény kell, hogy legyen nemcsak szavakban, hanem a valóságban is. Szükséges ez azért, hogy a feladott áru időben érkezzen rendeltetési helyére. Annak a dolgozónak, aki vonatkésés miatt késve érkezik az üzembe, nemcsak az az ideje hiányzik a termelésből, amit késett, hanem hatványozottabban több, mert a termelékenységet a dolgozó hangulata is befolyásolja s az ilyen eset még gátlóbban hat.

Mondhatjuk-e azt, hogy a vonatkésések rajtunk kívül álló okokból adódnak? Nem! Igaz, hogy vannak objektív nehézségek, mint például a szén minősége, de hiba lenne a mi mulasztásunkat — a szakszervezet mulasztását figyelmen kívül hagyni. Elmondhatom, hogy vonataink többsége az objektív okok ellenére is menetrendszerint közlekedik és jelenleg körülbelül 10—15 százaléka késik. Ez is azt bizonyítja, hogy ahol a vontatás, forgalom, pályafenntartás, kereskedelem és a többi szolgálati hely dolgozói szívügyüknek és becsületbeli ügyüknek tekintik a vasút munkáját — ott nincs vonatkésés.

1955. évi tervünk nehéz, de reális, megvalósítható feladatokat állít népgazdaságunk, így a vasutas dolgozók elé is. Szakszervezetünk segíti a vasút tervének megvalósítását, egy emberként mozgósítja a vasút összdolgozóit.

Szakszervezetünk csak akkor tud eleget tenni feladatainak, ha következetesen megvalósítjuk pártunk, a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusa és a KV március 4-i ülésének határozatát, a szakszervezeti munkára vonatkozó útmutatását. Ebben a munkában egyaránt számítunk a régi és új funkcionáriusokra. A régi funkcionáriusokat, aktívákat kötelezi eddig végzett jó munkájuk. Az eddig szerzett tapasztalataikat adják át a fiatal funkcionáriusoknak, aktíváknak, hogy még nagyobb eredményeket érjünk el szocialista hazánk felépítése terén.

Pártunk és kormányunk szilárdan bízik a sok csatában megedzett vasutas dolgozókban, számít vasutas dolgozóink erőfeszítéseire, amelyekkel, mint már annyiszor a múltban, a jövőben is pártunk vezetésével kivívjuk a sikert.

Ülést tartott a vasutasok szakszervezete központi vezetősége

A *Vasutas Dolgozók Szakszervezete központi vezetősége* április 22-én ülést tartott. A napirenden az MDP Központi Vezetősége március 4-i határozatából és SZOT V. teljes üléséből adódó feladatok megtárgyalása szerepelt. *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke előadói beszédében részletesen ismertette azokat a tennivalókat, amelyeknek végrehajtása a vasútra, a vasutasok szakszervezetére vár. Élénk vita után a központi vezetőség határozatot fogadott el a feladatok megvalósítására.

Az ülés részletes ismertetésére visszatérünk.

MÁJUS 1 méltó megünneplésére készülünk

Április első két dekádjában

két tényező kivételével valamennyi vállalásukat teljesítették *Budapest-Nyugati pályaudvar* dolgozói. A forgalmi dolgozók közül kitűnt *Lovász József* kocsimester fajlagos kocsimozgatási tervének 113, *Papp Zoltán* forgalmi szolgálattevő és *Harpittai László* vezető váltókezelő a menetrendszerinti vonatindítási terv 102 százalékos teljesítésével. A kereskedelmi szolgálatnál *Horváth Zoltán* ponk-kirakó brigádja jár az élen 245 százalékos teljesítménnyel. *Kostyarik Pál* motoros targoncavezető 216, *Nagy I. László* ponk-berakó munkás 219 százalékos teljesítményt ért el.

A Villamos-felsővezeték Építésvezetőség

dolgozói a jól sikerült felszabadulási verseny után május 1 tiszteletére újabb vállalásokat tettek. A részlegek tovább is versenyben állnak egymással. Április első dekádjában a következő eredményeket érték el: az oszlopállító részleg teljesítése 106, a műhelyrészleg teljesítése 102 százalék. A brigádok versenyében a következő eredmények születtek: *Gyimesi András* lakatos-brigádja 105. *Rémai István* asztalos-brigádja 101 százalék. *Ádám István* kovács 130 százalékos, *Lajtai János* esztergályos pedig 110 százalékos egyéni teljesítményével emelkedik ki.

Lemaradtak Szeged állomáson

a terhelési és kocsikifutási tervek teljesítésénél. Ezeknél a tényezőknél csak 85 százalékos eredményt értek el. A lemaradások megszüntetéséért indított harcban *Mák József* forgalmi szolgálattevő, valamint *Kalocsai Sándor* kocsimester és brigádja járnak az élen. A kereskedelmi szolgálat dolgozói a rakodási idő teljesítésénél 134, a kocsikihasználási terv teljesítésénél 107 százalékos eredményt értek el.

Jól haladnak a tavaszi munkák

a miskolci pályafenntartási főnökség szakaszain. Az *Ó-Miskolci* pályafenntartási főnökség II. szakaszán *Szabó József* és brigádja 127, a III. szakaszon *Benedek János* és brigádja 123, a IV-es szakaszon *Páka János* és brigádja 133 százalékos átlagteljesítménnyel tűntek ki. Az Uj-Miskolci pályafenntartási főnökség dolgozói közül dicséret illeti *Beresnyák Gyulát* és női brigádját. A brigád április első két dekádjában 130 százalékos átlagteljesítményt ért el.

Kiss József brigádja vezet

Kőbánya-felső pályaudvar dolgozóinak május 1, és a DISZ-kongresszus tiszteletére tett vállalásaik teljesítésében. A Kiss-brigád a fajlagos kocsimozgatást 124, a kocsikifutást 130, az ipartelepi kocsibeállítást 121, a kocsikihúzást 100 százalékra teljesítette április első dekádjában. A kocsitartózkodásban 103 százalékot értek el.

Budapest-Józsefváros állomás dolgozói

a második negyedévre az élüzem szintet meghaladó vállalásokat tettek. A kereskedelmi szolgálat dolgozói közül *Oszkó Ferenc, Szetei József, Dobos Mihály* raktárnokok most kapták meg a szakma kiváló dolgozója kitüntetést. A három kitüntetett áprilisban elért 150—200 százalékos teljesítményével elénjár a második negyedévi tervek teljesítésében.

A szombathelyi igazgatóság csomóponti versenyét

harmadszor is *Tapolca* nyerte az első negyedévben elért kiváló eredményével. Az állomás és a fűtőház is túlteljesítette az élüzem szintet. A dolgozók a második negyedévben töretlen lendülettel harcolnak, hogy első negyedévi kiváló eredményeiket túlszárnyalják. Az állomásiak április első két dekádjában terhelési tervüket 153, kocsikihasználási tervüket 113, a kocsitartózkodást 116, a rakodást 153 százalékra teljesítették.

Budapest-Keleti fűtőháznál

Fehér Béla mozdonyvezető, *Molnár István* és *Kiss Gábor* fűtők a menetidő pontos betartása mellett a 6602-es vonat továbbításánál 40,2 mázsa szenet takarítottak meg. *Máté Ferenc* mozdonyvezető, *Faja Lajos* és *Kerepeczki István* fűtők ugyanennél a vonatnál 30.8 mázsa szén megtakarításával tűntek ki.

Javítják eredményeiket Hatvan állomás dolgozói

május elseje tiszteletére. Különösen jó eredményt értek el a fajlagos kocsimozgatási tervük 113, és kocsikifutási tervük 104 százalékos teljesítésével. A brigádok közül a *Várhegyi*-brigád tűnt ki, amely menetrendszerinti kocsiindítási tervét 120 százalékra teljesítette. Dicséret illeti *Orosz József* tolatásvezetőt és brigádját is a fajlagos kocsimozgatási terv 128 százalékos teljesítéséért.

A Hámán Kató fűtőház

létszámába tartozó *Bezzegh József* mozdonyvezető, *Sehécz Sándor* és *Csőke* István fűtők az 1734/1729 számú vonat továbbításánál 36 mázsa, *Labáth János* mozdonyvezető, *Zelei Mihály* és *Majercsik* István fűtők az 5161. számú vonat továbbításánál 23 mázsa szén megtakarításával értek el kiváló teljesítményt.

A túlsúlyos mozgalomban élenjáró fűtőházak

közül *Kiskunhalas* fűtőház és *Békéscsaba* fűtőház dolgozói április első dekádjában 1182, illetve 4645 tonna túlsúlyt továbbítottak.

Bánréve állomáson

Juhász József tolatásvezető és brigádja a fajlagos kocsimozgatási terv 144, *Dékány* István tolatásvezető és brigádja pedig a kocsikifutási terv 112 százalékos teljesítésével ért el jó eredményt.

Május 1-re vállalták, április 20-ra teljesítették

Szolnok állomás dolgozói hírnevükhöz méltó példás eredményt értek el a május 1 tiszteletére tett vállalásaik teljesítésében: *vállalásaikat április 20-ig minden tényezőnél túlteljesítették*. Vállalták, hogy a tehervonatok tartózkodását 0.5 órával csökkentik. Eddig 0,7 órás csökkentést értek el. Április 20-ig 14 000 tonna árut továbbítottak terven felül.

A kiváló eredményben nagy része van *Veres József* gurítás vezetőnek és *Baranyai János* sarus brigádjának. Műszakonként 114 kocsival többet rendeztek szét, mint amennyit a terv előír. Jó teljesítménnyel büszkélkedhet *Géczi József* forgalmi szolgálattevő is, aki tehervonatok terhelésénél 114 százalékos eredményt ért el.

A munka ünnepe tiszteletére

A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító V. két kiváló dolgozója, Gál Imre és Fodor László háromszoros sztahanovista villanyhegesztők versenyben állnak egymással május 1 tiszteletére. (Kovács G. felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

FORDÍTSUNK TÖBB FIGYELMET AZ OKTATÓTISZTEK MUNKÁJÁRA

Pártunk Központi Vezetőségének 1955. március 4-i határozata hangsúlyozza, hogy *„az elkövetkezendő hónapok legfőbb feladata: szakadatlanul, dekádról dekádra, hónapról hónapra teljesíteni a terv minden előírását. A párt-, állami és gazdasági szerveknek mozgósítaniuk kell minden erőt, az 1955. évi népgazdasági terv teljesítésére és túlteljesítésére."* A tervek maradéktalan teljesítésének, a többtermelésnek elengedhetetlen feltétele a vasutas dolgozók szakmai és politikai képzettségének állandó emelése.

A szakmai és politikai képzés jelentőségét fokozza az, hogy a vasút olyan üzem, amely a legszigorúbb fegyelmet követeli meg. Vasútvonalainkon ezerszámra közlekednek vonatok, találkoznak, keresztezik egymást, szállítják az utasokat és az árukat az ország minden tája felé. *A zavartalan, biztonságos közlekedés megköveteli, hogy a vasutasok egységes elvek, az utasítások és rendeletek szigorú betartása alapján dolgozzanak.* De kiváló eredményeket csak akkor érhetnek el, ha politikailag is képezik magukat, ha világosan látják munkájuk célját és értelmét, ha megértik, hogy munkájuk milyen mértékben járul hozzá az ország előtt álló hatalmas feladatok megoldásához, a szocializmus építéséhez.

A vasutas dolgozók nevelésében nagy jelentősége van a havonta háromszor rendszeresen megtartott külszolgálati oktatásnak. Ezek során a dolgozókkal ismertetni kell a rendeleteket, utasításokat, valamint az aktuális bel- és külpolitikai kérdéseket, egybekapcsolva az adott szolgálati hely előtt álló feladatokkal. Ezt a fontos munkát az oktatótisztek, valamint a szolgálati vezetők végzik.

A szakanyagot támassza alá politikai tartalom

Megállapítható, hogy az oktató munkában 1955. január 1-től az O. 1-es utasítás érvénybelépése óta javulás van. Az oktató munkát végző elvtársak mindjobban átérzik a rájuk háruló felelősséget, s nagyobb gonddal, tartalmában sokkal alaposabban oktatják a dolgozókat. Hiba azonban, hogy ez az alaposság, felelősségtudat, esetenként csak arra korlátozódik, hogy a dolgozók ismerjék az utasításokat, s nem mutatják meg kellően azok betartásának politikai jelentőségét. Nem hajtják végre következetesen az O. 1-es utasítás 152-ik pontját, amely kimondja: *„az időnként kiadott politikai szempontok anyaga mindenkor kapcsolódjék a szakmai oktatás anyagához, képezze annak szerves bevezető részét, és támassza alá megfelelően a szakanyagot politikai tartalommal".*

Ahol a helyi pártszervezet is figyelemmel kíséri, hogy a szolgálati hely vezetője, oktatótisztje hogyan tartja be az utasításnak ezt a pontját, ott a termelési tervek teljesítésében, a fegyelmezett munka kialakításában, a dolgozók öntudatának növekedésében jelentős sikereket érnek el.

Az utasításnak megfelelően dolgozik például Debrecen állomáson *Mészáros* elvtárs, forgalmi oktatótiszt. Amikor a kíméletlen tolatásról, a váltóellenőrzésről beszél, megmagyarázza azt is, milyen károkat okoz a népgazdaságnak, közvetlen munkatársainak és saját magának az a vasutas dolgozó, aki szakmai képzettség hiányában hanyagul látja el szolgálatát. Mészáros elvtárs oktatási módszere nagy mértékben hozzájárult ahhoz, hogy Debrecen állomás a felszabadulási verseny időszakában elérte az élüzem szintet, sőt helyenként túl is teljesítette azt.

A tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy az O. 1-es utasításnak ezt a pontját sok helyen nem helyesen értelmezik. Mereven ketté választják a szakmai és politikai oktatást, *a dolgozók politikai nevelését általános frázisok hangoztatásával próbálják megoldani, nemegyszer leszűkítik a politikai nevelést rövid, 10—15 perces politikai tájékoztatásra.* Az ilyen fogyatékosságok okát abban kell keresni, hogy a vasutas pártszervezetek többsége nem ellenőrzi és nem segíti megfelelően az oktatótisztek fontos munkáját, különösen a munka politikai tartalmának megjavítását. A pártszervezet hiányos ellenőrzésének következménye volt, például *Zalaegerszeg* állomáson, hogy hosszú hónapokon át nem tartották meg a szakoktatás keretén belül a politikai oktatást.

A mulasztásért felelősség terheli a szolgálati vezetőt is, akinek kötelessége lett volna megkövetelni az utasítások pontos betartását.

Fokozni a szocialista szellemű nevelést

Mindezt figyelembe véve látni kell, hogy a legnagyobb felelősség az oktatótiszt elvtársaké. Pártunk, népünk azzal a nemes feladattal bízta meg őket, hogy szocialista szellemben neveljék a vasutas dolgozókat. Ezt a megtisztelő feladatot csak akkor tudják maradéktalanul ellátni, ha mind szakmailag, mind politikailag állandóan képezik magukat, fejlesztik marxista-leninista ismereteiket. Aki azt a feladatot vállalta, hogy embereket tanítson, annak nap mint nap szüntelenül tanulnia kell. Ennek szellemében végzi munkáját ma már sok oktatótiszt, szolgálati vezető, közöttük például *Szenes* elvtárs, Szolnok állomás és *Miklósi* elvtárs, Sopron fűtőház oktatótisztje. De a jó példák mellett tapasztalható az is, hogy egyes oktatók, szolgálati vezetők másodrendű feladatnak tekintik politikai továbbképzésüket, s ebből kifolyólag a külszolgálati szakoktatás keretében történő politikai oktatást. Ezt mutatja az is, hogy *egyes oktató elvtársak nem vesznek részt a pártoktatáson, nem tanulmányozzák munkájukhoz a pártsajtót, a megjelent párt- és kormányhatározatokat.*

A külszolgálati oktatásban értünk el kezdeti eredményeket, ezek azonban elmaradnak a vasút általános fejlődésétől. Ez különösen megmutatkozik a dolgozók szocialista szellemű nevelésében, a szakoktatás keretén belüli politikai oktatás alacsony színvonalában, az O. 1-es utasítás formális alkalmazásában.

A Központi Vezetőség márciusi határozatának végrehajtása, az előttünk álló feladatok sikeres megoldása érdekében emelni kell a politikai munka színvonalát. Éppen ezért *pártszervezeteink egyik fontos feladata az oktatótisztek, szakmai vezetők oktató-nevelő munkájának segítése és ellenőrzése.* Biztosítsák ezeknek az elvtársaknak magasabb fokú politikai továbbképzését, kísérjék figyelemmel a pártoktatásban való részvételüket. Segítsék összekapcsolni a kül- és belpolitikai kérdéseket a helyi vonatkozású konkrét feladatokkal, foglalkozzanak rendszeresen a szakoktatásról elmaradó dolgozókkal. Az ilyen segítség hozzájárul a vasutas dolgozók öntudatának növeléséhez, a vasút előtt álló feladatok sikeres végrehajtásához.

Vereczki Jenő
a vasút politikai főosztály munkatársa

Elkészült az első vasvázasra átalakított személykocsi

A Landler Járműjavítóban a napokban készült el az első vasvázasra átalakított személykocsi. *„Biztonságos, kultúrált utazást!"* — ez a gondolat vezérelte *Kalló* Imre elvtársat, a 7. szakosztály helyettes vezetőjét, amikor még mint a Dunakeszi Főműhely vállalatvezetője a felszabadulást követő első esztendőben foglalkozott azzal, hogy a favázas szekrényű személykocsikat szekrény nagyjavítás keretében vasvázasra építsék át. Abban az időben egy felújításra érkezett nyitott perronú „Cn"-kocsit át is alakítottak „Cz" típusúra.

A feltételek népi demokráciánk kezdeti szakaszában még nem voltak meg, másfelől rendezni kellett a magyar kocsitípusok helyzetét is. Az ipar nagyarányú fejlődése lehetővé tette, hogy a négy évvel ezelőtt beadott javaslatot ismét elővegyék. Az utóbbi időben az utazás biztonsága újból előtérbe hozta, az idő megérlelte Kalló elvtárs elképzelését. Vasvázasító munkabizottság alakult, amely a javaslat felhasználásával és tökéletesítésével egy munkakocsi elkészítését vette programba. A cél az volt, hogy az e téren szerzett tapasztalatok alapján végezzék el a többi személykocsi vasvázas szekrénnyel való átépítésének munkálatait.

Csanádi György vezérigazgató, *Tölgyes* Lajos szakosztályvezető és *Kalló* Imre szakosztályvezetőhelyettes elvtársak jelenlétében mutatták be az első átalakított, ilyen mintakocsit, az 56 503. számú „Czu" személykocsit a Landler Járműjavítóban. Az új kocsit — egy-két kisebb hiányosságtól eltekintve — műszakilag jónak és szép kivitelezésűnek találták.

A vasvázas kocsiszekrény nagy előnye, hogy esetleges baleseteknél az utazó személyek számára nagyobb biztonságot nyújt. Emellett famegtakarítást is jelent, mert elhagyják a tölgyfavázat. Kocsinkint közel 6—8 méter tölgyfapadlót takarítanak meg és a kocsi önsúlyát másfél-két tonnával csökkentik. Nem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy a favázas szekrényű kocsik átépítése révén kevesebb szabványtípusú kocsi marad forgalomban, ami megkönnyíti a fenntartást, kevesebb tartalékalkatrészt kell készletben tartani, rövidebb átfutási idővel javíthatók a kocsik. Az új vasvázas kocsi élettartama előreláthatólag 40 esztendővel hosszabb, mint a favázasé. Az átépítés folyamán alkalom nyílik arra is, hogy az alváz meghosszabbításával az ülőhelyek számát növeljék. Az átalakítási munkálatokra járműjavítóinknak fel kell készülniök, hiszen nagyobb hegesztő és szekrénylakatos kapacitást igényelnek.

Az újtípusú kocsi megalkotásában a kocsiosztály, valamint a többi részlegek műszaki vezetői és brigádjai dicséretet érdemelnek. A vasúti járműjavítók büszkék lehetnek a népgazdaság terheit könnyítő új jármű megalkotására, mert ilyen jellegű kocsikat eddig csak vagongyárak készítettek. A nagyszerű kezdeményezés — amely a gépészeti szakosztály önköltségcsökkentési törekvéseit is dicséri — rövidesen szolgálni fogja utazó közönségünk kényelmét, s nyilván kiváltja megelégedését is.

Kis László

Zelovich Kornél emlékezete

Április 10-én múlt húsz esztendeje, hogy *Zelovich Kornél*, a magyar közlekedéstudomány kimagasló alakja elhúnyt. Nagyszerű úttörő munkájával, kimagasló műveivel maradandó nyomot hagyott és tudományos, a magyar közlekedést fejlesztő tevékenységével ma is a magyar közlekedéstudomány példaképei közé tartozik.

Zelovich Kornélnak 1903-ban megjelent nagy tanulmánya a vasúti hidak méretezéséről, forgalombahelyezéséről, időszakos vizsgálatáról méltó feltűnést keltett a tudományos világban. Ez a munkája megmutatta a tudós szeretetét a közlekedés ügye iránt. Egymásután jelentek meg különféle értekezései, tanulmányai, amelyek mind úttörő munkák voltak és igen alkalmasak arra, hogy a külföld figyelmét is felhívják a fiatal magyar mérnök kiváló képességeire, munkásságára. Zelovich Kornél volt az első, aki a vasúti üzemvezetés gazdaságosságával behatóan foglalkozott. Nem sokkal egyetemi magántanári képesítése után nagyjelentőségű művet írt a nagyvasutak gazdaságos üzeméről. Művében a tudós éleslátásával meghatározta a vasútüzem gazdaságosságának elemeit és megmutatta ezek összefüggéseit. Zelovich volt az első, akinél a vasúti gazdaságosság mércéje az addigi megállapításokkal szemben az árutonnakilométer és utaskilométer lett. 1918-ban megírta *A vasúti felépítmény*, a *Vasúti Üzem*, 1919-ben a *Vágánykapcsolások és vasúti állomások* című nagyhatású műveit, amelyek teljességükkel, világosságukkal, észszerűségükkel még ma is példaképei műszaki irodalmunk műveinek.

Zelovich Kornél később a Műegyetem rektora, majd dékánja lett és életének utolsó esztendejében már inkább a nagyvárosok közlekedési kérdéseivel foglalkozott. Zelovich Kornél, mint a magyar közlekedéstudomány úttörő harcosa, műveivel, munkásságával, egész életével új, egészséges fejlődés útjára vezette a magyar közlekedéstudományt. Műveinek mondanivalója, újszerűsége és nem utolsósorban a technikai és gazdasági kérdések zárt egységben való tárgyalása ma is példaképe a magyar közlekedéstudomány továbbfejlesztőinek a szocialista vasútért folyó harcban.

A vasutas családiház-építési akcióról

Olvasóink közül többen érdeklődtek, mi a helyzet jelenleg a családiház-építési akciónál, hogyan történik az építési anyag-ellátás, s mik az okai az anyagellátásban mutatkozó késedelmeskedésnek. A kérdésekkel felkerestük az Anyagellátási Igazgatóságot, ahonnan a következő választ kaptuk:

A családi házak építésénél különbséget kell tenni aszerint, hogy dolgozóink az úgynevezett MÁV családiház-építési akció keretében kötöttek-e szerződést a MÁV-val, vagy pedig a tanácsok útján, takarékpénztári kölcsönből építik-e fel családi házukat.

A MÁV saját anyagkészletéből csak azok számára biztosíthat építési anyagokat, akik 1954 folyamán szerződést kötöttek. A szerződésben megjelölt értéken belül is csak olyan ütemezésben biztosíthatja az építési anyagokat, amilyen mértékben azt az Országos Tervhivatal által megállapított keretek megengedik.

A MÁV családiház-építési akció keretében szerződött valamennyi dolgozó részére még ebben az évben biztosítjuk az építkezés megkezdéséhez szükséges anyagokat. Az idén ezen felül előreláthatólag az akcióban részt vevő dolgozók egyharmad része lesz abban a helyzetben, hogy teljes egészében megkaphatja a szerződésben kikötött értékű anyagokat. A többiek csak folyamatosan, 1956 végéig juthatnak a hitelösszegben megállapított összes építési anyaghoz. Így tehát a MÁV családiház-építési akcióban részt vevő valamennyi dolgozó még az idén legalább annyi anyaghoz jut, amennyi biztosítja, hogy juttatott telkét az építkezés meg nem kezdése miatt nem kell visszaadnia.

Azok kérdésére, akik az építkezések elhúzódásának okairól érdeklődtek, közöljük, hogy az egyes igazgatóságok — a debreceni igazgatóság kivételével — csak az elmúlt év utolsó napjaiban kötötték meg a szerződéseket a dolgozókkal, így elkéstek az építkezéshez szükséges anyagok biztosításával. Az építési anyagokat eszerint csak az 1955., illetve 1956. évi keretből lehet fedezni.

Megjegyezzük végül, hogy az OTP-kölcsönből építtető vasutas dolgozók részére a MÁV nem adhat saját készletéből anyagot, ezek a dolgozók a belkereskedelem útján vásárolhatják meg a családi ház felépítéséhez szükséges anyagokat.

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

A szovjet vasutak életéből

Az *Odessza—Kiev* vasúti körzet dolgozói versenyben vannak egymással május elseje tiszteletére. Az odesszaiak márciusban elsők lettek a két körzet versenyében: valamennyi előírt normát túlteljesítették. A nemzetközi proletariátus nagy ünnepére a Szovjetunió vasutasai minden körzetben lelkesen készülnek.

•

A *Gudok*, a szovjet vasutasok lapja cikket közöl azokról a kiváló vasutasokról, akik túlsúlyos szerelvények továbbítása révén 19 millió tonna szenet, fémet, gabonát stb. szállítottak terven felül. A mozgalom elindítása óta 62 303 túlsúlyos szerelvényt továbbítottak, és mindinkább elfoglalja méltó helyét ez a nagyszerű kezdeményezés a már sikeresen bevált többi mozgalom között.

•

Két, egymástól messzeeső állomás, a szovjet *Vorkuta* és a kínai *Szucz-Já-Tun* állomás vasutasfiataljai állandó kapcsolatot teremtettek egymással. A kínai vasutasok beszámoltak arról, hogy a mozdonyjavítási 144 órás várakozási normát a szovjet módszerek bevezetése révén máris 128 órára csökkentették.

KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁG

Építik a Csendu-vasútvonalat

Szücsuan tartományt Kína központjával köti össze a 680 kilométer hosszú Csendu-vasútvonal. Ez év elején nyitották meg déli szakaszát 315 kilométer hosszúságban. Az északi részét igen nehéz terepen, magas hegyek között építik. Közel ötven kilométer hosszban kell alagutat fúrni, és 300 völgyhidat kell építeni.

JAPÁN

A nemzetközi szövetség konferenciája Tokióban

A Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége április 4—8-án tartotta konferenciáját Tokióban. Az értekezleten India, Indonézia, Dél-Korea, Malaya, Pakisztán, a Fülöp-szigetek, Hongkong és Japán küldöttei vettek részt. Megfigyelőként Anglia, Belgium, Franciaország, Nyugat-Németország, Burma, Ceylon és Sziám diplomáciai képviselete is megjelent.

A szakszervezetellenes Japán kormány nem jó szemmel nézte az ország szívében megrendezett nemzetközi konferenciát, mert eredményeként a szakszervezeti harc élesedését várja. A nemzetközi megbeszélés tárgysorozatán szerepelt ugyanis a munkaviszonyok, a társadalombiztosítás, a munkaügyi törvénykezés megjavítása, a szakszervezetek elismerése, egyeztető szerv létesítése bérviták esetében, és a kormányok beavatkozása a ipari vitákba.

NYUGAT-NÉMETORSZÁG

Touloni levél

A Délnémet Vasúttársaság esseni üzemi bizottsága levelet kapott Toulonból, amelyet a CGT-hez és a szakadár FO-hoz tartozó vasutas szakszervezeti titkárok írtak alá. A levélben többek között ezeket írják: *„A touloni vasutasok jól tudják, hogy Németország felfegyverzése a szakszervezeti és demokratikus szabadságjogok felszámolását, eltörlését és a háborús veszély növekedését jelenti. A fegyverkezés terheit viszont elsősorban a dolgozók vállaira rakják. Mindkét nemzet dolgozói már átéltek egy szörnyű háborút, majd felszabadultak a gyűlölt fasizmus igája alól. Önökkel együtt mi is kívánjuk a két nép közti egészséges kapcsolatokat, és kérjük, hogy folytassák bátor harcukat, és küzdjünk együtt a béke fenntartásáért, az általános lefegyverzésért."*

ANGLIA

Május elsején sztrájkba lépnek a mozdonyvezetők és fűtők

A brit munkaügyi bíróság a közelmúltban elvben kimondotta, hogy a vasutasok fizetését arányosítani kell az iparban fizetett általános bérekkel. Amint ismeretes, az angol vasutasok mintegy 15 százalékos fizetésemelést követelnek, ami annyit jelent, hogy fizetésük arányban lenne az iparban bevezetett bérrendszerrel.

Az angol kormány azonban még „gondolkozik" a munkaügyi bíróság ítéletén. Az angol vasutasok nem értenek egyet kormányuk időhúzásával. A mozdonyvezetők és fűtők szakszervezete felszólította tagjait, hogy a szakszervezetbe tömörült nyolcvanezer dolgozó május elsején éjfélkor lépjen sztrájkba.

Békét akarunk!

A Szovjetunióban folyik az aláírásgyűjtés a Béke Világtanács felhívására. Képünkön a novoszibirszki fűtőház mozdonyvezetőinek egyik csoportja aláírja a békeívet.

(Foto V. Lecsinszkovo)

A termelékenység emelésének módszerei a forgalmi szakszolgálatnál

„A növekvő jólét a bővített újratermelésből és annak révén a szocialista felhalmozódásból fakad. A szocialista felhalmozást a termelékenység növekedése, az önköltség csökkentése teszi lehetővé" — mondja a *Központi Vezetőség* márciusi határozata és megállapítja, hogy a népgazdasági terv megvalósításánál a mennyiségi mutatók teljesítése mellett döntő fontosságú az előírt növekvő termelékenység és a csökkenő önköltség biztosítása.

Ez a feladat a vasutasoknak is szól. Szól elsősorban a vasúti munka legkiterjedtebb részét, a szállítások lebonyolítását végző szakszolgálati ágnak, *a forgalmi szolgálatnak.*

Melyek azok a módszerek, amelyek révén a forgalmi szakszolgálat növelheti termelékenységét, csökkentheti önköltségét. Egész sereg ilyen módszer van. Ezek nagyobbára közismertek, mint például a menetrend szerinti közlekedés állandóan napirenden lévő ügye, a többterheléses mozgalom, az állomási mozgást meggyorsító síktolatási módszerek, a szovjet csurgatásos módszer kiterjesztése, az irányvonatok számának fokozása, a zöld út biztosítása, az állomási tartalékok gazdaságos felhasználása stb.

Hogyan emelheti a termelékenységet a kocsiszolgálat

E módszerek mellett rendelkezésére állnak a kevésbé ismert, de a termelékenység növelését eredményesen elősegítő egyéb módszerek is. Ezek közé tartozik *az utasítás szerinti, okszerű kocsigazdálkodás.* Elsősorban az *idegen kocsikkal való gazdálkodásról* van szó. Minden dolgozó tudja, hogy az idegen kocsik hosszú tartózkodási ideje rontja az önköltséget. Az idegen kocsik után fizetendő bérek rohamosan emelkednek, ha a kocsik hosszabb ideig tartózkodnak vonalainkon. Ha például egy csehszlovák kocsit tíz napon túl tartunk a magyar vonalakon, *alapbére naponta mintegy 300 százalékkal, 15 napon túl pedig 600 százalékkal növekszik.*

Minden forgalmi dolgozónak tisztában kell lennie azzal, hogy mi a teendő az idegen kocsikkal:

a) *az idegen kocsikat a leggyorsabban haza kell küldeni;* b) *elsősorban exportküldeményekkel szabad megrakni;* c) *csak akkor szabad belföldi forgalomban felhasználni, ha ezáltal hazai vasútjukhoz közelebb kerülnek és így vonalainkon legalább 150 kilométert futnak;* d) *nem szabad idegen kocsit gyüjtőhöz, önkezelési áruhoz felhasználni, ellenben valamennyit gyorsjáratú közvetlen vonattal (gyorsteher-irányvonat) kell továbbítani, lehetőleg úgy, hogy még éjfél előtt kiléphessenek határállomásainkon.*

Az idegen kocsik kezelésében az elmúlt évhez képest az idén jelentős javulás állt be. Januárban több millió forintot takarítottunk meg az idegen kocsik gyors hazaküldésével. Ezt az eredményt tovább kell fokozni. Hasznos eszköz erre a márciusban követett sikeres módszer. Ebben a hónapban napi átlagban 2717 kocsit tartósan kivontunk a forgalomból. Ezzel lehetővé vált az üres tengelykilométer csökkentése, a forgalomban maradt kocsik jobb kihasználása.

Ugyanekkor az exportforgalom részére februárhoz viszonyítva naponta 20 MÁV-kocsival többet tudtunk rendelkezésre bocsátani. Ez azt jelentette, hogy márciusban a külföldön tartózkodott MÁV-kocsik száma 85-tel volt nagyobb, mint az előző hónapban és 273-mal nagyobb, mint az előző év azonos hónapjában. Ez azért jelentős, mert *a külföldön tartózkodó kocsijaink bérével ellensúlyozni tudjuk a nálunk tartózkodó idegen kocsik bérét, s így valutát takarítunk meg, csökkentjük vasutunk önköltségét.*

Takarékoskodjunk a tartánykocsikkal

Igen fontos termelékenységet emelő módszer *az idegen tartánykocsik* utasítás szerinti gyors továbbítása is. A megnövekedett nyers- és fűtőolaj-szállítás lebonyolítása érdekében kénytelenek vagyunk idegen tartánykocsikat igénybevenni, ami szintén költséges dolog. Éppen ezért a forgalmi szolgálatnak arra kell törekednie, hogy az üzemek fűtőolaj ellátását lehetőleg *zárt irányvonatokkal* végezzék, s ezzel elősegítsék a tartánykocsi-fordulóidő kedvezőbb alakulását, illetve a bérelt tartánykocsikkal nagyobb teljesítmények elérését. Az üres és rakott tartánykocsik gyors továbbításának megszervezésébe *fokozottan be kell kapcsolni a menetirányító szolgálatot.* A menetirányítók állandóan tartsák kézben a bérelt tartánykocsik irányítását, hogy megszűnjön ezeknek a kocsiknak az ácsorgása.

Lehetőségek a személyszállításnál

Több mód kínálkozik a termelékenység emelésére a személyszállításnál is. Sok személyvonat egyes viszonylatokban kihasználatlanul közlekedik. A feladat: *megkeresni azokat a helyeket, ahol a szerelvényeket csökkenteni lehet.* Például a Budapest—szobi vonalon az utasok nagyobb része Vácig utazik, Váctól tehát lényegesen kisebb terheléssel közlekednek a vonatok. Ilyen esetekben le kell kapcsolni a feleslegessé váló kocsikat. *Az állomások figyeljék a vonatok kihasználtságát és tegyenek javaslatot esetleges tengelyszám-csökkentésre.* Az ilyen irányú tevékenység már megindult, de tovább kell fokozni, persze úgy, hogy a személyforgalom ügye ne szenvedjen hiányt.

Hatékony módszernek látszik a termelékenység emelésére a személyforgalomnál *a gyors- és távolsági vonatok megállásainak ritkítása.* A minisztériumi személyszállítási és menetrendszerkesztő szervek már foglalkoznak ezzel a kérdéssel és azt tervezik, hogy azokon a vonalszakaszokon, amelyeken a gyors- és távolsági vonatok megállását ritkítanák, *helyi ingajáratokkal* bonyolítanák le a forgalmat. Nagymértékben növelné például a termelékenységet az olyan nagy forgalmú vonalon, mint a nagykanizsai, az, ha Székesfehérvártól Siófokig nem állnának meg a gyors- és távolsági vonatok, ellenben lenne egy ingajárat, amely minden közbeeső állomáson és megállóhelyen megállna. A vonal többi szakaszán is hasonlóan szerveznék meg a forgalmat. Budapest—Nagykanizsa között hat óra a gyorsvonati és hétnyolc óra a személyvonati menetidő. A menettartam megrövidítése, a sebesség emelése jelentős szénmegtakarítást eredményezne, gyorsítaná a kocsi- és mozdonyfordulót, növelné a vonal teljesítőképességét, s mindezek együtt a termelékenység emelkedését segítenék.

MISKOLC-GÖMÖRIN NINCS MARADÁSA A FEGYELEMLAZÍTÓKNAK

A felvételi épület falán elhelyezett versenytábla büszkén hírdeti, hogy az előző nap is jó eredményt értek el a gömöriek a kocsitartózkodási idő csökkentésében, a vonatok menetrendszerinti továbbításában.

— *Nem mindig volt ez így* — mondja *Bernát László* állomásfőnök. — *Eredményeinket hosszú ideig lerontotta az idegen kocsik hosszú, gyakran 100—110 órás tartózkodási ideje. A 461/D és a 9562-es is túlhosszú ideig tartózkodott az állomáson. Baj volt a munkafegyelemmel is.*

Ösztönző teljesítményértékelés

Hosszú ideig foglalkoztatta az állomás mozgalmi és szakvonali vezetőit a probléma megoldása, míg végül a januári termelési értekezlet elé terjesztették az állomási pontértékelést:

a) *24 óránál hamarabb elküldött idegen kocsik értéke 10 jó pont. 24 óra tartózkodást meghaladó kettő, 48 órát meghaladó négy, 72 órát meghaladó tartózkodás hat rossz pontot jelent minden szolgálatot teljesítő csapatnak.*

b) *Minden időben elküldött, illetve el nem küldött belföldi kocsi értéke kettő jó, illetve rossz pont. A 461/D, valamint a 9562-es menetrendszerű elküldéséért vonatonként tíz jó, ha az állomás hibájából késve indul, vonatonként öt-öt rossz pont jár.*

c) *Minden elküldött helyi feladási kocsi értéke egy jó, minden visszamaradt ilyen kocsi három rossz pontnak számít.*

d) *Indokolatlan késés a szolgálatból öt, oktatási mulasztás tíz pont levonását jelenti.*

A szolgálati vezető a rendelkezésre álló jutalomösszeg 40 százalékát azon tur dolgozóinak fizeti ki, akik a tárgyhónapban a legtöbb jó pontot szerezték. 30 százalékát kapja a második helyezett, a fennmaradó összeget pedig egyéb munkaterület példamutató dolgozói kapják.

A fegyelemlazítók elleni harcban és a termelékenység emelése érdekében nagy segítséget jelent ennek a módszernek a bevezetése. Az egyes turok eredményeit a munka befejezése után azonnal értékelik. Jutalmat kap az a tolatásvezető, aki a raktár munkáját legjobban segíti.

114 helyett 15 óra

A pontértékelés kidolgozói sem gondoltak olyan eredményre, mint amilyet az új jutalmazási rendszerrel elértek. *Az idegen kocsik tartózkodási ideje a decemberi 114 óráról márciusban 15 órára esett. A januári megtakarítás több mint húszezer forint.* Januárban a *Nagy—Pásztor*-brigád, februárban és márciusban a *Füzi—Bányai*-brigád végzett az első helyen és kapta természetszerűleg a legmagasabb jutalmat. Februárban a termelési eredmények alapján ugyan a *Karcagi*-brigád érte el a legszebb eredményt, de oktatás mulasztás miatt 30 pontot levontak teljesítményükből.

Nem is volt maradása a csapatban a fegyelemlazítóknak.

Lingvai Lajos és *Hajas Mihály* kocsirendezők jobbnak látták másfelé vinni a betyárbútort.

Kétezer forint jutalmat tűztek ki annak a brigádnak, amelyik legeredményesebben alkalmazza a szovjet síktolatási módszert. Ezt a jutalmat a legutóbbi értékelés alapján *Pásztor István* brigádja nyerte.

Mint ahogy nem riadnak vissza a fegyelemlazítóktól elvonni a jutalmazást, nem ritka az olyan eset sem, hogy

egy-egy példamutató dolgozó egymásután többször is jutalmat kap.

Tirpák János szorgalmáért a múlt év októberében tolatásvezető lett, s már az első hónapban 70 forint jutalmat kapott. Novemberben is a legjobbak közé küzdötte magát, kocsikiesés miatt azonban elesett a jutalomtól. *Tirpák* elvtárs nem kedvetlenedett el. Februárban a 461/D tartózkodásának megrövidítéséért ő kapta a 200 forintos céljutalmat. A kételkedők véleményére rácáfolt azzal, hogy márciusban ismét az ő markát ütötte a 200 forint.

Követendő példa

Az állomás vezetői és dolgozói nem állnak meg az eddigi eredményeknél. A május elsejei versenyben a *Pásztor*- és a *Bányai*-brigád első negyedévi teljesítményének egy százalékos emelését vállalta. Az állomásfőnök és helyettese, valamint a párttitkár elvtárs egy-egy tur munkáját figyelik és szedítik. Május 1-re DISZ-brigádot szerveznek. Nagyban foglalkoztatja a vezetőket az a gondolat, hogy versenyt indítanak a jelzőnél való feltartóztatás csökkentésére.

Miskolc-Gömöri állomás példája, ahogyan a jutalmazási keretet a munkafegyelem megszilárdítására felhasználják, követendő példa. Valóban érvényesül az az elv, hogy csak együttes, jó munkával lehet tartós sikert elérni, de a példa azt is mutatja, hogyan lehet eredményesen harcolni a fegyelemlazítók ellen.

A szállítótartályok előnye a darabáru szállításánál

A darabáruküldeményeket az elfuvarozás ideje alatt sokféle veszély érheti. A káresetek elsősorban az árumozdításból, erőbehatásokból, az időjárási viszonyokból keletkeznek.

A darabáruküldemények kezelésénél, a be-, ki- és átrakásoknál a küldeményeket mozgatni kell. A legfontosabb cél ennél a műveletnél, hogy a küldeményeket kár ne érje. Ennek az előfeltétele — elővigyázatos árukezelés mellett — az áruknak olyan csomagolása, amely az árumozgatás dinamikai hatásainak, az időjárás okozta befolyásnak ellent tud állni. Népgazdaságunknak nem közömbös, hogy a darabáru küldemények milyen állapotban kerülnek rendeltetési helyükre. A szállítás alatt keletkezett károsodás döntő kihatással van a termelésre is.

Milyen feltételeknek kell megfelelnie a jó csomagolásnak? *Meg kell óvnia az árut fuvarozás közben a teljes, vagy részleges elveszéstől, a sérüléstől.* Nem szabad az árukban kárt okoznia és végül olyannak kell lennie, hogy a vasútüzemi berendezések, a kocsik és a kezelést végző dolgozók épségét ne veszélyeztesse.

Ezeknek a feltételeknek a legjobban megfelel a szállító tartályokban, az úgynevezett kontainerekben történő szállítás. Ezzel voltaképpen

leegyszerüsítjük az áruküldemények kezelését, rakodását

és lehetővé tesszük a nagy darabáru tömegeknek kevésbé csomagolva, közbeeső kezelés, vagy átrakás nélküli, esetleg több fuvarozási eszközzel telephelytől-telephelyig történő szállítását.

A szállítótartály előnye, hogy biztosítja a szállító járművek gyors megrakását az áru csoportos kezelhetősége révén; megteremti a rakodások gépesítésének alapjait és végül alkalmas a különböző közlekedési ágak szállító járműveivel való fuvarozásra,

megvédi az árut külső behatásoktól, csökkenti a kezelési költségeket és nem utolsósorban szinte kizárja az elveszést, dézsmálást.

A csomagolóeszközök többszöri felhasználhatósága erősen korlátozott, ezzel szemben a szállítótartályok évtizedeken át használhatók. Alkalmazásukkal jelentős mennyiségű csomagolóeszközt: értékes faanyagot, vásznat, vas- és egyéb fémeszközöket takarítunk meg.

A szállítótartályos fuvarozás egyre inkább tért hódít hazánkban is. Népgazdasági érdekeink arra késztetik a vasutat, hogy a már meglévő szállítótartály-parkot növelje és ezzel az egyre emelkedő szállítási igényeket kielégítse.

Jakab Károly

Dombóváron nem állnak meg az eddigi eredményeknél

Országszerte ismertek a dombóvári vasutasok kiváló teljesítményei, a gurítódombon aratott sikerek. A felszabadulási műszak vállalásait 110 százalékra teljesítették és az állomás az első negyedévben elérte az élüzem-szintet. Az áprilisi hideg, szeles, esős időjárás ellenére is egyre-másra születnek a példás teljesítmények.

Valamennyien lázasan készülnek a proletariátus nagy nemzetközi ünnepének, május elsejének megünneplésére. A *Táncsics-brigád* például kocsimozgatási tervét 118, kocsikifutási tervét 108 százalékra teljesíti. A *Rákosi-brigád* sem marad mögöttük, de dicséret illeti *Vida János* kocsimestert, *Szalkai István* tolatásvezetőt, *Gallovics József* forgalmi szolgálattevőt is kommunista példamutatással végzett munkájukért. A dolgozók május elsejei felajánlásának egyik pontja, hogy az egy kocsira eső károsszeget 16 fillérről 10 fillérre csökkentik.

A komlói szénmedencét a dombóváriak látják el üres kocsikkal, az állomáson keresztül áramlik szerte az országba a komlói szén, a pécsi antracit. A pécsi szénmedencéből érkező vonatok 40 százalékát rendezik át, míg a többi irányvonatként fut tovább. Ennél a munkánál a legkisebb fogaskerék tevékenysége is számít.

Ezért kell megemlékezni az országos viszonylatban is kiváló kocsifelíróról, *Póth Irénről*, aki példaadó, megbízható adatszolgáltatásával hathatósan segíti az állomás munkáját. De elismerést érdemelnek a vezetők: *Pottyondi József* és *Monori István;* munkatársaik: *Poldesz József, Prokhes Attila, Szabó Kálmán, Vida Zoltán, Béri Mihályné, Dékány László* és a többiek is, akik ugyancsak élenjárnak a munkában.

A fűtőház dolgozói is pártunk március 4-i határozatának szellemében dolgoznak. Különös gondjuk van az önköltségcsökkentésre, az anyagtakarékosságra, amit mi sem bizonyít jobban, minthogy szénmegtakarítási tervüket 111, az időszakos mozdonyjavítási tervüket 120 százalékra teljesítették. A felszabadulási műszakban 150 darab ezertonnás vonat továbbítását vállalták, ezzel szemben 260 db ezertonnás vonatot továbbítottak és a százelegytonnára eső fajlagos önköltséget 10 fillérrel csökkentették. Ezekkel az eredményekkel 625 000 forintot takaritottak meg. Ebben a nagyszerű munkában is kiválik *Takács II. József* mozdonyvezető DISZ-brigádjának 7800 tonna túlsúly továbbítása és 32 százalékos szénmegtakarítása. A mozdonyműhelyben is derekasan dolgoznak. Mi sem jellemzőbb a javuló munkájukra, mint az, hogy a szakma kiváló dolgozója jelvény elnyerésére hat dolgozójukat terjesztették fel.

A pályafenntartás élüzemszinten dolgozik. Hat pályamesterük lett sztahanovista, 13 fizikai dolgozójuk ugyancsak elérte a megtisztelő címet. Igen sokat beszélnek ezen a vidéken a *Stettner-brigádról*, melynek minden tagja sztahanovista.

A dombóváriaknál nem lanyhult a verseny, nemcsak megtartják a felszabadulási műszakban elért eredményeiket, hanem a társszolgálati ágak jó együttműködésével még fokozzák is.

Több mint egy millióval növelik a termelési értéket

(Tudósítónktól.) A *Szolnoki Járműjavító ÜV* dolgozói első negyedévi tervük túlteljesítése után újabb nagyszerű termelési célok elérését tűzték maguk elé. Vállalták, hogy *a második negyedévben 1 126 820 forint értékkel termelnek többet a terv szerinti előirásnál. Ebből 350 228 forint értéket május elsejéig teljesitenek.*

Terven felül vállalták egy darab gőzmozdony olaj-tüzelésre való átalakítását, egy gőzmozdony ikerátalakítását, két vízállomási kazán és két víztartány javítását, 30 teherkocsi fővizsga, tíz személykocsi futójavítás, egy „E"-kocsi átalakítás elvégzését és még sok egyéb munkát.

Tiz százalékon felüli széntakarékossági vállalás

(Tudósítónktól.) A nyíregyházi fűtőház mozdonyvezetői a felszabadulási versenyben kiváló eredményeket értek el a széntakarékosságban. Május elseje tiszteletére ezeket túl akarják szárnyalni. Egységesen vállalták, hogy *az első negyedévi 8,2 százalékos szénmegtakarítással szemben, a második negyedévben 10 százalékon felüli szénmegtakarítást érnek el.*

A vállalásnál *Veszeli András* mozdonyvezető és fűtője *Vámosi János* példája is buzdította a dolgozókat. Veszeiiék a felszabadulási versenyben 97 tonna szenet takarítottak meg. Ennek köszönhették, hogy márciusban például Veszeli elvtársnak a szénjutalékkal együtt 3519, Vámosi Józsefnek pedig 2191 forint volt a keresete.

A vonatok biztonságos közlekedéséért

A balesetek megelőzésénél fontos szerep jut a durrantyuk időbeni használatának. Képünkön Nagy István vonatvezető Budapest—Nyugati-pályaudvaron átadja a durrantyúkat a vonatján szolgálatot teljesítő vonatkísérőknek.

(Kovács Géza felv.)

Befejezéshez közeledik az újpesti vasúti dunahíd újjáépítése

Tizenegyévi kényszerű szünetelés után, rövidesen megindul a vasúti forgalom az újpesti vasúti hídon. A híd újjáépítési munkálatai három esztendővel ezelőtt, 1952 májusában indultak meg. A háború folyamán lerombolt híd helyén ma már áll az új híd és most, néhány héttel a vasúti forgalomba helyezés előtt hét vállalat több száz dolgozója végzi a forgalomba helyezés előtti utolsó munkálatokat.

Angyalföld felől először a gyalogos aluljáró befejező munkálatai tűnnek fel. A pályaépítők már elérték a Váci út felett épített, új vasszerkezetet. Ezen vágányszakasz déli oldalán a MÁV Magasépítési Főnökség megkezdte az új felvételi épület építését. Nyugat felé haladva a kikötőági három nyílású vasszerkezethez érünk. A rácsos vasszerkezetű hidat a MÁVAG dolgozói gyártották és szerelték. A május elsejei határidőt ezen hídszerkezet építésénél úgy biztosítják, hogy a hidat két irányból — a szerelőbrigádok egymással versenyezve szerelik.

A kikötőági híd főtartójának szegecselése már befejeződött, csupán a gyalogos- és kerékpárúti oldalpályák szegecselése van még hátra. A MÁVAG szerelőit nyomon követik a Hídépítő Vállalat dolgozói, akik a híd vasbeton pályalemezeinek betonozását végzik. A híd Népsziget felőli végén a MÁV Hídépítő Főnökség felkészülve várja, hogy a hídfák fektetését elkezdhesse és azt a pályaépítők részére a felépítmény fektetésére ide-jében átadhassa.

A népszigeti töltésszakaszon a tél folyamán mintegy 30 000 köbméter salakkal kiszélesített töltésrészen már nagyrészt elkészült az új felépítmény. A magas salaktöltés rézsüit most gyepesítik. A töltés Duna felőli végében most vakolják a vasúti őrházat.

A Duna felett készen áll a hétnyílású hídszerkezet. A MÁV Hídépítési Főnökség a Buda felőli utolsó előtti hídnyílás végén fekteti a hídfákat és közvetlen utánuk készül a híd üzemi gyalogjárója. A Népsziget felőli első hídnyílásban a felépítmény fektetésével megindultak már a budai part felé.

A Duna jobbpartján a MÁVAG dolgozói a mederhídhoz csatlakozó gerinclemezes parti hídnyílás szegecselésén dolgoznak. A híd óbudai feljárójának szélesítési munkái még folynak. A MÁV Pályaépítő első csoportja Óbuda felől már elérte a hídfőt. A Szentendrei úti aluljárón a második vágány alatti vasszerkezet erősítési és átépítési munkálatait végzik a MÁV Hídépítési Főnökség dolgozói.

Az újpesti vasúti híd újjáépítésével a háború folyamán lerombolt utolsó előtti dunahídon is rövidesen megindulhat a vasúti forgalom.

PÉLDÁS TISZTASÁG CINKOTÁN

A reggeli és a délutáni órákban százan és százan nyüzsögnek a cinkotai állomáson. Bizony ilyenkor megesik, hogy a megfeledkezett utasok eldobálják a papírdarabokat, a lejárt jegyeket.

Mégis tiszta az állomás kis váróterme és környéke. A vágányok mentén sem lehet hulladékot találni. A cinkotai vasutasok évek óta példás rendben tartják az állomást és környékét. A tavalyi tisztasági hónap idején el is nyerték a *„BEV legtisztább állomása"* címet.

Az állomás minden dolgozójának szívügye a tisztaság. A napokban történt, hogy a forgalmi szolgálattevő azonnal felvett egy cukorkás papírt, miután egy utas eldobta. Éppen szólni akart, amikor a „rendbontó" szégyenkezve bocsánatot kért, megígérte, hogy máskor a kosárba dobja a papírt.

Bohus Jánosnénak, az állomás tisztasági felelősének az a véleménye, hogy *ahol az utazóközönség azt látja, hogy nincs szétdobálva a papír, az ételmaradék, ott nem szemetel, de ahol rendetlenséget lát, ott gátlás nélkül válik rendbontóvá.*

A vágányokat felosztották a brigádok között, s havonta jutalmazzák a legtisztább vágányok brigádjait. *Balázsy Sándor* állomásfőnök elmondja, hogy a napokban arra lett figyelmes hogy *Lados Mihály* gépkísérő egy kis kapával a kavicsok között turkál.

— *Mit csinál itt az elvtárs?* — kérdezte.

— *Szedegetem a gazt. Most még kicsi ugyan, de hamar megnő* — volt a felelet.

Azt tervezik, hogy mihelyt jobb idő lesz, virágokat ültetnek az állomás környékére. Nyáron egyébként még szebb az állomás: a vágányok mentén nyesett eperfák zöldelnek, az épületeket virágos-kosarak díszítik. Az állomás mögé már több mint száz talicska földet hordtak, hogy a járda mellett gyepesíteni tudjanak. A zöld gyepszőnyeg közepére virágokat ültetnek.

A cinkotai állomás dolgozói ebben az évben is el akarják nyerni a legtisztább BEV állomás címet, sőt titokban arra is gondolnak, hogy az ország legtisztább állomása Cinkota lesz.

Tíz esztendő harcát és eredményét tükrözi a szakszervezet kiállítása

„A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének harca a felemelkedésért" címmel sikeres kiállítást rendezett a szakszervezet központja a vasúti főosztály Lövölde téri kultúrtermében.

Az ízlésesen, művészi érzékkel összeállított tablók, fotomontázsok között is kiemelkedik, s elgondolkodásra készteti a látogatót ez a jelmondat: *„Minden eddigi eredményünk forrása nagy pártunk biztoskezű, szilárd vezetése"*. És nem kell keresni, ott látjuk a másik mementót is: *„Felszabadulásunk tette lehetővé, hogy a vasutas dolgozók is szervezeti életet élnek. Szakszervezetünk megalakulásától, 1945 óta pártunk irányításával és a szakszervezeti aktivisták ezreinek áldozatkész munkájával érte el eredményeit..."* És amikor a látogató elgondolkodik ezen s elindul a kiállított anyag megtekintésére, mintha jobban megértené a tablók mondanivalóinak, a múlt felelevenítésének, küzdelmeinek s a felemelkedés útjának összefüggéseit.

Tíz esztendő nem nagy idő egy nép életében, de ez a kiállítás is megmutatja, hogy

egy évszázad alatt sem lépett akkorát előre a magyar nép, mint a felszabadulás óta.

A rendkívüli színes anyag, — amely *Pusztai Pál*, *Földeáki Jenő* és *Kuklis Géza* grafikusok tehetségét is dicséri — mély hatással van a szemlélőre. Aki megnézte a kiállítást, tisztán látta: szakszervezetünk a párt segítségével eredményesen és meg nem alkuvóan küzdött a felemelkedésért, azokért az eredményekért, amelyeket a vasutas dolgozók hősi, áldozatos munkájával értünk el.

Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke megnyitó beszédében köszönetet mondott azoknak az aktíváknak, akik a legnehezebb időben végzett jó munkájukkal lehetővé tették az eredmények elérését. A magyar vasút történelmi hőskora — mondotta többek között — bebizonyította, hogy mennyi alkotó kezdeményezés, lendület és erő van a hazájukat szerető vasutas dolgozókban, s ez az erő és lendület még csak fokozódik a dolgozó nép felemelkedését, a szocialista vasút megteremtését segítő párthatározatok végrehajtása során. A harcos tíz esztendő arra kötelez minden szakszervezeti funkcionáriust, aktivistát, a szakszervezet minden tagját, hogy a maguk munkaterületén,

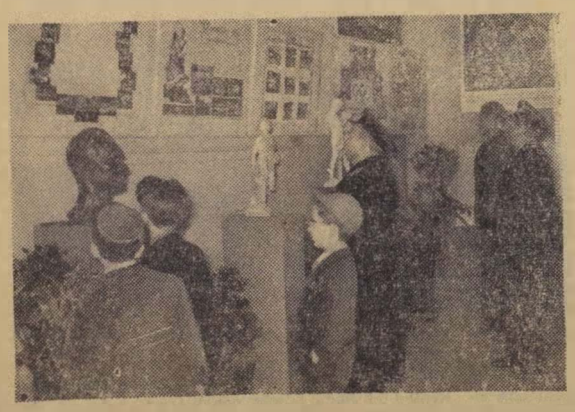
a párt által mutatott úton haladva, öntevékeny, harcos katonái legyenek a szocialista vasút megteremtésének.

A kiállításon ott látjuk a hírhedt Peyer-paktum dokumentális anyagát, a romokban heverő vasút mellett a *Magyar Kommunista Párt* építésre szólító plakátjait, az üzemi és műhelybizottságok névtelen hőseinek munkáját, a szovjet nép segítségére emlékeztető munkamódszerek montázsait, a szociális, kulturális és sportvonatkozású eredmények egész sorát. De nemcsak a küzdelmet, a munka eredményeit, a munka és a dolgozók megbecsülését mutatja be a kiállítás, de megmutatja azt is, hogy

minden sikerünknek záloga az alkotó béke, a proletárnemzetköziség eleven ereje, a hős szovjet nép segítsége.

A szakszervezet kiállításának értékelését a legtalálóbban *Kiss Jenő* elvtárs, sztálinvárosi dolgozó a látogatási könyvben tett bejegyzése jellemzi: *„Amilyen kicsi méreteiben ez a kiállítás, olyan nagy jelentőségű mert a látogató boldog megnyugvással távozik: látja, mire képes a munkás keze, szorgalma megfelelő cél ismeretében és irányítással"*. Hiányossága a kiállításnak, hogy a szakszervezeti munka egyes területeit éppen csak érinti, vagy nem is említ meg róla. Ezt pótolni kell.

A kiállítás április 28-án zárja kapuit, de kibővítve rövidesen országos korútra indul, hogy az egyes területi bizottságok székhelyein a vidéki vasutas dolgozók is megnézhessék, tanulhassanak és erőt meríthessenek belőle további munkájukhoz.



A látogatók érdeklődéssel szemlélik a kiállítás gazdag anyagát.

(Kovács G. felv.)

Jegyzetek Rozsnyó Ede életéből

Párttagsági könyvében ez áll: a munkásmozgalomban részt vesz: 1928 óta. Párttagságának kelte: 1938.

Nemrég tüntették ki az érdemes vasutas jelvénnyel. Magas, 40 év körüli ember *Rozsnyó* elvtárs. A Landler Járműjavító cserejavító- és mozdonyosztályán dolgozik. Osztályvezetője tréfásan így jellemezte:

— Arról lehet megismerni, hogy seholsem találni.

Azért nem találni, mert nagy a munkaterülete és állandóan megy egyik helyről a másikra. Nem csoda tehát, hogy az egész üzemben ismerik. Ha beszélni akarnak vele, hangosbíradón keresik.

Rozsnyó elvtárs évtizedek óta részt vesz a munkásmozgalomban, a harcok során rengeteg tapasztalatra tett szert. Ma pártunk megbecsült tagja, dolgozótársainak példaképe.

★

Érsekújváron született, apja malomkovács volt. A hatgyerekes család megélhetése annál is nehezebb volt, mivel öt lány mellett egyedül Ede keresetére számíthattak.

Tizenötéves korában lakatostanonc lett egy kis üzemben. Sportolni kezdett és így ismerkedett meg a kommunista ifjúsági szövetség tagjaival, akik magukat komszomolistáknak nevezték. Rövidesen bekapcsolódott a KIMSZ munkájába, sajtós lett. Az ő feladata volt az illegális újságok és röplapok szétosztása. Ujjárról látták el anyaggal az egész felvidéket, Pozsonyt, sőt Prágát is. Ebben az időben sok ismert elvtárs előadását hallgatta: *Fábri Zoltánét* és *Major Istvánét*. Harmincban kapott segédlevelet, de másnap elbocsátották a gyárból, mert a csendőrség tudomására jutott, hogy tagja a kommunista rohamcsapatnak — ahogy a csendőrség a KIMSZ-t nevezte. Ettől kezdve alkalmi munkából élt.

1932 áprilisának egyik reggelén a csendőrség megszállta lakását. Követelték, hogy adja át az ifjúsági szervezet igazolványát. Egy kicsit gondolkodott, majd elővette sportigazolványát, ami szintén piros színű volt.

— Tessék! — nyújtotta arra gondolva, hogy a csendőrség megelégszik ezzel.

A csendőr ekkor kihúzott egy KIMSZ igazolványt a táskájából és azt mondta: de ilyet is!

Gyorsan döntenie kellett. Ha nem adja át, házkutatást tartanak és megtalálják a lakásban elrejtett mintegy 120 kg „Ifjúmunkás előre!" újságot és a röpcédulákat, amelyeket május elsejére kell szétküldenie. Átadta hát igazolványát, de megmentette a röplapot. Ettől az időtől kezdve a hatóságok nyilvántartották.

★

Még ebben az évben behívták katonának és a hadseregnél figyelték minden lépését.

A parancsnok elrendelte, hogy hetenként kétszer vizsgálják meg felszereléseit. Igen sok levelet kapott testvéreitől, azokat állandóan cenzúrázták. Egy régi ismerőse Tökölyi János többször írt neki levelet a Szovjetunióból.

Ez méginkább „érdekelte" a cenzúrát. Egyszer megkérdezték tőle: miért nem tüzeli el ezt a sok levelet?

— Ezek emlékek — mondotta.

A katonaságtól mindezt jelentették a csendőrségnek, leszerelése után munkanélküli lett.

★

1939-ben mozdonyjavító lakatosként került az Északi Fűtőházba. Ekkor már tagja volt a pártnak. A háború végefelé segédkocsin dolgozott Komáromban. Itt az ukrajnai hadifoglyok sorsán igyekezett segíteni. Az összebombázott vagonokból elvitték a lisztet a péknek és visszacsempészték a kenyeret. Több munkaszolgálatosnak igazolványt szerzett, hogy Budapestre tudjanak jönni.

Kiállította a kiküldetési papírt, bement a német parancsnokságra és odarakta az asztalra:

Stempli! — mondotta.

Megismételte még egyszer és a német ráütötte a pecsétet. Hatszor sikerült ilyen papírt szereznie.

★

Még egy kis epizód. 1945-ben vissza kellett mennie Csehszlovákiába és Benesék deportálni akarták. Kérte, hogy egész családjával áttelepülhessen Magyarországra. Rákosi elvtárs személyesen intézkedett, hogy átjöhessenek.

AZ UTASELLÁTÁS FEJLŐDÉSE ÉS FELADATAI

A vasút egyik legfiatalabb szolgálati ága *az utasellátás*, de „fiatal kora ellenére" is szépen fejlődött, népszerűvé vált nemcsak az utazóközönség, hanem a lakosság körében is. A fejlődést akkor követhetjük legjobban nyomon, ha visszapillantunk a vasúti közönségszolgálat tíz évére.

Közvetlenül a felszabadulás után megalakult a *MÁV Alkalmazottak Konzum Szövetkezete*. Nem sokkal később már új ággal bővült ez a szövetkezet: a *MÁV Étszolgálattal*. A Wagons Lits kocsiparkjának megvásárlása után alakult ki a *MÁV Közönségszolgálat*. Az állami kiskereskedelem megszervezésével egyidejűleg került sor a vasút kebelén belüli kereskedelmi hálózat szélesebbkörű kiépítésére. A Konzum Szövetkezetből és a MÁV Étszolgálatból szervezték meg az *Utasellátó Nemzeti Vállalatot*, amely később *MÁV Utasellátó Üzemi Vállalattá* alakult át, s átvette a MÁV Közönségszolgálat feladatkörét is.

Az utasellátás színvonalának javulása

Jelenleg a közlekedés egész területén a *MÁV Utasellátó ÜV* látja el az utazóközönség szolgálatával kapcsolatos feladatokat. Az üzemet a központ *kiskereskedelmi*, valamint *vendéglátóipari főosztálya* irányítja. A kiskereskedelmiághoz tartoznak az Utasellátó fűszer- és csemegeboltjai, valamint a pavilonok, a vendéglátóiparhoz pedig az éttermek, söntések, a hálókocsiszolgálat, valamint a vállalat három szállodája: *Mátészalkán*, *Nyírbátorban* és *Keszthelyen*. Számos segédüzeme, így húsüzeme, kávépörkölődéje van a vállalatnak, ezenkívül több áru- és elosztó-raktára.

Az utasellátás általános színvonala ma már eléri a belkereskedelem hasonló üzletágainak színvonalát, sőt több vonatkozásban felül is múlja. Nemcsak az üdülőközönség, hanem a szakemberek elismerését is kiérdemelte például a siófoki Matrózcsárda, a Nyugati pályaudvar Utasellátó árudája, amely a budapesti dolgozók kedvelt, bő választékú bevásárlóhelye. Népszerű szórakozóhely a *Hangulat Étterem*. Több vidéki Utasellátó is méltán kapott többszörös elismerést, így a *szegedi*, *székesfehérvári*, *nyíregyházi* étterem. Uj, korszerű éttermek nyílnak majd *Hatvan*, *Szolnok*, *Győr*, *Debrecen* újjáépítésre kerülő felvételi épületeiben.

Mit vár a közönség az Utasellátótól

Kevesebb elismeréssel találkoznak az állomási söntés üzemek, amelyek — a kényszermegoldások miatt — valósággal italbolt-jelleget adnak egyes váróteremeknek. Feltétlenül kívánatos lenne, hogy a várótermi italboltokat falatozókká alakítsák át. Az éttermekben elsősorban a kiszolgálásnál *várt több udvariasságot* az utazóközönség. Sokan szívesen fogadnák azt is, ha az Utasellátó éttermekben *tájjellegű ételeket* is kaphatnának.

Az étszolgálat munkájában tavaly óta szembetűnő a javulás, de még van tennivaló. Valószínűleg már a nyáron, az új jutalékrendszer életbeléptetésével megszűnik az a régi panasz, hogy az étszolgálatosoknál, kosarasoknál nemigen lehet ásványvizet kapni, csak fröccsöt. Legsürgősebb feladat lenne, hogy a kosarasokat egyenletesen, kellő mennyiségben lássák el étellel, büféáruval és itallal, hogy árujuk ne fogyjon ki már az út felénél.

Befejezésül, az utasellátószolgálat további fejlesztése érdekében arra kell felhívni a figyelmet, hogy a szolgálati helyektől, az állomásoktól kezdve egészen a legfelsőbb irányító szervig, a vasúti főosztályig bizonyos húzódozással kezelik az utasellátási ügyeket. Ennek főként az az oka, hogy a vasútüzemi munkát végző dolgozók számára szokatlan, kissé idegen még ez a terület. Pedig az utazás körülményeinek állandó javításához szorosan hozzátartozik az utasok jó ellátásának, kényelmének biztosítása, s ez a legfiatalabb szolgálati ág csak megfelelő segítséggel tudja még jobban betölteni feladatát.

Kostya György

Az utolsónak maradt kötvény

Az Ötéves Tervkölcsön utolsó sorsolásán nagy öröm érte Kovács János siófoki blokkmestert. Éppen úton volt, amikor a Szabad Népben megjelent nyereménylistából értesült arról, hogy 2107/737 számú — utolsónak maradt tervkölcsön-kötvényét 50 000 forintos nyereménnyel kihúzták.

Az előző napon beszélgettek az asszonnyal, mennyire megváltozott a világ, először történik meg — bár eléggé benne vannak már a korban — hogy az állam visszafizeti a kölcsönadott pénzt. Arról persze álmodni sem mertek volna, hogy rövidesen ilyen nagy összeg üti a markukat.

— Igy lesznek az utolsókból elsők — mondotta mosolyogva feleségének, amikor hazaérkezett. Ez az utolsó kötvényük s mégis ez hozta meg a szerencsét.

Még mielőtt hozzákezdtek volna a számvetéshez, a 12 éves kis Éva felkiáltott boldogságában:

— Most aztán meglesz a tangóharmonikám!

Éva ugyanis nemcsak kitűnő tanuló, hanem a muzsikának is nagy barátja. Most, hogy lesz min gyakorolnia, ősszel beiratják a zeneiskolába. De marad a pénzből még a lakás rendbehozatalára, a bútorok áthúzására, ruhavásárlásra is.

Ez a tavasz jól kezdődött számunkra — mondja Kovács János. A kislány újabb ötösöket hozott, megszaporodott a nyúlcsaládunk, s meghozta bőséges kamatját az államnak adott kölcsön is.

Használjunk fel minden alkalmas vonatot a gyors kocsitovábbításra

(Tudósítónktól.) Pécs állomás dolgozói között a május 1 tiszteletére tett vállalások teljesítése során jelszóvá vált: *„Használjunk fel minden alkalmas vonatot a gyors kocsitovábbításra."* Ezt a jelszót tartotta szem előtt *Barna József* kocsimester és brigádja is, amikor 104 százalékos vállalásukat április első dekádjában 129 százalékra teljesítették és ezzel alaposan megnövelték a kocsikifutások számát. Barna elvtársék nem gyújtögetik óráról órára az elegyet, hanem a kocsikat minden alkalmas vonattal azonnal továbbítják. Különösen azon igyekeznek, hogy a pécsi bányászokat minél több üres kocsival segítsék hozzá vállalásaik teljesítéséhez.

Almásfüzitőn javul az ipartelepek kiszolgálása

Tatabánya előtt valóságos hóviharba kerül vonatunk. A tavaszra készülődő dunántúli táj hótakaró alatt didereg.

— *Pedig elegünk van már április ostoba tréfáiból* — mondja *Almásfüzitőn Szabó Benő* állomásfőnök elvtárs. *Kiss Győző* kereskedelmi állomásfőnökhelyettes és *Szabó Gábor* párttitkár is élénken bizonygatja.

Az áprilisi tél és a többi körülmény

Az elmúlt napokban a szakadó eső hátráltatta a füzitői vasutasok munkáját, most meg a telet megszégyenítő fagy és hó. Munkájuk tekintélyes részét Közép-Európa legnagyobb timföld üzemének, az *Almásfüzitői Timföldgyárnak* kiszolgálása képezi. Zárt irányvonatokban érkezik az állomásra a bauxit. A szerelvényeket igyekeznek az előírt határidőn belül beállítani, buktatóra vinni. Igen ám, de *az esőtől, olvadó hótól összeragad a poros anyag, hidegben pedig összefagy és kirakás előtt csákányozni kell.* Ez alaposan megnehezíti, megnyújtja az amúgy is hosszú kirakási időt. Öt óra egy kocsi előírt kirakási ideje, a minisztérium ehhez két óra meghosszabbítást engedélyezett, de ezalatt nem kerülnek vissza a kocsik, még kedvező időben sem, sőt nem ritka a 10—15 órás kirakási idő sem. Pedig a kocsikra nagy szükség van, hiszen a dorogi szénmedence állomásainak kocsiszükségletét a kiürített bauxitos kocsik adják.

Kiss elvtárs állandóan figyelmezteti a gyárat a komplex-brigád szerződésben vállalt kötelezettségei betartására, sajnos a helyzet mégsem javul. A *Kőolajipari Vállalat* füzitői telepén is nehézségekkel küzdenek a tartánykocsik lefejtésénél és töltésénél. A *Perjéspusztai Állami Gazdasággal* is baj van. A munkaidő leteltével már nem rakodnak, a 16 óra után beállított kocsit csak másnap rakják ki. Pedig a zárt vonatokat egy, másfél, a kocsirakományokat az előírt három órán belül legtöbbször beállítják.

Egyedül a *Kőolajipari Vállalat szőnyi telepén* megy simán a dolog. A szőnyi szerelvényeket már a vonalról beállítják a telepre és határidőn belül vissza is kapják.

A jó munkát akadályozó körülmények közé tartozik még, hogy az éjszaka induló vonatoknál a ferencvárosi szakaszok — tisztelet a kivételnek — *„húzzák az időt"*, és lehetőleg úgy intézik a tolatást, a fékpróbázást, hogy csak a reggeli váltásra érkezzenek Ferencvárosba, nehogy visszafordíthassák őket. Ha bent van az állomásban egy-két ilyen induló vonat, az esztergomi szénvonatokat, de az egyéb vonatokat sem tudják fogadni. Az ilyen esetek gyakran okoznak torlódást az állomáson és ez a gyűjtőkocsiknál nem egyszer *20—24 órás beállítási késést idéz elő.*

Ismerik saját hibáikat is

No, de a füzitői dolgozók *betsmerik, hogy náluk is akad javitanivaló.* A felszabadulási műszak előtt gyakori eset volt, sőt néha még most is előfordul az a régi, de ma már kivesződben lévő vasutas betegség, hogy fél, vagy egy órával a váltás előtt megszűnik a tolatás és a kocsirendező brigádok hozzá sem nyúlnak az utoljára érkezett vonathoz. Megtörtént, hogy ezt a hibát azzal tetézték, hogy a szolgálatot átvevő brigád sem nyúlt hozzá az ilyen szerelvényhez „bosszúból" és a „hagyományozó"-brigád úgy kapta vissza, ahogyan 24 órával azelőtt átadta. Emiatt voltak gyűjtők, amelyek egy-két napig ácsorogtak beállítatlanul. Meg kell hagyni, nemcsak a szolgálati vezetők, hanem maguk a dolgozók is megsokallták ezt, és a termelési értekezleteken *alaposan megbírálták a hanyag brigádokat.* A bírálat használt s ma már nem történik meg ilyesmi. A felszabadulási versenyben a legtöbb felajánlást túlteljesítették, kivéve a tehervonatok menetrendszerinti indítását, ahol 20 százalékkal elmaradtak a tervtől.

Május 1 tiszteletére

A május elsejei versenyt gondosan előkészítették. A termelési értekezletek előtt műszaki értekezleten határozták meg a feladatokat. A dolgozók többek között a 3,7 perces kocsimozgatási egységidő 3,6 percre való leszorítását vállalták. Április első dekádjában a fajlagos kocsimozgatási egységidőt 105, a vonatterhelést 107, a kocsitartózkodási egységidőt 111 százalékra teljesítették és az egyéb tényezőknél is javulnak az eredmények.

De még mindig akad javítanivaló Almásfüzitőn. Gondolkoztak-e már azon, *miért van az állomásnak egyetlen sztahanovistája Várszegi Lajos tolatásvezető személyében?* (Ő is előző szolgálati helyén, Tatabánya-felsőn szerezte meg ezt a címet.) *Pető Mihály* tolatásvezető és a többi szorgalmas dolgozó miért nem tudja elérni egyenletes jó munkával a sztahanovista címet? Gondolkozzanak ezen és a sztahanovista teljesítmények útjában álló akadályok elhárításával segítsék hozzá állomásukat is a régen óhajtott élüzem-cím megszerzéséhez.

Egy 11 filléres tétel munkautalványának kálváriája

A járműjavító egyik művezetőjének íróasztalán egy munkautalvány fekszik. A duplaívű nyomtatványon feltüntetett tétel egy D-horog javításáról szól. Az utalványozott idő háromszázad óra, értéke 11 fillér. Ha utánaszámolnánk, a munkautalvány papír- és nyomdai költsége, csomagolása és szállítása megközelítené a rajta feltüntetett munka értékét. Erről azonban a papír nem tehet. Hisz ha panaszkodni tudna, ő maga elmondaná, hogy a papír értékén túlmenően, a 11 fillér értékű tételével hány kézen megy keresztül, mennyibe kerül a 11 filléres „nyereség".

A társosztály küldi a munkautalványt a D-horog javítás megrendelésével. Ezután kézbeveszi az utalványt a megrendelés-szerkesztés. Megnézik a tételt és megállapítják a mintegy három kilónyi súlyt kitevő 10 223 óra és forintértéket tartalmazó arfüzetek segítségével, hogy a javítási költség írd és mondd 11, azaz tizenegy fillér.

A munkát tehát „beárazzák" és az utalvány ismét útrakel. Megkeresi a külsős művezetőt, majd a brigádot. A brigádvezető megnézi a rendelést és odaadja az egyik brigádtagnak, aki néhány perc múlva jelenti: elvégezte a javítást. Az elvégzett munkát ráírják a munkautalványra és ezután az utalvány dolgát végezve, megkezdi zarándoklását visszafelé. Felkeresi a külsős művezetőt, a művezető átveszi a munkát és igazolja azt az utalványon. A MEO ellenőrzi a minőséget és láttamozza az utalványt, amely így visszakerül a belsős művezetőhöz, majd tőle a műhelyírnokhoz. A műhelyírnok figyelmesen végignézi az utalványt, aztán tintát-tollat ragad és a tételt bevezeti az utalvány leadási könyvbe.

És aki azt hiszi, hogy ezzel lezáródott az „ügy", az nagyon téved. Mi történik most? Sürgősen hívják a kézbesítőt. A kézbesítő hóna alá kapja az utalvány leadási könyvet, és elszállítja a bérelszámolóba. Itt már szívrepesve várják és a tételt átvezetik a bérkönyvbe. Vége a történetnek? Ugyan! Most kel csak útra a munkautalvány másodpéldánya, hogy felkeresse a bérkönyvelőséget. De hogy itt még hányan dolgozzák fel a D-horogról szóló tételt, ezt már nem nyomoztuk ki. Féltünk az idegkimerüléstől . . .

Röviden, ez egyetlen munkautalvány útja. De naponta hány munkautalvány teszi ezt meg, hisz utalványoznak az V. osztályon, VI. osztályon, VIII. a. és b. osztályon, IX. osztályon és lehetne sorolni a járműjavító valamennyi üzemét és üzemrészét. Amit azonban elmondtunk az utalványról, még mindig nem teljes. Mert vegyük elő, mondjuk egy teherkocsijavítás munkautalványait. Ez áll — a munkától függően — tizenöt-tizenhat, vagy több utalványból és a szükséges megelőző és utólagos kíséretből, az anyagkivételezési jegyekből (egyenként három példány), a visszamaradó anyaghoz szükséges anyagvisszavételező jegyekből stb. stb.

Egy belsős művezető kezén havonta — szerény számítás szerint — 2000—2500 munkautalvány, 4—500 anyagvételezési és sok tucat anyagvisszavételező-jegy megy keresztül. Járja véget nem érő útját a munkautalvány a belsős művezetőtől a külsőshöz, külsőstől a brigádhoz, brigádtól vissza a külsőshöz, külsőstől a MEO-hoz, MEO-tól a belsős művezetőhöz, attól az írnokhoz, kézbesítőhöz, bérelszámolóhoz . .

Ne folytassuk! De kérdezzük meg: nem lehetne-e ezt egyszerűbben és főleg olcsóbban?

FURCSA VÁLLALÁS

Hét elején, ilyenkor déltájban, legfeljebb egy-egy próbaúton lévő mozdony halad át Ujszász állomáson. A nagyobb forgalom csak a hét közepén kezdődik, jóformán a hét utolsó három-négy napján végzik el az egész heti feladatot. Hasonló volt a helyzet az első negyedévben is. Az állomásról induló vonali gyűjtők nem egyszer jóformán üresen indultak útjukra. Igy aztán Ujszászon lemaradtak a terv egyes előirányzatainak teljesítésénél.

Ezzel indokolják a felszabadulási versenyre tett laza vállalásaikat is. *Az elmúlt negyedévben a vállalások ugyanis alacsonyabbak voltak mint az előirt tervszámok.* Például január hónapban a fajlagos kocsimozgatás tervszáma 116, a kocsikihasználás 106, az árutovábbítási tonnaterv 100 százalék volt. Ezzel szemben — sorrendben — 110, 101 és 98 százalékos teljesítést vállaltak, vagyis kevesebbet, mint amennyit a terv előír. Nagyjából hasonló volt vállalásuk februárban is és csak március—április hónapban tettek a tervszámmal azonos felajánlást.

Ösztönző vállalásokat

Nyilvánvaló, hogy az ilyen *„vállalások"* nem valami lelkesítőek, nem ösztönöznek nagy tettekre. Hisz az a legelemibb kötelesség, hogy *az előirt tervet — amely törvény — teljesiteni kell!* Miféle munkaverseny az, ahol nem a terv túlteljesítésére, hanem arra tesznek *„vállalást"*, hogy nem teljesítik a tervet? Mert lényegében ez történt Ujszászon. S ebben január óta csak annyi változás történt, hogy az utolsó hónapban végre vállalták a kiadott terv teljesítését. Vajon mi ösztönzi ilyen körülmények között az ujszászi vasutasokat arra, hogy a többi állomás dolgozóihoz hasonlóan, ők is túlteljesítsék a tervet?

A vállalások nem. Nemcsak azért nem, mert az állomás globális felajánlása nem tűz a dolgozók elé különösebb feladatot, hanem azért sem, mert hasonló körülmények között születtek meg a brigádvállalások is, az egyéni felajánlások pedig hiányoznak.

A forgalmi irodában van egy tábla. Rajta különböző rendeletek, utasítások s közöttük irkalapnyi papíron, elveszve a sok hirdetmény között — az állomás versenyeredménye.

A forgalmi iroda előtti fekete versenytábla sem éri el a kívánt célt. Látogatásunkkor például üresen állt. Az igaz, hogy amikorra eljöttünk, addigra sebtiben rákerültek az eredmények — a múlt hónapiak. *Dicsőségtáblát hiába kerestünk, a legjobb egyéni eredményeknek sincs nyilvánossága.* Nincsenek feltüntetve a május 1-i munkafelajánlások sem, pedig a legutóbbi termelési értekezleten a dolgozók megtették vállalásaikat.

A tervek teljesítése nem könnyű feladat, de éppen a munkaverseny, a lelkesítő versenynyilvánosság eredményezheti, hogy valamennyi dolgozó, szivvel-lélekkel azon munkálkodjon, hogy az állomás ne csak teljesítse, hanem túl is teljesítse az előirányzatokat. Ujszászon is ez a feladata a versenynek, s ezt világosan látja a párttitkár, *Földi Pál* elvtárs is.

Kommunista példamutatást

Mégis a pártszervezet, melynek tekintélyes taglétszáma van, a verseny hibáit ezidáig nem ismerte fel és így nem is harcolt azért, hogy a dolgozók vállalásai lendítői legyenek a versenynek. Ez azonban nem mentesíti a pártszervezetet a felelősség alól. A pártszervezetnek s az üzemi bizottságnak már régen észre kellett volna vennie, hogy a felajánlások lazák, nem támasztanak fokozott igényt a munkában, hogy hiányos a versenynyilvánosság, nincsenek egyéni vállalások, nincsenek kellően népszerűsítve a legjobbak.

Közeledik május 1-e, nincs idő a tétlenségre. Hasson oda a pártszervezet, hogy sürgősen vizsgálják felül az eddig tett vállalásokat, tűzzenek az állomáson dolgozók maguk elé olyan célt, mely arra ösztönöz, hogy május 1 tiszteletére túlszárnyalják valamennyi tervelőirányzatukat. E cél elérése érdekében javítsák meg a munkát és a verseny nyilvánosságát is.

Ezerforintos percek

Néhány perc múlva fél nyolc. A *Debreceni Járműjavitóban* ekkor kezdődik a munkaidő. A kezdést azért tették későbbre, mert erre az időpontra a vidékiek is beérnek, még akkor is, ha késik a vonatjuk.

— *És ezzel az intézkedéssel megszűnt a későnjövés?* — kérdezzük a kocsiosztályon.

— *Csökkent* — hangzik a válasz. — *Április 18-án például hatan késtek el, vagy maradtak igazolatlanul távol, januárban viszont naponta 13—15 körül mozgott ez a szám. A késések miatt általában nem sok a munkaidőkiesés, annál több a munka korábbi abbahagyása miatt.*

Különösen a fiatalok...

— *Különösen a fiatalok* — mondja egyenes folytatásként a gépi- és megmunkáló osztályon *Lajkó Gábor* intéző csoportvezető (nem lehet elfogultsággal vádolni a fiatalok iránt, mert ő maga is jóval alul van a harmincon). — *Éppen tegnap történt, hogy Oláh Károly ifi dolgozó már két órakor abba akarta hagyni a munkát, mondván, hogy holnap úgyis másik gépen dolgozik, nem érdemes újabb munkadarabba kezdenie. Itt van Tisza László, akit a munkaidő befejezése előtt 35 perccel már a fürdőben találtunk, vagy Berkó Ervin esztergályos, aki a nyolcórás munkaidő alatt mindössze 1,60 órát teljesitett.*

— *Pedig* — folytatja — *a munkaidő teljes kihasználásával még azok a fiatalok is sokkal jobb teljesítményt tudnak felmutatni, akiknek kevés a gyakorlatuk. A bérjegyzékek azt mutatják, hogy legalább 200 forinttal több van annak a borítékjában, aki igyekszik a munkaidő minden percét kihasználni.*

Élő példaként áll előttünk *Poór Magda* ifi-esztergályos Semmivel sem nagyobb a gyakorlata, mint akár *Berkó*, akár *Tisza, Bartalis*, vagy *Molnár Gyula* elvtársnak. Mégis átlagosan 116 százalékot ér el, nagyrészt azzal, hogy munkakezdéskor már a gépe mellett van, gondosan előkészíti a munkát, s május elsejei felajánlása egyik pontja értelmében részt vesz a 480 perces mozgalomban.

— *Rendszeresen foglalkoztunk azokkal a fiatalokkal, akik nem használják ki lelkiismeretesen a munkaidőt* — mondja *Krankovics* elvtárs, a DISZ-alapszervezet titkára. — *Megmagyarázzuk, hogy milyen kárt okoznak ezzel a termelésnek, hiszen nem mindegy, hogy egy gép 30 vagy 100 százalékot termel, de kárt okoznak önmaguknak is, mert feltételezhetően az sem mindegy, hogy teljesítményük alapján 900, vagy 500 forintot kapnak*

Kétségtelenül megfelelő ervek ezek, de azért nem árt kiegészíteni őket. A *Debreceni Járműjavitóban* tavaly 21 691 munkaóra veszett el késések, korábbi munkabefejezések, napközi távozások miatt. Ez 2710 munkanap. Ennyi idő alatt 5 gőzmozdony nagyjavítását, vagy 144 teherkocsi fővizsgáját lehetett volna elvégezni. A munkaidő kihasználatlansága miatt 575 000 forint termelési értékkel károsodott népgazdaságunk, s a dolgozók 121 000 forintot dobtak ki saját zsebükből.

Sokan — a vezetők közül is — megnyugtatónak látják a helyzetet, mert csak a tervteljesítés számai lebegnek előttük. Kétségtelen, hogy az üzem az idei első negyedévben harmadízben is elérte az élüzemszintet. Ebben szerepet játszik az is, hogy a munkafegyelem javult, csökkentek a késések, az igazolatlan távolmaradások, még a kocsiosztályon is, ahol pedig leginkább előfordultak.

De a javulás még nem elég. Meg kell látni a szakmai, a párt- és szakszervezeti és főként a DISZ-vezetőknek, hogy a tervszámok kedvező alakulása, az élüzem-zászló mögött a becsületes, lelkiismeretes dolgozók hatalmas többletmunkája van, akik a lógósok, a korai munkabeszüntetők helyett is dolgoznak. Az 575 000 forint termelési érték kiesés, a 21 691 elfecsérelt munkaóra — s ha még ehhez hozzászámítanánk a munka közbeni beszélgetéseket! — éles figyelmeztetés: *a munkaidő kihasználatlansága a termelékenységet csökkenti.*

Tíz éves a MÁV Szimfonikus Zenekar

Tíz esztendővel ezelőtt, 1945. április 27-én hívta életre a Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezete a MÁV Szimfonikusok „ősét" — azt a fúvószenekart, amely négy nappal a megalakulása után az első szabad május 1-i felvonuláson már ott vonult a vasutas oszlopok élén és munkásindulókat játszott.

A hevenyészett módon megalakított zenekar nem bomlott szét 1945. május 1-e után. A szakszervezet szívügyének tekintette, hogy jó felkészültségű zenészekből álló zenekara legyen a vasutasoknak, amely magára vállalja a zenekultúra terjesztését és segíti a vasutas tehetségek szárnybontását. *Gerő Ernő* elvtárs, az akkori közlekedésügyi miniszter messzemenő támogatásban részesítette a megalakult vasutas zenekart, felismerte azt az igényt, mely a vasutasok körében egy színvonalas zenekar működése iránt megnyilvánult.

1945 őszén megalakult a Zenekari Főnökség. 1946-ban a fúvószenekar szimfonikus zenekarrá fejlődött. A kemény munka ideje következett. A szimfonikusok kijártak a tetőtlen, kiégett műhelyekbe, ahol az ötszáz mozdonyért, tízezer kocsiért folyt a harc. Elmentek az üszkös fűtőházakba, lebombázott rendezőpályaudvarokra lelkesíteni, szórakoztatni, muzsikával gyönyörködtetni a hős újjáépítőket.

1948, a MÁV Szimfonikusok győzelmes esztendeje. Az egész ország felfigyelt a vasutas zenekarra. Megnyerték az országos kultúrversenyt, övék lett a Rákosi Mátyás-serleg. Nagynevű, avatott mester: *Lukács Miklós* került a MÁV Szimfonikusok élére. Egyre igényesebb, önfeláldozóbb munkát követelt a vasutas zenészektől.

A hirdetőoszlopok hírül adták: Budapest, Debrecen, Miskolc, Ózd, Szeged, Kecskemét színpadain, előadótermeiben hangversenyeznek a MÁV Szimfonikusok. A zenekedvelők széles táborában egyre egységesebb a vélemény: a MÁV Szimfonikusok hangversenyeit érdemes látogatni, a vasutas zenekar egyike a legjobbaknak az országban.

Tíz esztendő pergett le azóta, hogy a Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezetének egyik szobájában néhány lelkes ember vasutas zenekart alapított. S azóta ötszázszor szerepeltek a Gördülő Operával és nagy részük volt abban, hogy hazánk minden részén, a széles tömegek közé eljutottak a zeneirodalom legkiválóbb művei. Havonta átlagosan 20—25 előadást tartanak az ország különböző részén, s népszerűségükre jellemző, hogy meghirdetett hangversenyeik Jegyeit szinte elkapkodják.

A MÁV Szimfonikusok tovább folytatják nagyszerű munkájukat. Azt tervezik, hogy a Vasutas Dolgozók Szakszervezete központi énekkarának bevonásával olyan reprezentatív zenekari műveket mutatnak be, amelyekhez nagy létszámú kórus kell. Igy Sosztakovics: *Dal az erdőről* és Haydn: *Évszakok* című oratóriumait. E nagy hordereju művészi vállalkozás méltán vált ki érdeklődést a zenekedvelők széles táborából.

A MÁV Szimfonikus Zenekar működését a vasutas dolgozók érdeklődéssel, szeretettel figyelik. A nagyszerű együttes rászolgált arra a megbecsülésre és szeretetre, amelyben tizesztendős fennállása alkalmával a magyar vasút dolgozói részesítik.

Április 26—29: a Második Békekölcsön hatodik sorsolása

A Második Békekölcsön négy napig tartó hatodik sorsolását április 26—29 között rendezik Szolnokon a Szigligeti Színházban. Ezúttal 222 200 kötvény számát húzzák ki, összesen 68 843 200 forint nyereménnyel és törlesztéssel. Ezen belül kisorsolnak 117 200 kötvényt 47 844 800 forint nyereménnyel, 105 000 kötvényt pedig névértékben 20 993 400 forint összegben.

Ismerjük meg hazánkat

A MÁV Sajtóhivatal fotolaboratóriuma szebbnél szebb fényképekkel látja el személyszállító vonatainkat. Küllős József, Budapest—Nyugati Kocsiszolgálati Főnökség asztalosa 184 százalékos átlagos teljesítménnyel végzi a képkeretek elkészítését és felszerelését.
(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

„ROSTÁLÁS"

A szolnoki pályaudvar vágányai között pályamunkások dolgoznak. Javarészük fiatal. Feltűnően sok közöttük a lány. A gurítódombon például 18 pályamunkás-lány dolgozik. De ha DISZ-tagot keresünk közöttük, meglepő eredményre jutunk: a tizennyolcból alig négyöt tagja a DISZ-nek. Miért? Talán ezek a lányok mások, „elmaradottabbak", mint a többiek? Szó sincs róla . . .

„Ajánlatos megjelenni"

Néhány hónappal ezelőtt a DISZ-szervezet volt titkára üzent a lányoknak. Valami gyülésről vagy hasonlóról volt szó és az üzenet így fejeződött be: *jó lesz, ha mindenki eljön, mert nincs szükség „passzív fiatalokra". A közeljövőben úgy is „megrostáljuk" a DISZ-tagokat.* A lányok az üzenet egészére már nemigen emlékeznek, annyi azonban bizonyos, hogy a rostálás benne volt.

Érthetően nagy volt a felháborodás. *„Minket rostálnak?!" „Tán nem vagyunk jók?!" „Egyikünk különb, mint a másik?!". „Engem ne rostáljanak, odaadom magamtól is a DISZ-tagkönyvemet!"* — mondogatták. S az összeírásnál alig lehetett találni közöttük négy-öt DISZ-tagot.

Lassan egy hónapja, hogy új vezetősége van a pályafenntartás DISZ-szervezetének. Ez a vezetőség már nem akar „rostálni", ellenkezőleg, minden fiatalt igyekszik bevonni az ifjúsági szervezetbe, mert tudja, hogy *minél több a DISZ-tag, annál erősebb a szervezet, annál több feladatot képes sikeresen megoldani.* Az eltelt egy hónap alatt mégis csak négy új taggal gyarapodtak. Sokan nem tudják elfelejteni a fenyegetőzést. Helyesen tenné a vezetőség, ha sürgősen megszervezné az *„Ifjú Gárda"* hálózatot és felvilágosító szóval nemcsak szétoszlatná a „rostálás" káros hatását, hanem meg is magyarázná a fiataloknak az újjáalakult DISZ-szervezet terveit sport- és kulturális téren is. Ez elősegítené, hogy a szolnoki pályafenntartási főnökség fiataljai többségükben belépjenek a szervezetbe.

Ifjúsági szövetségünk II. kongresszusára készül. A kongresszusig a fiatalok tízezreivel kell növelni a szövetség tagjainak számát. *Arra van szükség a vasúton is, hogy a fiatalok döntő többsége bekapcsolódjon a DISZ munkájába.*

A DISZ az ifjúság nevelésének iskolája

A DISZ szervezeti erősödése a vasúton nem halad kellő ütemben. Számos ifjúsági vezető hibás nézete, káros magatartása távoltartja még a fiatalokat. A szolnoki „rostálás" nem kirívó példa. Előfordul másutt is, hogy a DISZ-t valami *„ifjúsági pártnak"* tekintik, ahová csak a fiatalok legjobbjait akarják bevonni. Vannak, akik azt tartják: *„több tag — több gond. Legyünk kevesebben, de az a kevés minőség legyen".*

Így gondolkozott a miskolci fűtőház DISZ-titkára, *Berta Imre* is, aki egy fiatal felvételi kérelmére ezt írta: *„Hol volt eddig?"* És a kérelem fiókja alján került. Az ilyen vezetők megfeledkeznek arról, hogy a DISZ a fiatalok széles tömegszervezete, arról, hogy a fiatalokat a DISZ-en belül kell nevelni, hiszen ez az ifjúsági szervezet egyik fő feladata. Mi dolga lenne a DISZ-nek, ha tagjai már csupa öntudatos, fegyelmezett, termelésben élenjáró fiatalok lennének? Ma még nem azok, de azt kell elérniük szívós, mindennapi nevelőmunkával, hogy azzá legyenek.

Akik ma lelkes tagok, aktivisták, vezetők, vajon néhány hónappal vagy évvel ezelőtt is ilyen lelkesek, aktívak voltak? Korántsem. A DISZ-ben váltak ilyenekké, itt nyesegették hibáikat a párt segítségével, nevelték őket méltóvá a DISZ-tag névre. Éppen abban van a DISZ ereje, hogy nem fél olyanokat bevonni soraiba, akiket még nevelni kell. Ezzel válik méltóvá arra, hogy a párt segédcsapatának nevezzék.

A DISZ-nek nem az a feladata, hogy *„rostáljon"*, azt kérdezze: *„Hol voltál eddig?"* Ellenkezőleg! Nyerjen meg lehetőleg minden fiatalt a szövetség számára, álljon az új a kezüket, tanítsa meg őket DISZ-taghoz méltó módon élni, dolgozni, szórakozni, fogja meg a kezüket, tanítsa meg őket harcolni olyan nemes célokért, mint amilyent a párt tűzött a dolgozó nép, közöttük az ifjúság elé is a márciusi határozatban.

Nemzetközi békevonat május 1 tiszteletére

Április 21-én ünnepélyes keretek között indult útnak a 268. számú tehervonat. A vonat 2208 tonna súlyt vitt *Lőkösházáról Csehszlovákiába.* A 648 tonna túlsúllyal közlekedő szerelvény útja a forgalom és a vontatás együttműködésének szép példáját tükrözte: a forgalom végig zöld utat adott a vonatnak, amelyet a 424—246-os mozdony továbbított. Az ifjúsági brigád tagjai, *Fődi Sándor* mozdonyvezető, *Führ Ferenc* és *Tóth IV. József* fűtők, a Hámán Kató fűtőház dolgozói, a nemzetközi békevonat továbbításával május 1 tiszteletére kezdeményezett versenyük egyik felajánlását teljesítették.

A KV határozatának végrehajtásáért

A várpalotai fiatalok megvitatták a Központi Vezetőség március 4-i határozatát és a következő levelet küldték szerkesztőségünkhöz: „. . . A határozat szétzúzta azokat a nézeteket, melyek a nehézipar elsorvasztására irányultak és bebizonyította, hogy csak fejlett és állandóan fejlődő nehézipar tudjuk kitűzött célunkat, a szocializmust elérni. De a határozat nemcsak gazdasági, hanem politikai életünkre káros veszélyeket is elhárított.

Gyökerében kitépte — többek között — azt a nézetet, amely a DISZ-t ki akarta ragadni a párt vezetése alól, le akarta csökkenteni szerepét. Ifjúságunk nagy örömmel és lelkesedéssel fogadta a párt Központi Vezetőségének határozatát. Lelkesedésünk kifejezésre jutott már a felszabadulási versenyben is. Ezzel azonban nem elégszünk meg. Szervezetünk tagjai *május 1-re és a DISZ II. kongresszusára új munkasikerekkel készülnek. Ezért Várpalota vasútállomás DISZ-fiataljai versenyre hívják az ország hasonló rendeltetésű állomásainak DISZ-szervezeteit.*

Vállaljuk a DISZ szervezeti élet megerősítését. Ennek érdekében fokozzuk a tagtoborzást. A *Petőfi* iskolákat sikeresen befejezzük és előkészítjük az új oktatási évet.

A *November 7. Erőművet* és az *Alumíniumkohót* pontosan, folyamatosan kiszolgáljuk.

Vállaljuk, hogy *az ipartelepen kiürült kocsikat két órán belül kihúzzuk.* A jó munka érdekében állomásunk DISZ-szervezete szoros kapcsolatot teremt az Erőmű DISZ-szervezetével és a két szervezet közös rendezvényeket szervez, valamint legalább negyedévenként közösen megvitatják a termelés problémáit."

A sátoraljaújhelyi fiatalok állják a szavukat

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség DISZ szervezetének fiataljai *felajánlást tettek május elseje és a DISZ II. kongresszusa tiszteletére,* melyről lapunk április 11-i számában már beszámoltunk. A fiatalok azt vállalták, hogy teljesítményüket 125 százalékra emelik.

A sátoraljaújhelyi diszesek állják a szavukat. *Március hónapban túlteljesítették vállalásukat.* A Petőfi brigád 131 százalékos eredményt ért el. A csapatban kiemelkedik *Szücs József* DISZ vezetőségi tag eredménye, aki 147 százalékos eredménnyel járult hozzá a brigád vállalásának túlteljesítéséhez. A fiatalok jó eredményüket annak is köszönhetik, hogy a szakszolgálati vezetők, élen *Homor János* pályafenntartási főnök elvtárssal, biztosítják a műszaki feltételeket, *Kardos* Imre főtiszt pedig védnökséget vállalt a Petőfi-brigád felett.

A fiatalok a vasgyűjtésből is ki akarják venni részüket. Arra készülnek, hogy *összegyűjtik a Kenézlő—Balsa közötti vasúti Tisza-híd roncsait.* Ezt a munkát már egyszer el akarták végezni, de a megyei tanács azzal az indokolással, hogy a vasszerkezet különleges acél, megtiltotta a vasgyűjtést. Azonban a megyei tanács arról „elfelejtett" intézkedni, hogy megóvja a népgazdaság számára oly fontos különleges acélszerkezetet. Tudniillik a a környékbeliek egyéni céljaikra azóta is hordozzák a fontos nyersanyagot. A fiatalok kérik, hogy a minisztérium közúti hídosztálya járjon közbe a megyei tanácsnál a gyűjtés engedélyezésére.

Vasutas ipari tanulók elméleti képzése

A Szolnoki Járműjavító ipari tanulói szorgalmasan dolgoznak a rajzórán. (Kovács Géza felv.)

HÍREK

— **Fúvószenekart alakítottak** a területi bizottság támogatásával Kiskőrös állomás dolgozói, hazánk felszabadulásának tizedik évfordulója tiszteletére. A fúvósegyüttes május elsején délelőtt térzenét ad, este pedig a járás kultúrházában ünnepi előadáson szórakoztatja az egybegyűlteket.

— 21 444 FORINT MEGTAKARÍTÁST ÉRTEK EL márciusban a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség akkumulátor-telepén, a Gazda-mozgalom keretében. Az újító-mozgalom is szépen fejlődik. Az első negyedévben 24 újítást adtak be a dolgozók, ebből hatot el is fogadtak.

— **Budapest-Keleti-pályaudvar** renoválása során rövidesen sor kerül az indulási oldal várótermeinek, folyosóinak festésére. Jelenleg a pénztárcsarnok falait festik, nemsokára hozzáfognak a nagycsarnok átfestéséhez, a harmadik negyedévben pedig megkezdik az érkezési oldalon lévő váróterem és az új korszerű kultúrotthon építését.

— MOZGÓKONYHÁT KAPTAK a MÁV Hídépítő Vállalat dolgozói. Régi kívánságuk vált ezzel valóra. Sok jogos panasz hangzott el ugyanis a hídászok körében, hogy távoli munkahelyeiken nem jutnak meleg ételhez. A konyhakocsiban 60—300 literes víztartály, hideg-meleg-vizes mosdó, nagyméretű tűzhely és egyéb konyhaberendezés szolgálja a hídászok kényelmét.

— **A dézsmálásokkal kapcsolatban** tartott budapesti igazgatósági értekezletről írott tudósításunkban foglalkoztunk Kriszta Rozália bodajki párttitkár felszólalásával. Tudósításunknak ezt a részét azzal egészítjük ki, hogy Kriszta elvtársnő a hozzátartozó négy állomás közül Balinka állomásra vonatkozóan említette, hogy a szolgálati főnök őt igaztalanul vádolta meg azért, mert leleplezett egy visszaélést.

— **A rakterületek tisztántartása** érdekében Esztergom állomás dolgozói komplexbrigádszerződést kötöttek a szállíttató felekkel. A TÜZÉP, a Szerszámgépgyár, a FŰSZÉRT dolgozói vállalták, hogy bizonyos napokon ők takarítják a rakodóhelyeket, és ezzel segítik a vasutas dolgozókat, hogy a tisztasági hónap alatt állandóan tisztán tarthassák az állomást.

LAKÁSCSERE

— Budapest, I. kerület, Hunyadi János utca 1. III. emelet 5. szám alatt lévő egy szoba-konyhás, komfortos lakásomat elcserélném Budapesthez közel, könnyen megközelíthető helyen fekvő, kertes vagy udvaros lakással. Érdeklődni lehet a budapesti igazgatóság lakásügyi csoportjánál.

— Elcserélném egyszobás, földszinti, napos, komfortos, újjáépített budai lakásomat a Körönden vagy környékén lévő kétszobás, esetleg egy szoba, személyzeti szobás, komfortos lakásra. Cím: Fűzér Ferenc, Budapest, I., Róka utca 1., földszint 1. Telefon: 38—95, 426—960.

— Elcserélném Gyáli úti három szoba, komfortos, világos, elsőemeleti lakásomat a Baross tér közelében fekvő kétszobás vagy két szoba-hallos, világos lakásra. Érdeklődés telefonon: 141—599, reggel nyolcig, 14—16 óra között és 21 óra után.

— Elcserélném Miskolc, Bajcsy-Zsilinszky út 42. szám alatti két szoba, összkomfortos lakásomat budapesti vagy pestkörnyéki, hasonlóért. Levélcím: Farkas Zoltánné, Budapest, XIX. kerület, Malinovszkij utca, A/II. 1.

— Elcserélném Budapest, XVI. kerület, Mátyásföld, Rákóczi Ferenc utca 30. szám alatti kertes házban lévő két szoba-verandás, komfortos lakásomat, belterületen két szoba, vagy egy szoba-hallos lakásra. Érdeklődni: 37—21, Rajcsányi.

HOSSZÚLEJÁRATÚ VERSENYT AZ ÉVI TERV TÚLTELJESÍTÉSÉÉRT

(Tudósítónktól.)

Amikor *Miskolc személypályaudvar* dolgozói a felszabadulási versenyre tett vállalásaik túlteljesítésével első negyedévi tervüket március 20-án befejezték, elhatározták: *mindent megtesznek, hogy második negyedévi tervüket is határidő előtt fejezzék be,* mégpedig a Központi Vezetőség márciusi határozatának szellemében, a minőségi és önköltségcsökkentési tényezők legmesszebbmenő figyelembevételével. Ennek érdekében *hosszúlejáratú versenyre szólították fel valamennyi szolgálati helyet* az alábbi feltételek mellett:

Az átlagos terhelést a havi tervhez viszonyítva 5 százalékkal túlteljesítik. A személyvonatok menetrendszerinti indítási tervét 4 százalékkal, a tehervonatok menetrendszerinti indítási tervét 20 százalékkal teljesítik túl. A fajlagos kocsimozgatási egységidőt 5 százalékkal, a kocsitartózkodási időt pedig 2 százalékkal csökkentik, a kocsikihasználási tervet egynegyed tonnával túlteljesítik. Az egy kocsira eső sérülés összegét az első negyedévi 0,15 forintról 0,12 forintra szállítják le.

Levelezőink írják

Hol van a bádog?

1953. október 24-én ereszcsatorna felszerelését kértük raktárunk vágányfelőli oldalára, mert a lecsepegő és azután odafagyó hólé, a sok víztócsa veszélyessé tette az ott dolgozók munkáját. Miután kérésünkre nem kaptunk választ a békéscsabai pályafenntartási főnökségtől, 1954. február 2-án a területi bizottsághoz fordultunk. A szegedi területi bizottság termelési felelőse, *Esse Lajos* elvtárs válaszában közölte, hogy *Horváth Ferenc* elvtárs, az igazgatóság II. osztályának helyettes vezetője szerint a békéscsabai pályafenntartási főnökség még 1954. januárjában megkapta a bádoganyagot a mi ereszcsatornánk elkészítéséhez. Az anyag azonban nem érkezett meg, pedig elég türelmesen vártuk, hiszen azóta idestova másfél év telt el. Most is csak szerényen kérdezzük: hova lett a kiutalt bádoganyag — ha ugyan kiutalták, vagy pedig hova lett, melyik íróasztal mélyén süllyedt el kérvényünk.

Pozsár András
Gyoma állomás.

Takarékoskodjunk a mozdonyokkal

A takarékosság elsőrendű népgazdasági érdek és érdekük a vasutas dolgozóknak is. A vasútnál ezerféle módja van a takarékosságnak. Érdemes lenne például alaposan utánanézni, megtettünk-e mindent a mozdonyokkal való takarékoskodásért? A mozdonyteljesítmény-igazolványok sajnos azt mutatják, hogy nem. Sőt, azt mutatják, hogy sem mozdonyt, sem fűtőanyagot, sem embert nem kímélve gyakran 12 órán keresztül küldözgetnek egy-egy mozdonyt összevissza Budapest állomásain és ugyanakkor például Hatvan állomáson vonatok várnak mozdonyra. Nemrégiben fordult elő *Szetei Jenő* mozdonyvezetővel, hogy 411 341-es számú gépével 14 óra hosszat küldözgették Budapest-Józsefvárosból Ferencvárosba, onnan Rákosrendezőre, majd Budapest-Nyugati-pályaudvarra, míg végül is gépmenetben küldték vissza a Hámán Kató fűtőházból Hatvanba. A mozdonyteljesítmény-igazolványokban igen gyakran találhatunk hasonló eseteket. Nem engedhető meg, hogy egyes felelőtlen dolgozók kényük-kedvük szerint garázdálkodjanak a mozdonyokkal, a vasút önköltségének és a takarékosságnak a rovására.

Szunyogh László,
Miskolci igazgatóság IV. oszt.

Az Anyagellátási Igazgatóság címére . . .

A felszabadulási műszakban és az azóta folyó versenyszakaszban is igen jóleső érzéssel tapasztaljuk a *MÁV Anyagellátási Igazgatóság* segítségét. Ennek a megértő segítségnek köszönhetjük, hogy a felszabadulási verseny ideje alatt nem volt komolyabb anyaghiányunk. Bár időnként mutatkoztak egyes fokozottabban keresett cikkekben átmeneti hiányok, de éppen a jó együttműködéssel, gyors, rugalmas intézkedésekkel hamarosan sikerült megszüntetni. Külön kell említeni az Anyagellátási Igazgatóság diszpécserszolgálatának, valamint fa- és vasanyag-csoportjának a jó munkáját. Fogadják az Anyagellátási Igazgatóság dolgozói valamennyi dolgozónk nevében küldött köszönetünket, és kérjük, hogy a magunk elé tűzött még nagyobb célok eléréséhez továbbra is adjanak segítséget.

A Szolnoki Járműjavító dolgozói
nevében a pártbizottság, az ÜB és a vállalatvezetőség.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A „Szocialista Vasútért" szerkesztősége felszabadulásunk tizedik évfordulója és az ötödik vasutasnap tiszteletére „Tíz szabad esztendő" címmel pályázatot hirdet.

A pályázóknak szolgálati, lakó- vagy látogatási helyük tízéves vasutas vonatkozású fejlődéséről vagy egy vasutascsalád (egyén) megváltozott életéről kell írásban beszámolniok.

A pályázaton részt vehet minden tényleges és nyugdíjas vasutas, vagy ezek családtagja, eddig nyomtatásban (újságban, folyóiratban) meg nem jelent írással.

Legnagyobb terjedelem: 5 gépelt oldal. Beküldési határidő: 1955. július 15.

Az első díjat nyert pályaművet, valamint a nyertesek névsorát vasutasnapi számunkban közöljük. A sikerültebb írások közül néhányat a határidő lejártáig is közölni fogunk.

Jutalom:

I. díj: 1000 forint
II. díj: 500 forint
III. díj: 300 forint
IV—V. díj: 100—100 forint
VI—XV. díj: egy-egy értékes könyv.

A pályázatokat az alábbi címre kérjük névvel vagy jeligével beküldeni: „Szocialista Vasútért" szerkesztősége Budapest, VI., Sztálin út 83.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztálin-út 83. sz. — Telefon: 228—985, 428—817, 428—342. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest VIII., Rökk Szilárd-u. 8. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 18. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 MÁJUS 1.

Lukács József, a Landler Járműjavító szegecsavar-esztergályosa 180 százalékos teljesítménnyel harcolt a május 1-e tiszteletére felajánlott munkaversenyben. (Kovács Géza felv.)

A MUNKA ÜNNEPE

Tavasz van. A fákon friss rügyek fakadnak, zöldel a vetés — ígéri az életet. S május első napján — évtizedek óta újra meg újra — virágbaborul a Föld: lobogók erdejébe, lobogók erdejének tűzpiros virágaiba. A lobogók alatt milliók menetelnek, s száz és száz nyelven, de egy szívvel harsogják:

Éljen május 1, a proletár nemzetköziség harcos ünnepe, a békéért küzdő népek nagy seregszemléje.

Hatvanöt éve már, hogy minden május 1-én elkövetkezik ez a varázslatos ünnep és növeli, szilárdítja a proletariátus nemzetközi egységét. De 65 éve még nem volt olyan erős a proletariátus összefogása, mint napjainkban, amikor a nemzetközi munkásosztállyal, a kommunista pártokkal az élen a békeszerető emberek százmilliói egyetlen hatalmas táborba tömörülnek. Még sohasem volt olyan széleskörű ez az összefogás, mint amióta a világ munkásosztály-vezette erőinek élén a nemzetközi béke és haladás, a nemzeti függetlenség, a szabadság legfőbb támasza, a *Szovjetunió* áll.

A nagy és dicső szovjet ország mind erősebb, gazdagabb lesz, s mindinkább a szabad népek eszményképévé, a kapitalizmus igájában senyvedők reménységévé válik.

Május 1-én, a proletár nemzetköziség ünnepén e hatalmas országra és fővárosára, *Moszkvára* tekint a munkásosztály, a haladó emberiség a világ minden tájáu. Május 1-én e nagy békeállam megalkotóira, *Leninre* és *Sztálinra* is emlékezünk. És amikor a magyar főváros népe végtelenül sorokban ismét ott hömpölyög a Sztálin téren, az a nagyszerű érzés tölt el bennünket, milyen lelkesítő, felemelő tudat az egész világot átfogó békemozgalomhoz tartozni.

A magyar dolgozó nép rendíthetetlenül hű a lenini—sztálini lobogóhoz, a proletár nemzetköziség zászlaját magasra emelő Szovjetunióhoz. Barátságban forr össze a béketábor többi országával, amelyek a Szovjetunió felbecsülhetetlen támogatásával építik a szocializmust. A *Kínai Népköztársasággal*, amely népgazdaságának bámulatosan rövid idő alatti helyreállítása után most már szintén a szocializmus építésének útján halad, és komoly erőtényezővé vált a nemzetközi békepolitikában. Legutóbb az afrikai—ázsiai országok bandungi értekezletén ért el hatalmas sikert azzal, hogy a kínai küldöttség *Csou En-laj* miniszterelnök és külügyminiszter vezetésével végig döntő hatást gyakorolt a konferencia menetére, aminek következményeként a részvevő 29 ország képviselői egyöntetűen síkraszálltak a nemzetközi leszerelés, az atomfegyver betiltása mellett és ezzel az egész békeszerető emberiség egyik fő követelését tették magukévá.

Nagy teljesítményeket érnek el, büszke alkotásokat hoznak létre a dolgozók a Mongol, a Lengyel Népköztársaságban, a Csehszlovák Köztársaságban, a Román, a Bolgár, az Albán Népköztársaságban, és a Német Demokratikus Köztársaságban is. Népünk a proletár nemzetköziség, a béke, a haladás erőivel való szolidaritás jegyében forr össze a hős koreai és vietnami néppel, amelyek az imperialista támadás következtében rombadőlt országukat építik újjá.

Forró együttérzéssel fordulunk azok felé a dolgozók felé is, akik a kapitalista országokban elnyomás és üldözés közepette ünneplik május elsejét, akik bátran szembeszállnak a demokratikus jogaik és elemi létfeltételeik ellen intézett meg-megújuló támadásokkal, akaratukból és elszántságukból emelve falat a béke védelmére. A mi erőnket adjuk az övékéhez, az ő feszülő erejük egyesül a szabad országok népeinek erejével, s ma, május 1-én olyan energia mozdul meg mindenütt a világon, amellyel számolnia kell mindenkinek, aki a béke, a haladás, a népek felemelkedésének útjában áll.

Nem hivalkodásul, nem fenyegetésül, hanem figyelmeztetésül megmutatjuk erőnket május 1-én mi, magyar dolgozók is. Büszkén mutatjuk meg, mi az, amivel hozzájárulunk a béke erőinek összefogásához. Termelési eredményeink ezek, a hazánk felszabadulásának tizedik évfordulója alkalmából lezajlott nagyszerű munkaverseny eredményei, amelyeket dolgozóink május 1 tiszteletére is megőriztek, sőt fokoztak. Termelési eredményeink a proletár összefogás tettekben jelentkező megnyilvánulásai is, mert hazánk munkasikerekkel való erősítése azt jelenti: *népünk a szocialista ország építésével a világ proletárjainak egyesülését mozdítja elő, a béke ügyét szolgálja, a béketábor tekintélyét gyarapítja.*

A világ békeszerető népeinek összefogásához való hozzájárulás tükröződik abban a hatalmas áradatban is, amely május 1 ünnepén boldog örömmel özönli el a főváros, a vidék városainak, falvainak utcáit, és vidám énekszó mellett, májusi zászlók lobogtatásával, májusi jelszavak hangoztatásával tesz hitet a májusi eszmék mellett.

Ott lesznek a felvonulók között a magyar vasutas dolgozók is, öntudatosan magasra emelve azokat a táblákat, amelyek május elseje tiszteletére kiharcolt munkasikereiket hirdetik. Ezzel válaszolnak pártunk Központi Vezetőségének arra a jelszavára, amely így szól: *„Közlekedés dolgozói! Járműveitek becsületes gondozásával, a vasutak és közutak példás rendbentartásával biztosítsátok a személy- és teherforgalom zavartalanságát!"*

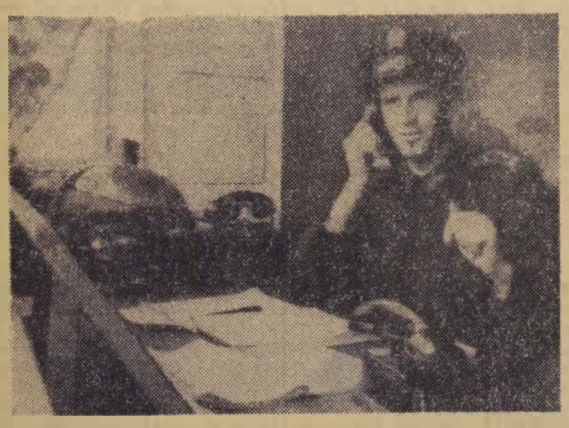
Ott menetelnek a felvonulók sorában *Budapest-Ferencváros* csomópont derék vasutasai, akik a *Munka Vörös Zászló Érdemrendje* mellé most *a felszabadulási serleget is elnyerték*, s akik pompás munkasikereiket azóta is újabb eredményekkel gazdagították. Május 1 tiszteletére 25 nap alatt 50 741 tonna súlyt továbbítottak terven felül, az egy kocsira eső mozgatási időt 4,19 percről 3.96 percre csökkentették. És ott menetelnek a többiek is. A *miskolciak*, akik az előírt 84,8 százalékos személyvonati menetrendszerinti közlekedést 89 százalékra teljesítették. Ott lesznek a felvonulók között a *komlói* vasutasok, akik a kocsik tartózkodási idejét a májusi versenyműszakban 10,37 óráról 8.50 órára csökkentették, ezzel lehetővé tették, hogy az ipar gyorsabban jusson a komlói szénhez.

És a többiek, a debreceniek, szegediek, pécsiek, szombathelyiek, sztálinvárosiak, szolnokiak, nagy és kis szolgálati helyek dolgozói, valamennyien ott menetelnek, nagyszerű bizonyítékául népünk egységének, amelyet a párt Központi Vezetősége március 4-i határozata kovácsolt még szilárdabbá. Bizonyságául törhetetlen békeakaratuknak, hazánk szocialista jövőjébe vetett erős hitüknek, amely újabb munkasikerek ígérete és záloga.

A feledhetetlenül szép ünnep elmúltával pedig ennek az ígéretnek beteljesítéseként jöjjenek ismét a munkás hétköznapok, és a hétköznapokon is csengjen fülébe minden vasutas dolgozónak a májusi jelszó: *„... biztosítsátok a személy- és teherforgalom zavartalanságát."* Sok minden van e jelszó néhány szava mögött. Jelenti ez az utasításszerinti, fegyelmezett, jóminőségű munkát, a termelékenység fokozását, a gazdaságos szállítást, a tervek napról napra való teljesítését.

Vasutas dolgozók! A májusi tűzzel és lendülettel, pártunk Központi Vezetősége márciusi határozatának útmutatása szerint, megtorpanás nélkül előre a félévi és az évi tervek teljesítéséért, túlteljesítéséért!

PÉLDAKÉNT ÁLL DOLGOZÓTÁRSAI ELŐTT



Erdősi István, Adony állomás forgalmi szolgálattevője, gondos, körültekintő és éber szolgálattételével segíti a tervek teljesítését. (Ferkis Emil felv.)

MÁJUS 1 TISZTELETÉRE

Tovább, a második negyedév sikeréért

Debrecen állomás dolgozói büszkén ünnepelték élüzemavatásukat, de már az ünnepségen is előre tekintettek: egymásután tettek vállalásokat a második negyedévi terv sikeres, határidő előtti befejezésére. Az állomás dolgozói a többi között vállalták, hogy a második negyedévben a kocsimozgatást 113 százalékról 114-re, az átlagos terhelést 102-ről 104-re, a menetrendszerinti indítást 114-ről 120-ra, a kocsitartózkodást 111 százalékról 112 százalékra teljesítik.

Háromnegyedéves harc az elsőségért

A komlói vasutas dolgozók május 1 ünnepe előtt tovább fokozták lendületüket. Különösen szép eredmények születtek a brigádok közötti versenyben. A *Táncsics-brigád*, amely az előző versenyszakaszokban erősen lemaradt, a május elseje előtti verseny lendületében nemcsak felzárkózott a többi brigádhoz, hanem erősen beleszólt az elsőség kérdésébe is. Több mint háromnegyedévi erős küzdelem folyt a *Petőfi* DISZ-brigád és a *Kossuth-brigád* között. Hosszú ideig sikerült elsőségét megőriznie a Kossuth-brigádnak, azonban a május elseje előtti versenyben a Petőfi-brigád minden tényezőben elhagyta versenytársát. Az élüzem cím elnyerésében nem kis szerepe van annak, hogy az üzemi bizottság és a szakszervezet aktívai a brigádok közötti erős párosversenyt jól felhasználták mozgósító- és versenyszervező munkájukban. *(Görbe Zoltán leveléből.)*

Kiemelkedő eredmények az anyagtakarékosságban

A *Keleti Műszaki Kocsiszolgálat* dolgozói a felszabadulási versenyben, valamint a május elseje tiszteletére indított versenyben is állandóan szem előtt tartották a takarékosság elvét. Ennek köszönhető, hogy az egyes műhelyrészek külön-külön is szép eredményt értek el az anyagmegtakarításban. Az esztergaműhely 111 252, az akkumulátortelep 4049, a vontatási műhely 4500, a kárpitos-, bádogos- és gázszerelő-csoport 6470 forint anyagmegtakarítást ért el. A *Gazda-mozgalomban* az akkumulátortelep jár az élen, amely március hó folyamán 21 444 forintot takarított meg. A versenyszakasz egyik legkiemelkedőbb eredménye is az akkumulátortelepen született meg, ahol *Lőwi Béla* elvtárs *Petőfi-brigádja* roncsdinamók és szabályzók újjáépítésével 10 080 forint megtakarítást ért el. *(Beró József leveléből.)*

Leküzdötték a nehézségeket

A *Szolnoki Járműjavító* személykocsi részlegének folyamatos munkáját erősen akadályozta, hogy március 28-tól április 12-ig a forgalom alig adott be kocsit. A személykocsi fényezők munkáját az anyaghiány akadályozta. Azonban a kocsiosztály dolgozói együttesen leküzdötték az akadályokat, a május elsejei verseny kezdeti lemaradását fokozott versenylendülettel pótolták. A 23 személykocsi futójavítása helyett 35 kocsi futójavítását végezték el, ezenkívül túlteljesítették tervüket a poggyászkocsik futójavításánál is.

Csökkentették a rakodási időt

Vác állomás kereskedelmi dolgozói igen szép eredményeket értek el a május elsejei versenyben, s nem az ő munkájukon múlott, hogy az állomás végeredményben egy százalékkal alatta maradt az élüzemszint feltételeinek. A kereskedelmi dolgozók versenytáblája a következő eredményeket hirdeti: rakodási idő csökkentés 133 százalék, kocsikihasználás 108, áruszállítási tonnaterv 111, árumozdítási tonnaterv 102 százalék.

Hogyan lesz 26 másodpercből – 296 mázsa szén

Miskolc rendezőpályaudvar tolatásvezetői, *Bede II. László*, *Czifrus Ferenc*, *Soltész László* és brigádjaik egyedülálló eredményt értek el kocsimozgatási tervük teljesítésénél. Az egy kocsira eső mozgatási egységidőt 26 másodperccel csökkentették. Ezzel százalékban kifejezve 111,7 százalékra teljesítették a május elsejére tett 103 százalékos vállalásukat. Az egységidő csökkentésével 20 nap alatt összesen 163 óra megtakarítást értek el, s ha ezt az időt átszámítjuk a tolató-tartalékok jó kihasználásával elért szénmegtakarításra, 296 mázsa szenet kapunk eredményül.

Miskolc állomás dolgozóinak a május 1 tiszteletére indított verseny ideje alatt sikerült felszámolni az elegyácsorgást, a késedelmes elegytovábbítást. A kocsitartózkodást 1,08 órával csökkentették kocsinként, *Török József* és *Kósa János* kocsimesterek 116 százalékot értek el kocsitartózkodási tervük teljesítésében.

A szegedi igazgatóság 11 új élüzemének fogadalma

(Tudósítónktól.) Még nem volt példa rá, hogy igazgatóságunk területén 11 szolgálati hely egyszerre ünnepelte volna az élüzem cím elnyerését. A 11 szolgálati hely között a legnagyobb dicsőség *Szeged* állomásé, amelynek dolgozói most negyedszer nyerték el az élüzem címet.

A szegedi igazgatóság új élüzemei — mintha kölcsönös megállapodást kötöttek volna — egymásután jelentették az igazgatóságnak, hogy egy pillanatra sem torpannak meg azon az úton, amely új sikerekhez vezeti őket. A levelek és táviratok mind arról számolnak be, hogy a dolgozók már megtették újabb felajánlásaikat a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére és ezen belül a félévi terv határidő előtti befejezésére.

Miskolc fűtőháze a legtisztább mozdony

A mozdony karbantartási és tisztasági versenyben az első negyedévben *Miskolc fűtőház 424 177 számú mozdonya* nyerte el az első helyezést. Ezen a mozdonyon teljesít szolgálatot *Varga Károly* elvtárs, országgyűlési pótképviselő is. A mozdonybrigád többi tagja, *Székely János* mozdonyvezető, *Petruska István*, *Gozmány Béla*, *Pocsik István* és *Bai István* fűtők. A legtisztább mozdony vezetői 800—800, fűtői pedig 400—400 forint jutalomban részesültek.

A versenyben a második helyezést *Bátaszék fűtőház* 375 600 számú mozdonya, *Bodoki József* és *Kővágó II. Mátyás* mozdonyvezetők brigádjai érték el. A mozdonyvezetők 600—600, *Boros János* és *Adorján László* fűtők pedig 300—300 forint pénzjutalomban részesültek.

Debrecen az első az igazgatóságok versenyében

Az igazgatóságok egymásközti versenyében a március havi eredmények alapján a következő helyezési sorrend alakult ki: 1. debreceni igazgatóság 61,5 pont, 2. szegedi igazgatóság 58,5 pont, 3. pécsi igazgatóság 43 pont, 4. szombathelyi igazgatóság 36,5 pont, 5. budapesti igazgatóság 32 pont, 6. miskolci igazgatóság 31 ponttal.

Kölcsönös segítségnyujtással...

(Tudósítónktól.) Amikor Komló-állomás *Kossuth-brigádja* értesült a komlói *Kossuth-akna* kommunista bányászainak kezdeményezéséről, hogy április 15-től május 1-ig élüzem hetet tartanak, a brigád tagjaiban mindjárt felvetődött a gondolat: hogyan csatlakozhatnának a bányász elvtársak kezdeményezéséhez, és hogyan nyújthatnának segítséget az élüzem hét sikeréhez. *Novotny Károly* kiváló dolgozó, forgalmi szolgálattevő megbeszélte brigádja tagjaival a teendőket és elhatározták, hogy csatlakoznak a bányászok felajánlásához.

A Kossuth-brigád tagjai három pontban juttatták el vállalásukat a Kossuth-akna bányászaihoz, felajánlva, hogy meggyorsítják a kocsik beállítását a szénosztályozó alá, továbbá, hogy a vonatok gyors összeállításával és továbbításával gondoskodnak a kocsik gyors fordulóidejéről, és ezzel mindig biztosítanak üres kocsikat a szén elszállításához.

A vasutas-brigád vállalásához híven az egy kocsira eső beállítási időt 3,6 percre csökkentette, a terhelési tervet 117, a kocsitartózkodási tervet pedig 121 százalékra teljesítette. Komló állomás valamennyi szénvonata menetrend szerint indult.

Éljen május 1, a proletár nemzetköziség harcos ünnepe, a békéért küzdő népek nagy seregszemléje!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A párt vezetőszerepének érvényesülése a szegedi igazgatóság területén

Írta: MOSONYI ISTVÁN, a szegedi vasút politikai osztály vezetője

SZABAD HAZÁNK TÍZÉVES FEJLŐDÉSÉNEK eredményei meggyőzően bizonyítják, hogy pártunk helyes úton vezeti a magyar dolgozó népet. Minden politikai és gazdasági győzelmünk kifejezi, hogy népünk pártunkat saját akarata megtestesítőjének, valóraváltójának tekinti. Ezt bizonyították a felszabadulási verseny lelkes felajánlásai, munkagyőzelmei is. A párt vezető, irányító és szervező tevékenysége nélkül az eltelt tíz év alatt egyetlen győzelmet sem érhettünk volna el.

Pártunk vezető szerepének, befolyásának és tekintélyének tovább-szilárdítása egyedüli biztosítéka az előttünk álló nagy feladatok sikeres megoldásának. Ezért legfontosabb, hogy kíméletlen harcot folytassunk a párt vezető szerepét lebecsülő, vagy éppen tagadó megnyilvánulások ellen. A júniusi határozat jobboldali elferdítése elsősorban a párt vezető szerepének csökkentésére irányult, igyekezett aláásni népi demokratikus rendszerünket, proletárdiktatúránkat. E jobboldali politika következtében gyengült a vasúton és nálunk, a szegedi igazgatóság területén is a párt befolyása, vezető szerepe.

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG MÁRCIUSI HATÁROZATA előtt éppen a jobboldali nézetek elterjedése következtében pártszervezeteink nagy részénél bizonytalanság, tétovázás mutatkozott. Pártvezetőségi tagok, sőt egyes párttitkárok is elkedvetlenedtek, csökkent az önbizalmuk és ezzel együtt aktivitásuk, felelősségérzetük, harcos kiállásuk is a párt politikája mellett. Következményeként

csökkent a párttagok aktivitása,

meglazult pártszervezeteink kapcsolata a pártonkívüli dolgozókkal, kevésbé érvényesült a pártszervezetek vezető szerepe.

Bizonyságul elég megemlíteni, hogy igazgatóságunk 1954-ben egyetlen fontosabb tervtényezőt sem teljesített. Nem hajtottuk végre felújítási, beruházási, üzemviteli, minőségi és önköltségi tervünket. Területünkön 1953-hoz viszonyítva két százalékkal csökkent a termelékenység, viszont az önköltség egy százalékkal nőtt. Szó sem lehet arról, hogy mind ennek objektív okai voltak. A Központi Vezetőség márciusi határozata világosan rámutatott arra, hogy ez a párt vezető szerepének csökkenéséből következett, abból, hogy

egyes területeken kezdett eluralkodni a kispolgári kényelmesség, a hibák nyugodt szemlélete,

amely helyenkint a nemtörődömség általános hangulatához vezetett.

Igazgatóságunkon súlyos hibák következtek be abból a túlhevetlen liberalista felfogásból, hogy többen féltek a „népszerűtlen" feladatoktól, nem akartak „rossz" viszonyba kerülni senkivel s úgy gondolták, hogy az anyagpocsékolást, a baleseteket, a társadalmi tulajdon dézsmálását és az egyéb hibákat majd valami „csoda" fogja megoldani. A KV márciusi határozatát követő aktíva-értekezletünk joggal állapította meg, hogy sokkal okosabban tesszük, ha az ilyen bűnös mulasztások mögött felfedjük az ellenség befolyását.

A KV márciusi határozata komoly fordulatot eredményezett igazgatóságunk területén a pártszervezetek többségének munkájában. Pártszervezeteink felismerték, hogy igazgatóságunk területén is a visszaesés éppen a júniusi és a kongresszusi határozatok jobboldali eltorzításából következett. Ezért

fő feladattá vált a párt vezető szerepének megszilárdítása,

melyhez azonnal hozzá is kezdtek pártszervezeteink. Azóta mindjobban érvényesül a szolgálati helyeken a pártszervezet vezetése, erősödik a kapcsolat a pártonkívüli dolgozókkal és ez a termelőmunkában is fokozott eredményekre vezetett. Szolgálati helyeink közül a felszabadulási verseny során 11 nyerte el az élüzem címet.

A PÁRT VEZETŐSZEREPÉNEK MEGSZILÁRDÍTÁSÁBAN különösen jó eredményt értek el a *Szeged* állomási pártszervezetek, ahol az alapszervi vezetőségek nagy gondot fordítanak arra, hogy a tagság pártmunkát végezzen és a népnevelők is állandóan magyarázzák a dolgozóknak a márciusi határozatból adódó feladatok végrehajtásának módját. A megnövekedett politikai aktivitást mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a párt és a tömegszervezetek rendezvényein mind nagyobb számban vesznek részt a dolgozók. Szeged állomás I. alapszervezetének tagsága például legnagyobbrészt vonatkísérő, mégis egy-egy taggyűlésen a párttagok 85—90 százaléka részt vesz.

A pártszervezetek vezetőségei rendszeresen

megbeszélik a szakmai vezetőkkel a soronlévő feladatokat,

észrevételeket, javaslatokat tesznek a munka megjavítására. Éppen ezért a szolgálati vezetők is bizalommal fordulnak a pártszervezetek vezetőségeihez különböző ügyes-bajos dolgaikkal, biztosan számítva arra, hogy a pártszervezetek segítséget nyújtanak azok megoldásához. Hasonlóképpen a pártszervezetek vezetőségeihez fordulnak a pártonkívüli dolgozók is. A vezetőségi tagok munkahelyeiken keresik fel a pártonkívüli dolgozókat, elbeszélgetnek velük és intézkednek a felvetődő hiányosságok kijavítására. A pártszervezet így járult hozzá ahhoz, hogy Szeged állomás negyedszer is élüzem lett.

Hasonló lelkesedéssel dolgozik *Orosháza* állomás, *Békéscsaba* pályafenntartási főnökség, *Kelebia*, *Kiskőrös* és *Fülöpszállás* pártszervezete is. Ezeken a helyeken szinte semmi sem történik a pártvezetőség tudta nélkül, mert a legkisebb dolgokra is felfigyelnek a kommunisták és minden eseményre helyesen reagálnak.

NAGY SZEREPE VAN A PÁRTVEZETÉS BIZTOSÍTÁSÁBAN a kommunisták példamutatásának. *Szentes* forgalmánál *Szabó* Sándor és *Strausz* József elvtársak lelkesítő példája a termelésben és pártmunkában ragadja magával a többi dolgozókat. De Szabó és Strausz elvtárs nemcsak példát mutat, hanem törődik is a körülötte lévő dolgozók problémáival és segítséget nyújt feladataik végrehajtásához.

Területünkön

a párt vezető szerepe mindjobban érvényesül a tömegszervezetekben is.

Ennek eredményeként az üzemi bizottságokban dolgozó kommunisták munkája megjavult és az eddiginél jóval több üzemi bizottság tölti be helyesen hivatását.

A márciusi határozat óta lényegesen többet foglalkoznak a pártszervezetek a DISZ-szervezetekkel is. Ennek eredményét bizonyítja például *Kiskunhalas* fűtőház, ahol ma már minden ifjúmunkás tagja a DISZ-nek, a *kiskunfélegyházi* DISZ-szervezet, ahol a taglétszám 13-ról 30-ra emelkedett és jelentősen megjavult a DISZ-tagok termelési és kulturális tevékenysége.

AZ EMLITETT EREDMÉNYEK még közel sem jelentik igazgatóságunk területén a pártvezetés általános és maradéktalan megszilárdulását. Még sokat kell tennünk a márciusi határozat megértetése és helyes gyakorlati végrehajtása érdekében.

Tovább kell fokoznunk a kommunisták aktivitását, a pártszervezetek öntevékenységét,

Fel kell számolnunk, neveléssel, de ha szükséges, felelősségrevonással mind az igazgatósági, mind a külszolgálati szakvezetésben a párthatározatok végrehajtása iránti közömbösséget, amely a pártvezetés meg nem értéséből, egyesek részéről pedig a pártvezetés tudatos mellőzéséből következik. Fáradhatatlanul szélesítenünk kell kapcsolatainkat a pártonkívüliek ezreivel, amely biztosítja, hogy igazgatóságunk valamennyi dolgozója egy szívvel, egy akarattal kövesse pártunkat a szocialista társadalom felépítésében.

Nemzetközi ÉLET

Az elvtársi együttműködés szellemében vizsgálták felül Sturovo és Szob határállomások munkáját

Lapunkban már beszámoltunk arról, hogy *Bogyó* Géza elvtárs, a vasút politikai főosztály helyettes vezetője a csehszlovák *Decin* és a német *Bad-Schandau* határállomások dolgozói munkájának értékelésénél megbeszélést folytatott Jozef *Holar* elvtárssal, a vasutasok nemzetközi békegyűlésén résztvevő csehszlovák küldöttség vezetőjével *Sturovo—Szob* határállomások versenyéről. Megállapodtak abban, hogy közös brigádot alakítanak a politikai, szakszervezeti és szakmai munka megjavítására.

Közös munka a proletárnemzetköziség szellemében

Az elhatározást rövidesen tett követte. Április 11-én *Juhász* István elvtársnak, a vasút politikai főosztály pártinstruktori alosztálya vezetőjének vezetésével elindult a magyar küldöttség *Szob* állomásra, ahol találkoztak a csehszlovák küldöttséggel, melynek vezetője Karel *Novotny* elvtárs, a csehszlovák vasút politikai főigazgatóság képviselője volt.

Juhász elvtárs a vasút politikai főosztály és a magyar vasutas dolgozók forró elvtársi üdvözletét tolmácsolta a csehszlovák vasutasoknak. Hangsúlyozta, hogy rendkívül fontosnak tartja a két állomás dolgozóinak megbeszélését a munka megjavítása, a verseny lendületének továbbfokozása érdekében azért, mert a határállomások munkája lényeges befolyással van a két ország gazdaságosabb vasúti szállítására.

A két határállomás vasutasainak szorosabb együttműködése tovább erősíti a két nép kapcsolatait, a proletárnemzetköziség szellemében, amely fokozza a dolgozók lendületét, megértését, a közös ügy, a közös eszme győzelme iránt.

Novotny elvtárs, a csehszlovák bizottság vezetője válaszában elmondotta, hogy a csehszlovák vasutasok sokat várnak a találkozástól, hiszen elvtársak keresik útját-módját annak, hogy közös nevezőre jussanak a közös érdeket szolgáló munkában.

Először a csehszlovák delegáció szerzett áttekintést arról, hogy Szob állomás dolgozói milyen eredménnyel teljesítik a versenypontokat. Megállapították, hogy a szobiak nagyszerű munkát végeztek a helyi adottságok korlátolt volta ellenére. Megígérték, hogy a jobb helyi adottsággal rendelkező sturovói vasutasok az eddiginél is jobban segítik magyar elvtársaikat.

Ezután megegyezés jött létre forgalmi, kereskedelmi, műszaki, kocsiszolgálati, a politikai és szakszervezeti munkát vizsgáló bizottság létrehozására, majd ezek a bizottságok megkezdték munkájukat.

A helyi ismeretek felhasználásával

A csehszlovák elvtársak Szob állomáson elbeszélgettek a dolgozókkal, megismerkedtek munkájukkal, problémáikkal, azzal, hogyan akarják a versenyt reálisabb alapokra helyezni. Behatóan figyelték azoknak a csehszlovák vasutasoknak a munkáját is, akik szolgálatukat Szob állomáson végzik.

Különös gonddal foglalkozott a bizottság a vonatfelvevők munkájával. A pontatlanság, a vonatfelvétel késleltetése sok időveszteséget okoz, s ezért mindkét fél érdeke ezek megjavítása. A munkabizottságok közös állásfoglalásra jutottak minden kérdésben.

Novotny elvtárs elbeszélgetett Szob állomás párttitkárával. Arra volt kíváncsi, hogyan mozgósítja a pártszervezet a kommunistákat, hogy biztosítják a termelés pártellenőrzését, a pártszervezet vezetőszerepét a vasúti munkában.

Hasonló megbeszélésre került a sor *Bucko* elvtárs, a pozsonyi szakszervezeti területi bizottság képviselőjével és a helyi szakszervezet vezetői között. A bizottság foglalkozott a versenynyilvánossággal, felkeresték az élenjárókat, megkérdezték őket: hogyan segíti a pártszervezet és az üzemi bizottság a munkájukat.

A csehszlovák bizottság elismerése

A csehszlovák bizottság elismerését fejezte ki a magyar vasutasoknak, hogy a rakott és az üres kocsikat a meghatározott időn belül továbbítják.

Mindkét részről feltárták a hiányosságokat és javaslatokat tettek a munka megjavítására. Javasolták többek között, hogy a gyűjtőkocsiknál ne kimondottan arra törekedjenek, hogy a kocsik térfogatát kitöltsék, hanem arra is ügyeljenek, hogy az árut kezelési sorrendben rakják be. Mindkét fél egyetértett abban, hogy lehetőleg ne utasítsanak vissza kocsikat, hanem nézzék meg, hogyan lehet segíteni. Jobban kell ügyelni a kocsifelírók munkájának javítására, hogy az adatokat pontosan, lelkiismeretesen vezessék és így az esetleges felszólamlásoknak elejét vegyék. Hangsúlyozták, hogy mindkét állomás dolgozóinak teljes őszinteségre kell törekedni és odáig kell jutni az együttműködésben, hogy ne akarják a másik félnél „elsózni" a kocsikat. Követendő példaként említették a szobi pártszervezet kezdeményezését, amely levélben hívta fel egyes pártszervezeteket az exportkocsik gyors továbbítására, a határállomás munkájának javítása érdekében.

A Szob állomáson tapasztaltakat a küldöttség megbeszélte *Bognár* Imre elvtárssal, a vasút politikai főosztály vezetőjével is.

Néhány nap múlva a két küldöttség *Sturovóba* utazott, ahol a szobi munkához hasonló feladatot végeztek. A bizottság munkáját megkönnyítette annak a csehszlovák brigádnak a vizsgálati anyaga, amely négy napon át foglalkozott a sturovói vasutasok munkájával.

A két határállomás, a két nép vasutasainak találkozója eredménnyel zárult. Alaposan feltárta a rejtett tartalékokat, intézkedéseket hozott a hibák kiküszöbölésére, s ez újabb lendületet ad az új versenyszakasznak.

A vegyesbizottság április 19-én fejezte be megbeszéléseit. *Pál* Zoltán elvtárs, a vasút politikai főosztály párttitkára az ünnepélyes búcsúztatáson megköszönte a csehszlovák vasutasok megértő elvtársi támogatását. Hangsúlyozta, hogy a két nép között a földrajzi határ nem lehet akadály, hiszen közös célért, a béke megvédéséért, a szocializmus építéséért harcolnak.

Novotny elvtárs válaszában elmondotta, hogy a tapasztalatokat a többi határállomásokra is kiterjesztik. Az ilyen találkozók elmélyítik a proletárnemzetköziség szellemét, a két ország vasutas dolgozói között, s a munka javításával hozzájárulnak a két nép felemelkedéséhez.

SZOVJETUNIÓ

A vasutak életéből

A közelmúltban a szovjet vasutas aktivisták összszövetségi konferenciája határozatot fogadott el az utazási sebesség emelésére. A szovjet mozdonyvezetők ezt a határozatot azzal segítik megvalósítani, hogy mind többen és többen vállalnak vízvételezés és tűztisztítás nélküli utakat. Az ötéves terv első négy éve alatt már sikerült elérniök az utazási sebesség 14 százalékos emelését, de ez még mindig elmarad a tervezet mögött. Az utazási sebesség emelése érdekében, megszüntettek 200 kevésbé kihasznált megállóhelyet, de még mindig nem merítették ki az összes lehetőségeket.

A szovjet vasutakon márciusban 100.7 százalékra teljesítették a szénszállítási tervet, a vasércszállítási előírást pedig 105,4 százalékra. A május elseje tiszteletére folyó munkaverseny fő feladatául tűzte ki a nehézipar termékeinek határidőre történő elszállítását. *Sztálino*-állomás dolgozói a havi terven felül, több mint háromezer vagon szenet és többszáz kocsi ércet továbbítottak. Kitűnő a bányászok és a vasutasok együttműködése. Ennek köszönheti például *Nikitovka*-állomás, hogy szénszállítási előirányzatát 137 százalékra teljesítette és a kocsiállás-időt 0,3 órával csökkentette az első negyedévben.

OLASZORSZÁG

Vasutasok harca az újfasiszták ellen

A haladó olasz vasutasok szakszervezete, az SFI, az olasz vasutasoknak több mint 80 százalékát tömöríti soraiba. A vasútak igazgatósága és a többi vasutas szervezetek kénytelenek elismerni az SFI vezetőjellegét.

Az elmúlt napokban az olasz neofasiszták szervezetének, az MSI-nek tagjai betörték a haladószellemű „*Ranascita*" könyvkereskedés kirakatait Rómában. A rendőrség nem avatkozott bele a rombolásba, ellenben több munkás, közöttük az olasz vasutas szakszervezet tagjai is közbeléptek, elkergették a fasisztákat és ezzel megakadályozták nagyobb károk elkövetését. Az olasz vasutasok lapja, a „*La Tribuna Dei Ferrovieri*" követeli a kormánytól az olasz újfasiszták szervezetének feloszlatását.

★

Az olasz vasútigazgatóság aranyéremmel tüntette ki *Perna Pasquale* baloldali szakszervezeti aktivistát, aki 1945 óta 50 liter vért adott vasutas társainak.

Kép a Kínai Népköztársaságból

A Kínai Népköztársaság nagyobb vasútállomásain a vonatokról postai szolgálatot vezettek be. Az újítást a dolgozók nagy örömmel fogadták.
(Uj-Kina Hirügynökség felv.)

Elismerő sorok egy vasutas zenekarról

Nem is kell, hogy vasutas dolgozóhoz forduljon az ember, ha a váci vasutas szimfónikus zenekarról akar megtudni valamit. A zenekar olyan népszerű ennek a kedves dunaparti városnak a lakossága előtt, hogy minden különösebb utánjárás nélkül, már a váróteremben megtudhatjuk róla a következőket:

Minden hónapban új műsorral hangversenyt rendeznek a kultúr-váróteremben. A hangversenyt nemcsak az utazóközönség hallgatja, hanem a város zenekedvelői közül is igen sokan. Alig van olyan társadalmi megmozdulás, ünnepség, amelyen ne szerepelne a vasutas zenekar. Nem hiányzott a magyar—szovjet baráti hónap kulturális eseményeiről sem, és gondosan összeállított műsorral emelte április 4 ünnepi hangulatát.

A zenekar, amikor ott jártunk, éppen május 1-re készült. A nagyszerűen összehangolt, 25 tagú szimfónikus zenekar tagjai között egyaránt találunk tényleges és nyugdíjas vasutasokat. A zenekarnak az a célja, hogy ne csupán szórakoztassa a város lakosságát és a vasutas dolgozókat, hanem minél szélesebbkörű, átfogóbb zenei műveltséget is nyújtson számukra. A közkedveltséget a zenekar vezetői és tagjai helyesen úgy értelmezik, hogy ez kötelezettséggel is jár: jó munkára, a zenekultúra minél lelkiismeretesebb, alaposabb művelésére és terjesztésére kötelezi őket.

ifj. Billisich Antal

Budapest-Ferencváros csomópont dolgozói nyerték a vasúton a felszabadulási serleget

A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának és a *Szakszervezetek Országos Tanácsa* elnökségének határozata alapján a felszabadulási versenyben derekasan küzdő vasúti üzemek közül *Budapest-Ferencváros* csomópont dolgozói nyerték a felszabadulási serleget.

A magyar vasutas dolgozók együtt ünnepelnek és együtt örülnek Budapest-Ferencváros dolgozóival, hiszen tudják, hogy a ferencvárosiak győzelme az ország minden vasutasának sikere is. A ferencvárosiak munkáját, hősies áradozását nagyszerű eredmények jelezték. A csomópont dolgozói vonatterhelési tervük 105 százalékos teljesítését vállalták. A versenyidőszak alatt kilenc százalékkal teljesítették túl a tervet,

több mint félmillió tonna árut továbbítottak terven felül,

és ezzel 583 darab 1000 tonnás vonat továbbítását takarították meg. Az egy kocsira eső tartózkodási időt 0,3 órával csökkentették, 32 130 kocsit továbbítottak terven felül, ezzel 643 vonat forgalomba helyezését takarították meg. A kereskedelmi szakszolgálat dolgozói 0.9 tonnával többet raktak be egy kocsiba, mint eddig és ezzel hét százalékkal túlteljesítették tervüket. A fajlagos kocsimozgatási tervet 13 százalékkal teljesítették túl, ami azt jelenti, hogy az egy kocsira eső mozgatási időt 5,3 percről 4.8 percre csökkentették. A vontatási szolgálat dolgozói

6016. tonna szén megtakarítását érték el,

s ezzel 1 143 040 forintot juttattak vissza népgazdaságunknak.

A pályafenntartási szakszolgálat is kimagasló eredményeket ért el. A fenntartási tervben előírt vágányszabályozási munkálatoknál 53 600 talpfát, az állomási vágányhálózatban pedig 28 600 talpfát hoztak üzembiztos állapotba aláveréssel. A sok kiváló, áldozatos munkát végző dolgozó közül is kiemelkedik *Kántor György* rendelkező forgalmi szolgálattevő, *Szabó II. Ferenc* kocsimester, *Szücs IV. János* kocsirakományi raktárnok, *Vincze István* tizenegyszeres sztahanovista mérnök, *Gábor Gusztáv* tizenegyszeres sztahanovista főpályamester, *Pákozdi Viktor* Munkaérdemrendes főmozdonyvezető.

A felszabadulási serleg

(Kovács Géza felv.)

A felszabadulási versenyben részvevő vasutas dolgozók lapunkon keresztül is elvtársi üdvözletüket küldik Budapest-Ferencváros csomópont dolgozóinak és kívánják, hogy jó munkával, példamutatással továbbra is őrizzék meg harcos erényeiket, maradjanak a szocializmus építésének, a népjólét megteremtésének élharcosai.

Az anyák konferenciájára, a magyar anyák békeünnepére készülnek a Déli-fűtőház dolgozó női

Jóleső, örömteli érzés olyan szolgálati helyen tett látogatásról beszámolni, ahol nemcsak a jól végzett munka eredményeivel találkozunk, hanem többel — valami olyan többlettel is, ami nem fejezhető ki százalékokban, amit nem lehet felírni a versenytáblára. Mi ez a többlet? Mielőtt válaszolnánk, írjuk le *Budapest-Déli fűtőháznál* tett látogatásunkat.

„A béke és szeretet fegyvere az anyák kezében van"

Az MNDSZ-szervezetet kerestük, azzal a kérdéssel, hogyan készülnek a fűtőházban dolgozó nők a magyar anyák országos konferenciájára és a júliusban tartandó *anyák világkongresszusára.* De mielőtt a kérdéssel a helyi MNDSZ-szervezet elnökéhez fordultunk volna, asszonyokkal, lányokkal beszélgettünk. Özvegy *Kulcsár Gyuláné* takarítónővel például, akinek férje a háború egyik késői áldozata lett: tüdőlövés miatt halt meg, évekig tartó szenvedés után, 1947-ben. S *Kulcsárné* hat gyermeket nevelt fel, egyik fia a kőszegi vasutas nevelőintézet jelesen tanuló növendéke. És beszélgettünk *Szabó Viktornéval,* az ő férje is a háború áldozatai között van. *Szabóné* egyedül dolgozik három gyermekéért. Ők különösen mélyen átérzik, milyen mérhetetlen szenvedést jelent a háború minden embernek, de sokszorosan többet a gyermekes anyáknak.

Valamennyi anya hangja csendült ki özvegy *Farkas Józsefné* szavaiból, amikor elmondta, hogy három gyermeke békés, boldog jövőjéért dolgozik.

— *Minden asszony, minden anya* — mondotta — *nagy érdeklődéssel várja az anyák konferenciáját, majd az anyák világkongresszusát, hiszen ezek a nagyarányú megmozdulások a mi erőnket bizonyítják, azt az erőt, amely ki fogja csavarni a háborúra uszítók kezéből a gyilkos fegyvert. Tudjuk, hogy a mi kezünkben még erősebb fegyver van, a szeretet, a béke és a munka szeretete.*

Ünnepi műszak az anyák konferenciája tiszteletére

A Déli-fűtőház dolgozó női, a hét MNDSZ-brigád, felajánlották, hogy az anyák konferenciáját megelőző héten, *május 1-től 7-ig ünnepi műszakot tartanak.* A műszak napjai alatt még tisztább, még gondosabban takarított kocsikat adnak át az utazóközönségnek, de a munka kiváló minősége mellett az anyagtakarékosságot sem tévesztik szem elől.

Az adminisztratív dolgozók sem akarnak kimaradni a versenyből. A műszakban versenyt kezdenek az író- és irodaszerekkel való takarékosságért, a hosszabblejáratú, vasutasnapig tartó versenyben négy százalékkal akarják csökkenteni az írószerek felhasználását, továbbá el akarják érni, hogy egyszerűbbé tegyék az adminisztrációt.

— Nagyon büszkék vagyunk rá — mondotta *Szőcs Károlyné* elvtársnő, a fűtőházi MNDSZ-szervezet elnöke — hogy az Üzemgazdasági Értesítő legutóbbi számában a miniszter elvtárs megdicsérte kocsijaink tisztaságát, kocsitakarító személyzetünk munkáját példaként állította a többi műszaki kocsiszolgálat dolgozói elé. Dolgozó nőink közül legutóbb is többen kaptak jutalmat, így *Hász Ferencné, Balázs Lászlóné,* özvegy *Marx Károlyné.* További jó munkánkkal mi is részesei akarunk lenni az anyák konferenciája és az anyák világkongresszusa sikerének, erősíteni akarjuk a világ asszonyainak békeharcát. Az anyák napját eddig is minden évben megünnepeltük, az idei május 8-ára még nagyobb lelkesedéssel készülünk, hiszen ez a nap egyben a magyar anyák nagy békeünnepe is lesz.

S befejezésül most már válaszolhatunk arra a kérdésre is, mi volt az a többlet, ami a becsületes, jó munka eredményein túl olyan megkapóan mutatkozott meg a Déli-fűtőház dolgozó asszonyainál. A béke határtalan szeretete, a gyermekek boldog jövőjét építő akarat, amely forrása minden örömnek, minden emberi boldogságnak.

Új élüzemeink

1955. első negyedévének értékelése alapján a Közlekedés- és Postaügyi miniszter és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete központi vezetőségének vándorzászlóját a következő szolgálati helyek nyerték el:

Állomási szolgálat: Miskolc személypályaudvar, Rákosrendező-pályaudvar, Szolnok állomás.

Vontatási szolgálat: Budapest-Keleti fűtőház, Tapolca fűtőház.

Műhelyi szolgálat: Debreceni Járműjavító ÜV.

Távközlő és biztosítóberendezési szolgálat: Pécsi TBKE.

Egyéb vállalatok: MÁV Vasúttervező ÜV.

Élüzem-címmel és pénzjutalommal a következő szolgálati helyeket tüntették ki:

Állomási szolgálat: Debrecen, Dombóvár, Barcs, Bátaszék, Budapest-Déli pu., Budapest-Józsefváros, Celldömölk, Eger, Filatorigát, Tapolca, Tatabánya-felső, Budapest-Nyugati pu., Győr, Hegyeshalom, Komló, Kőbánya-felső pu., Pécs, Pécsbányarendező, Rákospalota-Újpest, Szeged, Somogyszob, Sztálinváros, Törökszentmiklós, Veszprém-külső pu.

Vontatási szolgálat: Bátaszek fűtőház, Budapest Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Budapest Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Budapest Keleti motorszín, Cegléd fűtőház, Makó motorszín, Mezőhegyes fűtőház, Nagykanizsa fűtőház, Pusztaszabolcs fűtőház, Salgótarján fűtőház, Szeged fűtőház, Szentes motorszín. Szolnok fűtőház, Záhony fűtőház.

Műhelyi szolgálat: Szolnoki Járműjavító ÜV., Szombathelyi Járműjavító ÜV.

Pályafenntartási szolgálat: Budapest-Ferencváros, Békéscsaba, Budapest-Józsefváros, Dombóvár, Hódmezővásárhely, Kiskunhalas, Pécs, Szekszárd, Székesfehérvár, Szeged, Szolnok, Vác, Veszprém — pályafenntartási főnökségek, Épületfenntartó Főnökség.

Pályaépítő szolgálat: Budapesti Építési Főnökség, Fatelítő ÜV.

Kereskedelmi szolgálat: Szolnok Rakodási Főnökség.

Egyéb vállalatok: MÁV Hídépítő Főnökség.

Távközlő és biztosításberendezési szolgálat: Budapesti Szerelésvezetőség, Debr. TBKE, Szombathelyi TBKE.

Anyagszerkezelési szolgálat: Debreceni Osztószertár.

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesítették a következő szolgálati helyeket:

Állomási szolgálat: Egerfarmos, Emőd, Dombóvár-alsó, Gerje, Kóny, Mezőcsát, Polgárdi, Pusztamonostor.

Anyagszerkezelési szolgálat: Debrecen műhelyi szertár, nyíregyházi szertár, Szeged rendező.

Az elismerések és kitüntetések legyenek azok számára is buzdítóak, akiknek még nem sikerült felzárkózniok a legjobbak közé. Kövessék az élenjáró vasúti üzemek dolgozóinak példáját, hasznosítsák a felszabadulási verseny tapasztalatait. Csakis ezzel, az eredmények továbbfejlesztésével biztosíthatjuk második ötéves tervünk vasúti feladatainak kellő megalapozását és előrehaladásunkat a szocialista vasút megteremtésének útján.

VASÚTI MUNKÁSOK AZ ELSŐ MÁJUS ELSEJÉN

Hatvanöt év óta ünneplik a világ dolgozói május elsejét, a világ munkásai testvériségének napját. 1889. júliusában, a II. Internacionálé (párizsi) alakuló kongresszusán hozott határozat kimondta, hogy május elseje: a nemzetközi munkásság harcos ünnepe, amely napon az egyes országok proletariátusa tüntető munkabeszüntetéssel és felvonulásokkal követeli a politikai szabadságjogok, a nyolcórás munkanap törvénybeiktatását, munkavédelmi törvények megalkotását stb. A magyar munkásosztály is megünnepelte 1890-ben az első május elsejét.

★

Az osztrák gyarmati elnyomás, a magyar nagybirtokosok és nagytőkések kizsákmányolásának súlyos terhei s igája alatt nyögött ebben az időben az ország dolgozó népe. Különösen nehéz körülmények között éltek a vasutas proletárok. Helyzetük sok tekintetben rosszabb volt, mint a magánüzemek munkásaié. Embertelen volt a bánásmód és kevés a kereset. A napi munkaidő a „rendesnek" számító 10—11 óra helyett gyakran 14—15 óráig tartott. Hiányoztak a legelemibb egészségügyi és munkavédelmi berendezések. Gyakoriak voltak a súlyos balesetek és halálesetek. Az öltöző-, mosdó- és étkezőhelyiségek ismeretlenek a vasúti munkások előtt.

Érthető, hogy a magyar vasúti munkások körében kedvező fogadtatásra találtak a párizsi kongresszus határozatai. A kongresszus bátorítást, biztatást adott a nagyobb darabkenyérért, az emberi jogokért harcoló vasutasoknak. Közvetlenül a kongresszus után a budapesti személy- és teherpályaudvarok váltóőrei indítottak mozgalmat fizetésük felemeléséért.

A vasúti munkások — éppúgy, mint a többi üzem és szakma munkásai — harcos lelkesedéssel készültek az első május elsejére. A MÁV budapesti főműhelyének munkásai április 16-i nagygyűlésükön nemcsak azt mondották ki, hogy teljes számban résztvesznek a felvonuláson, hanem az igazgatósághoz is felterjesztették kívánságaikat. A kérvény, amelyet a gyűlés egyhangúlag elfogadott, a betegsegélyezés reformjával, a munkabérek és egyezményi arazás lényeges felemelésével és a munkaidő csökkentésével kapcsolatos követeléseket tartalmazta. A nyolcórás munkanapról a határozat a következőket mondta: „*. . . a tízórás rendes munkaidőt nyolcórás időtartamra kérnénk leszállítani, hogy így mind szakmáinkban, mind pedig szellemileg kiképezhetnők magunkat, ami a gyakorlatban végzett munkánkra nézve nagy előnnyel bírna.*" (Népszava, 1890. május 11.)

A kérések a nemzetközi proletariátus általános követelései voltak. Ezeknek a gyűlés határozatába való felvétele az élenjáró vasúti munkásoknak a nemzetközi munkásmozgalommal való szolidaritását mutatja.

★

A kormány meg akarta hiúsítani a munkások május 1-i tüntetését. Budapesten a rendőrség nem engedélyezte a tervezett nagyarányú felvonulást. Ennek ellenére 60 000 munkás kisebb-nagyobb csoportokban — üzemenként vagy szakmánként —, vonult a Városligetbe. Ott voltak „*a m. kir. államvasutak munkásai*". A „*MÁV műhelyének munkásai ezeren voltak*". (Pesti Hírlap, 1890. május 2.).

A vidéki vasúti műhelyek munkásai is részt vettek május elseje megünneplésében. A belügyminiszter és a kereskedelemügyi miniszter mindent megtett, hogy megakadályozza a vidéki vasúti műhelyek munkásait május elseje megünneplésében. (Lásd: Magyar Május Elsejék, Szikra, 1953. 99. l.) A sátoraljaújhelyi műhely munkásai „*május elsején, a legragyogóbb tavaszi napon, a világraszóló munkástüntetés nagy napján*" a közeli borsi erdőben ünnepeltek. Bár a helyi újság egyszerű majálisnak akarta feltüntetni a munkások ünnepét, mégis kénytelen volt megállapítani, hogy a sátoraljaújhelyi vasúti műhely munkásainak ez a megmozdulása is „*demonstrálni akarta a munkásmozgalmat*". (Zemplén, 1890. május 4.).

Pécsett a gyári munkások közül egyedül a *Mohács—Pécsi Vasút* műhelyének munkásai ünnepelték munkaszünettel az első május elsejét. (Ruzsás István: A pécsi Zsolnay-gyár története, Bp., 1954. 112—113. lap.)

★

Az első május elsejei munkástüntetéstől megrémült uralkodóosztály kívánságára 1891-ben a kormány megtiltotta május elsejének munkaszünettel és felvonulással való megünneplését. A kereskedelmi miniszter utasította a vasút vezetőit és a műhelyfőnököket, hogy a vasúti munkásokat tartsák munkában május elsején. „*Mindazon munkások, akik május elsején a munkát abba fogják hagyni, a munkából azonnal elbocsátandók. Figyelmeztesse erre munkásait azon hozzáadással, hogy ezen okból elbocsátott munkásaink intézetünk egy műhelyében sem fognak többé foglalkozást nyerni . . .*" (M. M. I. Arch. MÁV Ig. 45 342—1891.) Az üzletigazgatók és műhelyfőnökök május elseje előtt azt jelentették az igazgatóságnak, hogy a munkásokat „*lehangolta a rendelet*", de „*a tilalom következtében szándékukról lemondtak*". A budapesti főműhelyfőnök jelentésén még meg sem száradt a tinta, amikor a műhelyi munkások között kézről kézre járt a május elseje megünneplésére szólító verses felhívás, amelynek utolsó versszaka a következőképpen hangzik:

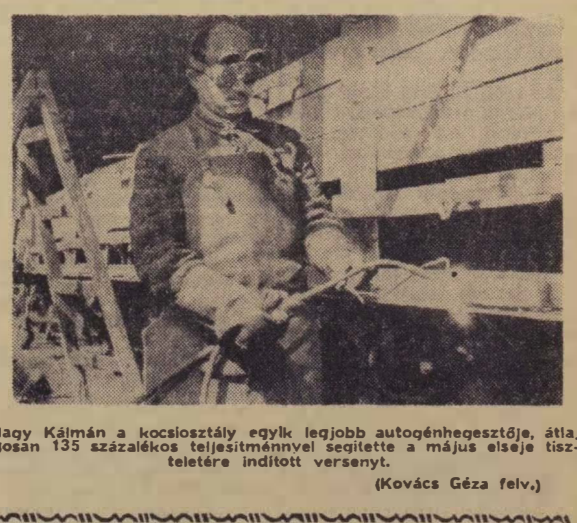
„Fel hát! Mindannyian testvérek,
Bontsuk ki a beburkolt zászlót,
S lobogtassuk hadd lássák mindenek,
Érjünk mi is végre egy kis jobb világot!"

A vasúti munkások később sem mondtak le május elsejének megünnepléséről. Nehez körülmények között folyt a harc az imperialista kormányok, munkásellenes vasutigazgatók s az őket kiszolgáló szociáldemokrata vezérek ellen május méltó megünneplésért.

A dicsőséges szovjet hadsereg által felszabadított népünk a szocializmus építése terén elért új munkasikerekkel emlékezik vissza az első május elsejére és köszönti a tizenegyedik szabad május elsejét!

GADANECZ BÉLA

A SZOLNOKI JÁRMŰJAVÍTÓBAN



Nagy Kálmán a kocsiosztály egyik legjobb autogénhegesztője, átlagosan 135 százalékos teljesítménnyel segítette a május elseje tiszteletére indított versenyt.

(Kovács Géza felv.)

KÖZLEKEDÉS DOLGOZÓI! JÁRMŰVEITEK BECSÜLETES GONDOZÁSÁVAL, A VASUTAK ÉS KÖZUTAK PÉLDÁS RENDBENTARTÁSÁVAL BIZTOSÍTSÁTOK A SZEMÉLY- ÉS TEHERFORGALOM ZAVARTALANSÁGÁT!

Csökkentsék tovább a vonatok tartózkodási idejét Kelenföldön

A robogó vonat lassítani kezd, majd megáll. Nem áll a jelző. Kelenföld megint nem fogad! A vonat Pécstől Albertfalváig menetrendszerint közlekedett, most „verik el" a kelenföldi bejáratnál. A vonatvezető bosszúsan nézegeti az óráját. *„Már megint eljöttünk rendesen Pestig és itt késünk"* — mondja dühösen

Naponta előfordul az ilyen eset, de nemcsak Kelenföldön. A vonatok sokszor kétháromszáz kilométerről menetrendszerűen érkeznek a főváros előtti állomásokig és itt késleltetik meg őket.

Melyik a fontosabb?

Találomra felütjük *Kelenföld* állomás forgalmi naplóját. Két napot nézünk meg, április 11-ét és 16-át. Április 11-én a közlekedő 83 személyszállító vonatból hatot állítottak meg a bejárati jelzőnél, 16-án 85-ből ötöt. Ezenkívül az állomásban hét vonatot késleltettek meg. Látszólag kis számok ezek. De ha összeadjuk a perceket, órákat jelentenek. Mi az oka ennek?

Közismert, hogy Kelenföld állomásnak a Budapest felőli bejárata, de az ellenkező oldal kijárata is keresztirányú. Sokszor problémát okoz a forgalmi szolgálattevőnek: mi a fontosabb? Ha megállít egy személyszállító vonatot, esetleg a *ferencvárosi* rendezőpályaudvarnak segít azzal, hogy a teherforgalmat nem tartóztatta fel. Ha egy tehervonatot állít meg — lelkiismeretfurdalást érez, mert gyárak, üzemek dolgozói várhatják a szállítmányt és lehet, hogy Ferencváros rendező munkájában is fennakadást okoz.

Van olyan vonat, például a sztálinvárosi 5112-es munkásvonat, amelynek megállítása a jelzőnél úgyszólván „törvényszerű". Ez a vonat egy másikkal egy időben érkezik és amíg keresztmozgás van, addig meg kell állítani. Figyeljen fel erre a vonatra a budapesti igazgatóság III. osztálya és adjon több segítséget Kelenföldnek, hogy előírásszerűen fogadhassa az 5112-est.

Rendszeresen megkésik Kelenföldön a 26-os és 1026-os személyvonat, melyek egy időben érkeznek az állomásra, és onnan keresztbe járnak ki. Április 16-án az 1225-ös 16 perc késéssel érkezett Székesfehérvárról Kelenföldre és onnan 59 perc késéssel indult tovább. Ez azért történt, mert a Déli pályaudvarról térközre követve egymást öt szombati személyvonat jött Kelenföldre.

Az állomáson rendszeresen túltartózkodik az 1211-es, amelyik késett érkezése miatt vár a Budapest-Déli pályaudvarról érkező 1320-as és 1038-as vonatokra.

Jobb együttműködést

Nem lehet azt mondani, hogy ezek a hibák mind a kelenföldi dolgozók hibájából erednek, hiszen nagyon sok nehézséggel meg kell küzdeniük. De a kelenföldi forgalmi szolgálat munkája sem hibamentes. Előfordul olyan eset, hogy a forgalmi szolgálattevő „túlfogad": nincs elég szabad vágány és mégis befogadja az érkező vonatot. Sokszor megígérték már, hogy a „nehezebb" személycsoportok előtt a forgalmi szolgálattevő megbeszéli a teendőket a szomszéd állomásokkal. Ezt az igéretüket még mindig nem váltották valóra, pedig nagy segítséget jelentene, ha jobb kapcsolatuk lenne a szomszéd állomásokkal.

Gyökeresen meg kell javítani az együttműködést a menetirányítóval is. Április 20-án az 1528-as gyorstehervonatot azért késleltették Kelenföldön, mert nem volt jó kapcsolatuk a menetirányítóval.

Ebben a cikkben túlnyomó részt a hibákat tárgyaltuk és keveset szóltunk az eredményekről. Pedig az is van bőven Kelenföldön. Az elmúlt hetekben komoly javulás történt a személyszállító vonatok menetrendjének biztosításában. Az állomásnak ezen a megkezdett úton kell továbbhaladni, hogy a nemsokára meginduló nyári forgalomban becsülettel helytállhasson.

B. I.

Fiatalok! Szeretettel vár benneteket a MÁV repülőklub

Kevesen ismerik azokat az eredményeket, amelyeket a MÁV repülőklub a felszabadulás óta elért. Pedig ezek az eredmények igazán biztatóak és még nagyobbak is lehetnének, ha a vasutas DISZ-szervezetek fokoznák a MÁV repülőklub támogatását. A DISZ szervezetekben még sok az olyan fiatal, aki szívesen indulna „a levegő meghódítására" s ezeket a fiatalokat még jobban lelkesítené, ha ismernék a MÁV repülősök nagyszerű sikereit.

1954-ben az országos versenyen a vasutas repülők a második helyet nyerték el és budapesti viszonylatban az első helyre kerültek. A MÁV repülőklub az 1954-es kiképzési tervet a repülés terén 163, az összkiképzési tervet pedig 136 százalékra teljesítette.

A fiatal vasutas repülők nemzetközi viszonylatban is elismerést szereztek. A felszabadulás óta a magyar modellezők 52 nemzetközi rekordot állítottak fel, az ötvenkettőből huszonhármat a MÁV repülőklub fiataljai. 158 országos rekordból 59 dícséri a vasutas modellezőket.

De nemcsak modellezésben, hanem a repülésben is évről-évre nőnek az eredmények. 1954-ben 1500-zal több vitorlázó felszállást hajtottak végre a klub tagjai, mint 1953-ban. A levegőben eltöltött idő az 1953 évi 177 óráról 1954-ben már 883 órára emelkedett. Vitorlázó repülőgépvezetői vizsgát nyolcszor annyian tettek, mint három évvel ezelőtt.

Ezeket az eredményeket nem érhette volna el a MÁV repülőklub a DISZ segítsége nélkül. De éppen ezek az eredmények hívják fel a figyelmet arra, hogy nagyobb támogatással még jobb eredmények születhetnek, hiszen igen nagy még a vasúton azoknak a fiataloknak a száma, akik csak hírből ismerik a repülés, az ejtőernyős ugrás, a modellezés szépségeit.

A repülősport erősítését segíti a közelmultban az MRSZ és az MSZHSZ egyesítéséből létrejött Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség is. Az új szövetség még több lehetőséget nyújt arra, hogy a fiatalok meghódítsák a levegőt, megtanulhassák a „bátrak sportját", az ejtőernyős ugrást és a modellező szakkörökben új, nagyszerű gépeket építsenek. Minden fiatalt szeretettel vár a MÁV repülőklub Budapesten, Szombathelyen és Pécsett. De a többi városokban is megtalálhatják a fiatalok a MAÖHSZ szervezeteit.

Az 548-as Utasellátó pavilon ablaka mögül...

Az 548-as Utasellátó pavilon semmiben sem különbözik a többitől. Éppen úgy áll, félig bent a váróteremben, félig kint az állomás perronján, mint a többi száz meg száz társa. Éppen úgy ostromolják két oldalról a csodálatosképpen sohasem egyesével, hanem mindig hullámokban érkező utasok, mint a folyó hullámai a szigetet.

— Tíz Kossuth... Képeslapot kérek... Van savanyú cukor?... Mennyibe kerül az a baba?... Gyorsan egy 40 filléres bélyeget, indul a vonatom..

Az idén 32 éve, hogy *Müller Margit* pavilonkezelő ott ül a huzatos kis bódéban, az utashullámok-ostromolta szigeten, 32 éve ugyanazon a helyen. Debrecen állomáson. Hány százezer utasnak „indult a vonata" ezalatt, milyen változásokat látott Müller Margit a kettős üvegen: szemüvegén és a pavilon ablakán keresztül? A legszörnyűbb vihar sebeit még kiáltóan hirdetik az állomás bombasérült falai, de alig néhány méterre már új házak sorakoznak, egyiknek a tűzfalán innen is jól el lehet olvasni a feliratot: *„MÁV Rendelőintézet."*

Éppen vonatmentes — tehát viszonylag vásárlómentes — időt sikerült elcsípnünk, meg is jegyzi *Müller Margit* mindjárt a beszélgetésünk elején:

— Lám, az elvtárs olyankor jött, amikor ráérek elmondani a problémáimat, amelyek azt hiszem, közösek a többi pavilonkezelőével. Az Utasellátó központból mindig a legnagyobb forgalom idején jönnek, s olyan hamar elmennek, hogy mire térülök-fordulok, már nyomuk sincs... Bizony, nem nagyon érdekli őket a mi gondunk, bajunk, de még a javaslataink sem...

Egy-két javaslatot. panaszt fel is jegyeztünk, hátha így eljut az Utasellátó központ „füléhez". Ime: egészségügyileg erősen kifogásolható, hogy ugyanabban a szűk bódéban árulnak cukorkafélét, csomagolatlan csokoládét, mignont, ahol trafikárut. A finom dohánypor mindent belep, nem lehet védekezni ellene. Legalább ott, ahol több árusító hely van, válasszák külön a cukorka és a dohányárusítást. A másik: ne küldjenek egyszerre nagymennyiségű csokoládéárut. Legutóbb egyszerre egy mázsa csokoládé dessertet kapott az 548-as pavilon. Az ilyen nagy mennyiség hosszú ideig hever a raktárnélküli bódéban, romlik a minősége, pedig — mint Müller elvtársnő mondja — az Utasellátó arról volt híres, hogy mindig friss áruja volt.

— A vevőkről? — felel későbbi kérdéssel a kérdésünkre és elmosolyodik: — Ha azon az elven lennék, hogy a vevőkről vagy jót, vagy semmit, akkor aligha kapna választ. De én már megszoktam, hogy itt mindenki siet.

— Általában — folytatja — a vásárlási kedv igen megnőtt. Különösen a legutóbbi öt évben mérhető ez le, amióta sokkal változatosabb, gazdagabb az árukészletünk. Gyakran keresnek drágább játékokat — volt egy lovasjáték, 25 forint áron, éppen ezért csak kettőt mertem rendelni belőle. Egy nap alatt elvitték mind a kettőt. A hetilapok órák alatt elfogynak. Nőtt a kereslet külföldi, idegennyelvű lapokban is. De a drágább könyveket is szépen veszik, igaz ebben szerepet játszik az is, hogy nagyon keveset kapunk az Olcsó Könyvtárból.

Éppen végszóra jelenik meg az ablak előtt egy fiatalasszony. Rövid szemlélődés után rámutat *Barabás Tibor* Kossuth-díjas író új elbeszéléskötetére:

— Ezt kérném.

— Tizenöt forint — mondja Müller Margit várakozóan. De a fiatalasszony máris nyújtja a pénzt, s már elmenőben belelapoz a könyvbe.

Ugy látszik vonat érkezett, mert mindkét oldalról erős ostrom alá kerül a pavilon. El is búcsúzunk. Müller elvtársnő még megjegyzi:

— A vásárlók igényei mindig növekednek. Ezért fontos a kellő mennyiségű és választékos, friss áru. A dohányosok közül például nagyon sokan áttértek a Kossuthról az Ötéves Tervre meg a Harmoniára. De igen kapós az új Mentha cigaretta is. Ugyanígy nagyon keresik a jóminőségű cukorka- és csokoládéárut. A jó áruellátás tehát a legfontosabb, mert azt szeretnénk mi pavilonkezelők, ha minden vevő elégedett lenne az Utasellátóval...

Bi —

A Központi Vezetőség márciusi határozatának megvalósításáért

– A szakszervezet központi vezetőségének ülése –

A Vasutas Dolgozók Szakszervezete központi vezetőségének április 22-i ülésén — mint röviden már jelentettük — megtárgyalták a párt *Központi Vezetősége* márciusi és a SZOT V. teljes ülése határozatát. Az elnöklő *Gróf* József elvtárs, a budapesti területi bizottság vezetője ünnepi szavakkal emlékezett meg *Vlagyimir Iljics Lenin* 85. születésnapjáról. A megemlékezés után a legutóbbi központi vezetőségi ülés óta eltelt eseményekről számolt be, több más között a felszabadulási versenyről, a szakszervezet elnökségének a verseny sikerét előmozdító intézkedéseiről.

Az elnökség beszámolója következett ezután.

Az elnökség beszámolója

— Az egész dolgozó néppel együtt a szervezett vasutas dolgozók lelkesedéssel fogadták pártunk Központi Vezetőségének márciusi határozatát — kezdte beszédét *Gáspár* elvtárs a szakszervezet elnöke. — A határozat az anyagi és kulturális felemelkedés, az életszínvonal fokozatos emelésének egyedüli járható útját jelöli meg. Jelentőségét aláhúzza, hogy *megmutatta a jobboldali elhajlás okozta hibák kijavításának útját szakszervezetünk számára is.*

Rámutatott, hogy a Központi Vezetőség határozata utal a tömegszervezetekben, így a vasutas szakszervezetben is megmutatkozó jobboldali elhajlás megnyilvánulásaira. *Az ilyen megnyilvánulásokért elsősorban a szakszervezetben dolgozó kommunista vezetőket terheli a felelősség.* Ha ezt nem látjuk be, nem tudjuk a hibákat kijavítani. *A szakszervezeti munkában, a szakszervezeti aktívák körében eléggé általánossá vált annak figyelmen kívül hagyása, hogy a népjólét emelése lehetetlen a termelés növelése, az önköltség csökkentése, a munkafegyelem megszilárdítása, a minőség javítása, a lógósok, a lazaságok, a bércsalások, a selejt elleni küzdelem nélkül.*

Hibák, mulasztások

Adatokat sorolt fel ezután a beszámoló az elmondottak alátámasztására. A múlt évben 164 millió forinttal emelkedtek a bérek a vasúton. 23 508 000 forintot tett ki a béralap túllépés, amely mögött ténylegesen megtermelt érték nem volt, mert ugyanakkor az elegytonnatervet 98,8 százalékra, a tehervonati átlagos utazási sebességet csak 12,3 kilométerre, a tehervonatok átlagos terhelését 726 tonna helyett 709 tonnára teljesítették.

A tavaly bevezetett jutalmazási rendszer a munkafegyelem megszilárdítását, a jobb munkára való ösztönzést célozza, de nem mindig éri el ezt a célját. A szolgálati vezetők legtöbb esetben a *„jó főnök"* szerepét játszva, figyelmenkívül hagyják a mozgalmi szervek javaslatait és *„egyenlősdi"* alapján osztják szét a jutalmakat. *A jutalmazásnak ez a módja nem ösztönzi a dolgozókat többtermelésre, munkafegyelemre, ellenkezőleg, gátolja ezeket.*

Hiba volt, hogy *egyes üzemi bizottságok több esetben indokolatlanul követelték a munka- és védőruhákkal való ellátás kiterjesztését.* Előfordult, hogy több helyen *illetéktelenekre juttattak védőruhát, a jogosultaknak pedig nem.* Ez történt például az esőköpenyekkel a Hámán Kató fűtőházban.

A munkafegyelem lazulásának egyik jellemző megnyilvánulása *a táppénzesek létszámának emelkedése. A táppénzesek száma a tavalyelőtti 3,6 százalékról az elmúlt évben 4,9 százalékra emelkedett. Ennek következtében 339 794 munkanappal több esett ki a termelésből. Ez naponta 1036 személynek munkából való elmaradását jelentette.* Növekedett a táppénz- és gyógyszerköltség is. Azért van ez, mert a társadalombiztosítási szolgáltatásoknál lévő lazaságok ellen *a szakszervezeti funkcionáriusok nem harcolnak elég következetesen.*

A vasút fejlesztése elképzelhetetlen a nehézipar fejlesztése nélkül

Gáspár elvtárs ezután áttért *az 1955. évi feladatok ismertetésére.* A Központi Vezetőség határozata előírja, hogy a szocialista ipar termelését 1954-hez viszonyítva ebben az évben 5,7 százalékkal kell emelni. Ebből kiindulva a vasútnak az idén 2,4 százalékkal több árutonnát kell elszállítani. Ez a múlt évinél 1 532 000 tonnával jelent többet. A fajlagos üzemanyagnál 2,5 százalék megtakarítást kell elérni, az önköltséget pedig 1,7 százalékkal kell csökkenteni.

A szakszervezeti feladatokról szólva hangsúlyozta a beszámoló, hogy *a szakszervezet munkájában is érvényesíteni kell a nehézipar fejlesztésének elsőbbségét, mert a vasút fejlesztése elképzelhetetlen a nehézipar fejlesztése nélkül.* A nehézipar adja azokat az eszközöket, amelyek az egyre növekvő vasúti szállítás lebonyolításához szükségesek. Sürgősen új kocsikra, új villany- és Diesel-motorokra van szükség. Ezt a követelményt az ipar nem tudná teljesíteni, ha érvényesülne a nehézipar elsorvasztásának jobboldali politikája.

A Központi Vezetőség határozata világosan megjelöli a szakszervezetek előtt álló legfőbb feladatot: *megértetni a dolgozókkal, hogy minden a termelésen, a tervek részletekben való ütemes, egyenletes és gazdaságos teljesítésén múlik.* Ahhoz, hogy ezeket a feladatokat valóra válthassuk, egyrészt *állandóan gondoskodnunk kell a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáról, másrészt mozgósítani kell a legszélesebb tömegeket, elő kell segíteni kezdeményezésük és alkotó tevékenységük kibontakozását. Ehhez a legeredményesebb eszköz a munkaverseny, a Sztahanov- és újító-mozgalom.*

Felhívta a figyelmet a beszámoló a versenymozgalom hibáira, a formális vállalásokra, a dolgozók javaslatainak elhanyagolására és hangsúlyozta: *el kell érni, hogy a kötelezettségvállalások mindenütt a helyi tervek minden részletében való teljesítésére, a termelékenység emelésére, az önköltség csökkentésére, a minőség megjavítására irányuljanak.* A megvalósítás módjainak ismertetése után nyomatékosan hangsúlyozta, hogy a Központi Vezetőség március 4-i határozatának végrehajtását minden szakszervezeti szerv harci programjává kell tenni.

Hozzászólások

A beszámolót követő vitában *Tamás* Sándor (Debreceni Építési Főnökség) elmondotta, hogy *a dolgozók körében sok elégedetlen hang volt Nagy Imre elvtárs jobboldali elhajlásra vezető politikájával szemben. Súlyos hiba, hogy ezt a mozgalmi és szakvonali vezetők nem közölték a felsőbb szervekkel.* Jobb szakszervezeti káderpolitikát sürgetett. A káderek között *nagy a fluktuáció.* A két-háromévvel ezelőtt iskolát végzettek ma már nincsenek funkciókban, az üzemi bizottságokat többnyire új, tapasztalatlan elvtársak vezetik, amiből sok hiba származik. *Vajda* János (Békéscsaba állomás) *helyeselte a beszámolónak azt a javaslatát, hogy a fegyelemsértőket, a bércsalókat, táppénzcsalókat, notórius lógósokat állítsák társadalmi bíróság elé. Szűcs István* (salgótarjáni fűtőház) a bizalmiakkal való foglalkozás fontosságáról szólt. Ő naponta elbeszélget a bizalmiakkal nemcsak a szolgálati helyen, hanem otthonukban is. Helyes volna, ha ismét bevezetnék az összevont központi bizalmi-értekezleteket. *Pozsgai Kálmán* (Pécs) a menetközbeni tervmódosításokat bírálta és kérte: *a szakszervezet foglalkozzon többet a fiatalokkal. Szoboszlai* elvtárs (Hámán Kató fűtőház) a sok felesleges időt és energiát elrabló kimutatások ellen emelte fel szavát és kérte: *az átszervezéseket úgy hajtsák végre, hogy ezzel az adminisztrációt csökkentsék.*

Egymásután szólaltak fel a központi vezetőség tagjai, egymásután sorolták fel azokat a tennivalókat, amelyek a párt Központi Vezetősége határozata nyomán a szakszervezeti munka megjavítása érdekében megvalósításra várnak. A felszólalások során szóba került a verseny hiányosságainak problémája, a DISZ-fiatalokkal való törődés, az oktatás számos kérdése, a szakszervezeti vezetés színvonalának javítása, a termelékenység emelésének, az önköltségcsökkentés fokozásának ügye és sok más kérdés

Bódis János elvtárs (Sopron állomás) javasolta, hogy a központi vezetőség küldjön üdvözlő táviratot az európai dolgozóknak Lipcsében ülésező konferenciájához. A központi vezetőség a javaslatot egyhangúlag elfogadta.

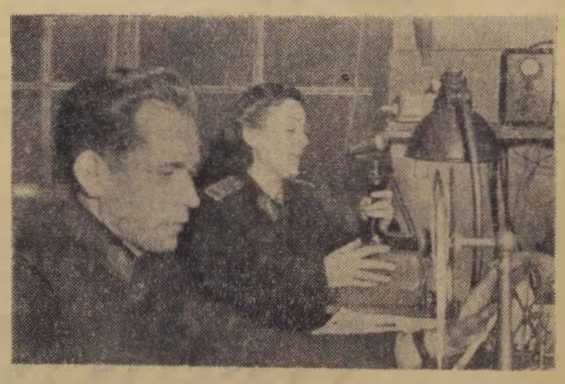
A felszólalások sorát *Bán* elvtársnak, a budapesti területi bizottság elnökének és *Juhász* elvtársnak, a politikai főosztály munkatársának hozzászólása zárta be. Előbbi a területi bizottságok munkájának jobbátételére, utóbbi a bércsalásokban megnyilvánuló ellenséges aknamunka leleplezésére és a párt vezető szerepének lebecsülése elleni határozott fellépésre, a kommunisták felelősségére hívta fel a figyelmet.

Gáspár elvtárs válasza után *a központi vezetőség elfogadta az elnökség beszámolóját és határozatot hozott az abban megjelölt feladatok végrehajtására.*

Az ülés tárgysorozatának második pontjaként a központi vezetőség szervezeti kérdésekben határozott.

Gróf elvtárs zárószavaiban arra hívta fel a központi vezetőség tagjait: *mozgósítsák a dolgozókat a párt Központi Vezetősége határozataiból adódó feladatok minél sikeresebb elvégzésére.*

A HANGOSBEMONDÓNÁL



Az utasok tájékoztatását, testi épségének megóvását jó munkával segíti Kiss Gyuláné elvtársnő Budapest-Nyugati pályaudvar hangosbemondója. Mellette Rezsuha István engedélyes távirász munka közben. (Kovács Géza felv.)

Hiába hull, hiába fúj — állják a sarat

Április közepe is elmúlt, de a megveszekedett idő úgy veri a havasesőt a pályamunkások nyaka közé, csak úgy csördül. Egy ember áll a pályatesten, mindjárt a szakasz elején: *Fülöp Géza* főpályamester, az árvízvédelem aranyéremmel kitüntetett vasutasa, a Munka Érdemérem tulajdonosa, aki nagyszerűen állta meg a helyét a *sztálinvárosi*, a *dunaföldvári*, a *sárszentmiklósi* és *bicskei* vasútépítéseknél, mint főépítésvezető. Figyeli embereit. Ő a vezető, felel értük: egészségükért, munkájukért. A viharos szél csak nem ül el, a látóhatáron szürkés-fekete díszletet „eresztenek alá" a magasból: *ott zuhog csak igazán. Fülöp* elvtárs csak áll, szeme meg sem rebben. Arra gondol, hogy április elején két teljes hétig havazott és zúgó szélvihar, dezsából ömlő eső hátráltatta munkájukat.

Hetven ember dolgozik a padkán itt a Rétszilas—tolnanémedi vonalszakaszon. Gúnyájuk lebeg a szélben, küszködnek az elemek erejével. Már másodszor üzen a kis *Kránicz Janival* a pályamester. — vonuljanak be. A legderekabb ifivel üzen, akinél senki sem tudja szebben kiképezni a padkákat, senki sem tudja úgy végezni a rostálást, mint ő. De a 16 éves Jani gyerek pirosló arcán ott húzódik a csalafintaság: nem azt mondja a vezetőnek, amit vele közöltek társai, csupán ennyit ereszt meg:

— *Az istennek sem jönnek.* — Azzal megy vissza a helyére és még dalol is. De ilyenek ezek a fiatalok valamennyien. Negyven ifjúmunkás dolgozik a szakaszon, ebből tizenhét lány. De nem akármilyen fiatalok ezek. Huszonnégyen DISZ-tagok és el lehet róluk mondani: *ahogyan dolgoznak, ahogyan viselkednek, méltóak is a tagságra. Szamonek Teréz, Csányi Mária, Németh Róza* a szeszélyes időjárás ellenére is 110 százalékot teljesít. *Rabóczki József, Kovács Lajos* és *Maron Ferenc* 115—120 százalékos átlaggal dolgoznak. De talán senkit sem találhatna, akit valamiért meg ne dicsérne *Fülöp* elvtárs. Ez a megállapítás semmi kedvezést nem takar. Szigorú és emberséges vezető *Fülöp Géza*. Egy percig sem feledkezik meg az irányítása alatt dolgozó emberekről. Tanítja, odaadással neveli őket. Szeme úgy pihen a csapaton, mint sasé a fészekben hagyott fiakon. Amikor megkapja a pályamunkások választ, újból mérlegeli: bevonuljanak-e vagy se. Büszke fiaira, leányaira. Tudja, hogy mi tartja őket a pályán, talpfák, kavicságyak, vágányok között még ebben az időben is; a becsületérzés. Megfogadták, hogyha *„fene-fenét eszik is"* — teljesítik felajánlásukat. A határidő pedig közel van.

Életvidám, tetterős fiatalok

Újból végigmegy a szakaszon. A futószalag első részén huszonhét pályamunkás és egy előmunkás dolgozik. Talpfát cserélnek, átszegelnek, pántolnak.

A futószalag másik részén dolgozik egy másik brigád tizennyolc emberrel. Szabályoznak, irányítanak. Ez a csoport végzi a talpfajelölést is.

A futószalag harmadik láncszeme tizenöt emberből áll. A „kis hadseregnek" ez a *„tréne"*. Anyagot szállítanak a munkahelyre, elviszik az ócska anyagot a telepre. Ők végzik a padka elrendezését, a zúzott kőhiány pótlását, a kavicságyak rendezését. A brigádok szorgalmasan, látható életkedvvel dolgoznak. *Fülöp* elvtárs formálta ilyenné őket. Olyanná, amilyenné a párt nevelte őt.

Fülöp Géza lassan, szinte mértékkel lépdel. Az emberei tudják, hogy ez a *„lassú menet"* a munka ellenőrzése nála. Ritkán szól, nem zavarja munkatársait. Igaz, nem is kell azokat nógatni, becsülettel munkálkodnak a nagy szalagon.

Amikor megáll a harmadik brigádnál, megnyugodva látja: kelet felől szétfoszlanak a fellegek, s a nap aranyló dárdái már a földeken állnak. Bolondos egy idő. Megnyugodva gondol arra, hogyha végeznek, a 70 emberrel dolgozó három brigád helyett 10 ember végzi itt a fenntartási munkát, a többiek új vonalra mennek, új feladatokra. Ezzel a módszerrel 1 080 000 forintot juttatnak a népgazdaságnak.

A madocsai napokra gondolt, amikor életét veszélyeztetve sok vasutas társával együtt az áradó Dunát kellett gátak közé szorítani. Maga előtt látta az ötéves szőke *Hajnalkát*, a tízéves éltanuló *Jenőt* és a tizenegyéves *Gézát*, aki abban a kitüntetésben részesült, hogy meghívták a felszabadulási ünnepségekre az élenjáró úttörők között. Boldogság és derű öntötte el *Fülöp Gézát* és fiatalosan, rugalmasan ismét megkezdte a *„lassú menetet"*, a munka ellenőrzését, mert ennek a vonalnak három esztendeig állnia kell a sarat, annak az egymillió forint megtakarításnak jelentkeznie kell a haza felvirágzásában, saját élete javulásában, egy gondtalanabb holnap építésében.

Szelecsényi István

„EZER KILOWATTÓRÁKBAN KELL GONDOLKOZNUNK..."

— Villamosmozdonyvezetők az energiatakarékosságról —

A *Keleti Fűtőház villamosmozdonyszínjében* éppen szolgálatátadás van. A mozdonyvezetők, gépkezelők ilyenkor megbeszélik tapasztalataikat, észrevételeiket — még az a jó, hogy forgalmi dolgozók nincsenek jelen, mert akkor aligha lehetne megakadályozni az éles vitát. Ilyeneket jegyeztünk le sebtében a beszélgetők megjegyzéseiből:

— *Ma is négy óra hosszat tartott az út Budaőrstől—Ferencvárosig... Minden térközben ácsorogtunk... Körülbelül hússzor álltunk meg és hússzor kellett felgyorsulnunk az alig 17 kilométeres úton... Szerintem egy jól kiterhelt villanyvonat minden egyes felgyorsulásnál annyi villamosenergiát fogyaszt, amennyi elég lenne egy kisebb falu áramszükségletének fedezésére...*

— *Igazad van... De azért Bánhida is megérdemel egy-két „kedves" szót... A Komárom felőli bejárat őrhelye mindig késik az engedéllyel...*

A villamosmozdonyok jobb kihasználása

A vélemények összegezéséből az derül ki, hogy nagyon sok a követelmény még a forgalom és a vontatás együttműködésénél. Mint *Varsányi János* elvtárs, mozdonyvezető mondja, a villamosvontatás a leggazdaságosabb, de csak akkor, ha a forgalom a lehető legteljesebb mértékben kihasználja a villamosmozdonyokat.

— A Kandó-mozdonyok sokkal nagyobb teljesítményre képesek, mint amennyi a jelenlegi igénybevételük — magyarázzák a mozdonyszínben — Mozdonyaink naponta legalább 22 órát a forgalom rendelkezésére állnak. Ha a legkisebb átlagsebességet, 50 kilométert vesszük alapul, akkor is minden egyes mozdonyra napi 1100 kilométer jutna. Tehát, ha 22 órából mondjuk 11 órát számítunk a vonatok felvételére, a fordulási időre, állomási tartózkodásra, akkor is napi 550—600 kilométert futhatna minden mozdonyunk. S akkor nem kellene a hegyeshalmi vonalra gőzmozdony Ha pedig csupa villanymozdony dolgozna, legalább 60 százalékkal csökkenne a vonal önköltsége. A villanymozdonyoknál elért *egy százalékos energiamegtakarítás ugyanis annyit jelent, mint a gőzmozdonyoknál 14 százalékos szénmegtakarítás.*

A Kandó-mozdonyvezetők és gépkezelők igyekeznek is minél több villamosáramot megtakarítani, hiszen ennek alapján számítják az ő „szénjutalékukat". Igyekezetük eredménye, hogy az első negyedévben 8,5 százalékkal magasabb a százelegytonna kilométer teljesítményük, mint 1954. első negyedében volt s a magasabb teljesítmény mellett *178 000 forint értékű villamosenergiát takaritottak mea.*

Terv és valóság

(Zárójelben meg kell említenünk egy olyan körülményt, amit sem mi, sem a villamos mozdonyszín dolgozói nem tudnak megmagyarázni. Ez pedig a „vasúti főosztály villamosenergia megtakarítási tervezete" és a gyakorlat közötti összefüggés). A tervezet ugyanis az egész villamosvontatásra, tehát a hegyeshalmi vonalra, a BEV vonalakra és a nyíregyházi kisvasútak vonalára együttesen 100 380 forint villamosenergia megtakarítást irányzott elő 1955-re. Hogyan lehet reális ez a terv, amikor egyedül a hegyeshalmi vonal már az első negyedévben jóval túlteljesítette a villamosvontatás egész évi villamosenergia megtakarítási tervét?

— Nekünk ezer kilowattórákban kell gondolkoznunk — jegyzi meg mintegy összefoglalásképpen *Murguly Tivadar* gépkezelő — de a legkisebbnek tűnő árammegtakarítás is jelentős értéket képvisel. Sajnos, jelenleg az egyéni, illetve az egy-egy mozdonyon elért árammegtakarítást nem lehet kimutatni, mert a mozdonyokon nincs árammérő óra. Igen buzdítólag hatna, ha ismét felszerelnék az árammérő órákat. De így is elsőrendű kötelességünknek tartjuk az energiatakarékosságot, s ezért fáj nekünk, ha a forgalom nem segít eléggé bennünket, nem használja ki jól a mozdonyainkat.

— Lehet azt nyugodtan nézni, hogy Ferencváros egyidőben küld el három mozdonyt gépmenetben Tatabánya-felsőre, de a gépeket nem kapcsolja össze, azok térközökben követik egymást? Vajon tudják-e a forgalmi dolgozók, hány ezer kilowattóra megy így veszendőbe, amit a gépek összekapcsolásával meg lehetne takarítani? Azért harcolunk a jobb együttműködésért, mert ez egyik legfontosabb tényezője az energiatakarékosságnak, az önköltségcsökkentésnek.

A IX-es szakasz dolgozói a gazdaságosabb termelésért

A Budapest-Józsefvárosi pályafenntartási főnökség IX. szakasza az első negyedévben elnyerte az élüzem címet. Az április 4-i versenyben több mint ötvenötezer forint megtakarítást értek el. Néhány napja náluk van a főnökség legjobb pályamesteri szakaszát megillető vándorzászló.

Virág István szakaszmérnök azt mondja:

— *Megérdemelték a zászlót. A jó irányítás, a jó munka és az anyag tervszerű elosztása tette lehetővé a kiváló eredményt.*

Mit mond *Torma* elvtárs pályamester a szakasz munkájáról?

— *Az eredmény nyitja az, hogy fegyelmezett, munkaszerető pályamunkásaink vannak. Mindhárom brigádunk tizenegy hónapja tartja a sztahanovista szintet. A Kossuth-brigád vezetője, Simon József lett az őszi csúcsforgalom ideje alatt a budapesti igazgatóság legjobb elömunkása. Huszonkét sztahanovistával könnyű ilyen eredményt elérni!*

Többet nem igen mondanak az eddigi eredményekről. *Torma* elvtárs a május elsejei felajánlás teljesítésének értékelését mutatja, az éppen ebédre érkező *Simon* József pedig azt magyarázza, hogy milyen munkát végeznek:

— *Makadámutat építünk a csarnok I. vágány mellett. Öt méter széles, 106 méter hosszú útról van szó, s azt hisszük, egy nappal hamarább készen lesz.*

Emellett négy útátjárót is építenek, amit 20-án kezdtek el. Ezek hat méter szélesek, 30 méter hosszúak. A dolgozók vállalták, hogy a kövezést felbontott nagy kockakővel végzik, ami huszonötezer forint megtakarítást jelent.

— *Van olyan hely, ahol nem szükséges a nagy kockakő* — mondja *Torma* elvtárs. — *A dolgozók ezt felszedik, s lerakják az útátjárónál. Ez többletmunkát jelent, de ők maguk kezdeményezték.*

A május elsejei vállalások között foglal helyet az önköltségcsökkentés és a minőségi munka további javítása is. Sok pályamunkás megteszi azt, hogy hosszabb, vagy teljes tűnt elvág akkor, ha egy rövidre van szükség. A IX. szakasznál ilyen nem létezik.

A Józsefvárosi pályaudvar fel van osztva a három brigád között. A Kossuth-, a Dózsa- és a Táncsics-brigád azon versenyez, hogy a saját területén minden rendben legyen. Üzemi, vagy személyi baleset ebben az évben nem volt. Az igazolatlan hiányzást hónapok óta nem ismerik. A tisztasági hónap keretében vállalták, hogy a maguk területét újból rendbeteszik, s közben öt mázsa vasat gyüjtenek össze.

A területi felosztásról térképet készítettek. Minden brigád végzi a maga munkáját, de akkor, ha nagyobb munka van valahol, összefognak és segítenek egymásnak. A felosztás fokozza a brigádok között a versenyszellemet is.

A munka mellett érdemes megnézni a laktanyát, s a kultúrtermet. A laktanyában rend és tisztaság uralkodik, a kultúrteremben, amely egyben ebédlő is, esténként kultúrpróba folyik. A vidéki dolgozókból összetevődött gárda lelkesen készült a május elsejei kultúrünnepségre. *Kiss* Emma Munkaérdemrenddel kitüntetett szakácsnő nemcsak finom ételeket főz, hanem a kultúrgárdát is tanítja.

A gyorsaság nem boszorkányság

— A MÁV Vasúttervező ÜV újítási javaslatainak sorsa —

A MÁV Vasúttervező Üzemi Vállalatnál — ahol nagyjelentőségű tervezési munka folyik — az újítási mozgalom is szép sikereket ért el. A vállalat dolgozói számos javaslatot nyújtanak be a tervezői munka meggyorsítására, a termelékenység növelésére és az önköltség csökkentésére. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy a vállalat megalakulása óta *az újítási javaslatok több mint 700 000 forint megtakarítást eredményeztek.* Nagymértékben járult ez hozzá ahhoz, hogy az egy munkaórára eső termelési érték a vállalatnál közel 20 százalékkal emelkedett az elmúlt évben.

Az eddigi eredmények arra ösztönözhetnék a vállalat dolgozóit, hogy a jövőben még nagyobb lendülettel vegyenek részt az újítási mozgalomban, még nagyobb eredményeket érjenek el. A MÁV Vasúttervező Üzemi Vállalat újítói között mégis az utóbbi időben *elkedvetlenedés mutatkozik amiatt, hogy a vasúti főosztály egyes szakosztályai a felterjesztett javaslatokat hosszadalmasan intézik.*

A vállalat *1955. évi április hó 1-én* kapott meg például egy elfogadó határozatot Gy. 240—9265/954. 9. C. szám alatt az I/9. szakosztálytól, amelyet *1954. december 22-én terjesztettek fel.* Ez a levél 100 napig volt úton a Sztálin úttól a Széchenyi-rakpartig. Ez a példa azonban talán nem is a legjellemzőbb, mert, sajnos, vannak újítások, amelyek elintézése még ennél is jóval több időbe kerül.

Plugor Sándor műszaki főtanácsos, a Vasúttervező ÜV dolgozója — *1953-ban nyújtott be egy újítási javaslatot* az I/9. szakosztályhoz. A javaslatot azonban a 9. szakosztály Gy. 279—1070/1953. 9. C. szám alatt csak *1955. április hó 6-án küldte át a MÁV Vasúttervező Üzemi Vállalathoz elbírálás céljából.* Ebben az esetben az illetékesség megállapítása tehát két esztendőt vett igénybe. Soroljunk még néhány példát. A Vasúttervező ÜV az 1041/1954. Vt. újítási javaslatot 1954. március 31-én, az 1049/1954. Vt. újítási javaslatot pedig 1954. április 15-én terjesztette fel az I/9. szakosztályhoz elbírálás céljából. Azóta már eltelt jónéhány hónap, de *az írásbeli és szóbeli sürgetések ellenére sem kaptunk választ a 9. szakosztálytól az újítások sorsáról* és vajon ki tudná azt megmondani, hogy az aktákká változott újítások kinek az asztalfiókjában alszanak?

Hogy tévedés ne essék, nem kell azt gondolni, hogy csak a 9. szakosztálynál tart ilyen sokáig az újítások elintézése. Az I/5. szakosztálynál is előfordul ilyen eset. Hozzájuk 1953. november 6-án 1073/1953. Vt. szám alatt terjesztett fel a vállalat egy újítási javaslatot. Azóta kétszer is sürgettük, de ennek ellenére nem érkezett a mai napig sem válasz. Az I/6. szakosztályhoz 1954. április 8-án 1043/1954. Vt. szám alatt terjesztett fel vállalatunk egy újítási javaslatot. És hasonlóan a másik két szakosztályhoz, itt sem történt azóta sem intézkedés, de még választ sem adtak az újítás ügyében.

Az *Újítók Lapja* 1955. évi március hó 5-i számában *Kamuti Jenő* vezérigazgatóhelyettes elvtárs kritikát gyakorolt az államvasúti újítások ügyintézésével kapcsolatban. Az a véleményünk, ha az újítási javaslatokkal foglalkozó felelős vezetők áttanulmányoznák ezt a cikket, akkor bizonyára jobban törekednének arra, hogy meggyorsítsák az újítások elbírálását, amely felbecsülhetetlen hasznot jelentene népgazdaságunk számára és nagyban elősegítené a vasúti önköltség csökkentését is.

Füredy Jenő,
a Vasúttervező ÜV dolgozója

Helyreigazítás

Lapunk 17. számában *Furcsa vállalás címmel* cikk jelent meg. A cikkben közölt termelési adatok elértés folytán tévesen jelentek meg, és emiatt az állomás dolgozóinak munkája helytelen megvilágításba került. A tervszámoknak közölt adatok valójában az állomás élüzem-szintjének követelményei voltak. Az állomás dolgozói a tervet teljesítették, és május 1 tiszteletére vállalták, hogy minden célkitűzésnél elérik az élüzem-szintet.

Fatelítő telepeink jelentősége

Kevés szó esett eddig a fatelítő üzemek munkájáról, pedig igen jelentos szerepük van a vasút szempontjából. Pályamunkásaink évente sokezer talpfát cserélnek ki, építenek be új pályatestekbe.

A talpfatelítést a MÁV Fatelítő Igazgatóság négy üzeme végzi, a *dombóvári*, a *tokodi*, a *budapesti* és a *püspökladányi*. Ebben az évben lesz ötven éve, hogy hazánkban telítéssel tartósítják az esőnek kitett talpfát. Mennyit fejlődött ötven év alatt a magyar fatelítés? — ezt kérdeztük *Zsákai* Károlytól, a püspökladányi fatelítő művezetőjétől.

— *Európa legfejlettebb telítési eljárásával dolgozunk. Fatelítési eljárásunkat szabadalomnak nyilvánították, s a felszabadulás után több népi demokráciának átadtuk tapasztalatunkat.*

— *Hogyan történik a fatelítés?* — kérdezzük.

— *Kétféle telítés van. Az egyik eljárás szerint sóval, a másik szerint olajjal telítjük a fát. Az olaj jobban véd, a só kevésbé.*

A beérkezett talpfát előbb nagyság szerint osztályozzák, aztán pántolják, majd kapacsolják. A kapacsológép a sín helyén méretszerinti mélységre koptatja a fát. Amikor ezzel készen vannak, a talpfát kengyelkocsikra rakják, s betolják a telítőhengerbe.

A telítőhenger hosszú vaskazán, ahol erős nyomással bepréselik a fa szálai közé a felmelegített olajat, amely egyrészt gombaölő, másrészt vizmentesítő. A nyomás után vákuummal visszanyerik az olaj egyrészét.

Néhány óra alatt a telítőanyag beburkolja a fát, amely megvédi a különböző gombák káros hatásától. A telítés jelentősen növeli a talpfa élettartamát. A talpfák telítés nélkül négy-öt év alatt használhatatlanná válnának, míg telítve 20—30 évig is bírják. A fa közepe nincs telítve, de erre nincs is szükség, mert a körülvett telített rész légmentesen elzárja a fa belsejét.

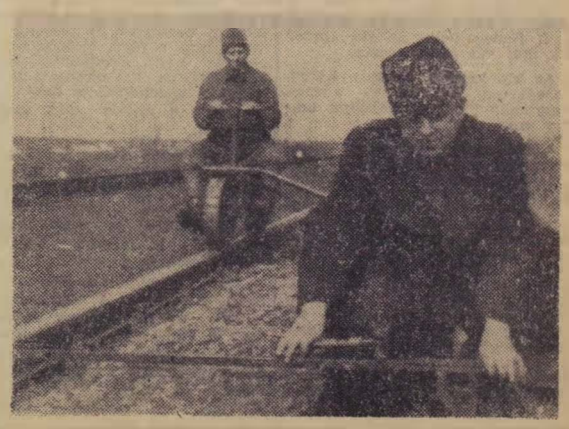
A fa belsejében csak akkor tud a gomba és a víz roncsolni, ha elreped a fa. Ezt viszont megakadályozza a pántolás, amit 1938 óta alkalmaznak. Most terveznek egy gépet, amely a pántolást gyorsabban, s a nehéz fizikai munka kikapcsolásával végzi el.

A püspökladányi üzem az első negyedévben is kiváló eredményt ért el, pedig ebben az időben folytak a nagyjavítások. Minden hónapban 105 százalékon felül teljesítették a tervet. E szép eredményt azért is érdemes megemlíteni, mert a múltban csak idényjellegű volt a fatelítés. A javítások ideje alatt fatelítés nem volt. Most úgy végzik a nagyjavítást, hogy közben egy percig sem áll meg a telítőhengerben a munka.

Ujabban a talpfákon és villanyoszlopokon kívül bányafát, szőlőkarót, s más mezőgazdasági faanyagot is telítenek a fatelítő üzemek.

Büszkék lehetünk a magyar fatelítésre, fatelítő telepeink munkájára, mert népgazdaságunk egyik legfontosabb anyagának, a fának tartósításával évről évre hatalmas értékű anyag elpusztulásával járó veszteségektől mentesítik országunkat.

VONALVIZSGÁLATON



Horkai László, az ercsi-i pályamesteri szakasz vezető pályamestere a vonalbejárás során nagy gonddal vizsgálja a pálya állapotát. (Ferkis Emil felv.)

Ifjúsági élet

LEHET JÓ DISZ ÉLETET TEREMTENI

Igazgatóságunk fiatalsága lelkesen vesz részt a terv teljesítéséért, a DISZ Központi Vezetősége vándorzászlajának elnyeréséért folyó versenyben. A felszabadulási műszak, a kulturális seregszemle és most, május elsejére, valamint a DISZ II. kongresszusára való készülődés szemléltetően példázza ezt a lelkesedést. Ennek tulajdonítható, hogy az utóbbi időben majd csak valamennyi alapszervezetünk munkájában javulás észlelhető. Különösen szembetűnő a *Veszprém-külsői és a tapolcai fűtőház*, valamint a *celldömölki DISZ-szervezet* életében beállt változás.

A vezetőség törődjön a fiatalok minden problémájával

Sokat beszéltünk már arról, hogyan teremtsünk igazán tartalmas és színvonalas szervezeti életet. Hogy ez egyre inkább valóra válik, erre ad választ az előbb említett DISZ-szervezetek élete. Veszprém-külső fűtőházról korábban úgy beszéltek, mint a szombathelyi igazgatóság büntetőhelyéről. Most *az itt dolgozó munkások 90 százaléka fiatal és DISZ-tag.* Elmondhatjuk, hogy örülhetnek azok az elvtársak, akik ilyen lelkes és tettrekész ifjúmunkások közé kerültek dolgozni. *Dombai József* elvtárs, a DISZ-szervezet titkára ismeri a fűtőház valamennyi fiatalját, tisztában van azok ügyes-bajos dolgaival. Egymagában mégsem érhetett volna el különösebb eredményt. *A DISZ-vezetőséggel együtt azonban nagyszerű DISZ-életet teremtettek. A DISZ-vezetőség szinte naponként beszéli meg tapasztalatait és határozza meg az adott helyzetnek megfelelően, hogy ki mit csináljon, hogyan dolgozzon.*

Az üres, unalmas estékre kultúrműsorokat szervez *Balogh Irén* kultúrfelelős és *Mayer Julianna* szervezőtitkár. Ezeken az estéken sok fiatal vesz részt és mindenki jól érzi magát, jól szórakozik. A fiatalok azonban nemcsak szórakozni jönnek össze. *Minden DISZ-tag jól tanul és résztvesz a munkaversenyben.* A DISZ-nek komoly része van abban, hogy például a fűtőházi fiókműhely átlageredménye 120—130 százalék. A DISZ-csoportvezetők patronáló munkával elérték azt, hogy már *több hónapja nincs 100 százalékon alul teljesítő dolgozó.* Természetesen ezekhez az eredményekhez hozzájárul az is, hogy a DISZ-szervezet titkára *Dombai* elvtárs, csoportvezető, maga is 160—170 százalékos eredményt ér el.

A vezetőségi ülések és taggyűlések rendszeressége, a párt- és szakvonali vezetés segítése is nagymértékben hozzájárul ahhoz, hogy ez a DISZ-szervezet jól dolgozik és *a tagdíjfizetés is már több hónapja 100 százalékos.*

A közömbösség hatása

Miért mondtam el mindezt? Mert több helyen hallottam már olyan hangokat: *nem lehet DISZ-életet teremteni.* Így beszél többek között *Pápa* állomás és fűtőház, valamint *Csorna* állomás DISZ titkára. Vajon igaz az, hogy ezeken a helyeken nem érdekli semmi a fiatalokat? Nem lehet ezt mondani. A valóság az, hogy az ott dolgozó fiatalok többsége közömbös, *mert a vezetőség is közömbös a fiatalok és a szervezet iránt.* Lehetne ezeken a helyeken is eredményt elérni csak akarat, szív és lelkesedés kellene hozzá. Olyan akarat és olyan lelkesedés, mint amilyen a Veszprém-külsői fűtőház DISZ-szervezetében van. Ha hozzájuk hasonlóan foglalkoznak a fiatalokkal, akkor meg lehet javítani mindenütt a DISZ-szervezet életét.

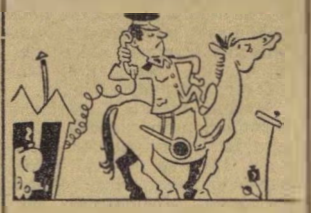
Igaz az — amire sok helyen panaszkodnak — hogy a fiatalok egy része faluról jár be munkahelyére és emiatt nehéz őket bevonni a DISZ-munkába. De ha ezt elismerjük, akkor el kell ismerni azt is, hogy ezek a fiatalok csak a rossz DISZ-szervezettől húzódoznak és *szívesen vesznek részt olyan DISZ-szervezet munkájában, ahol szórakozni, tanulni és dolgozni lehet.* És ha itt tartunk, meg kell mondani azt is, hogy elképzelhetetlen jó DISZ-élet a mozgalmi szervek és a szolgálati vezetők segítése nélkül. Ez is fontos tanulsága a veszprémi és a többi jól dolgozó DISZ-szervezetek tapasztalatainak. Pedig még gyakran tapasztaljuk, hogy egyes szolgálati vezetők lebecsülik a DISZ-szervezeteket, nem sokat törődnek a fiatalok ügyes-bajos dolgaival. A szakvonali vezetőknek is meg kell érteniök, hogy nem elég beszélni, hanem tettekkel kell segíteni az ifjúság nevelését.

Márton János

Útközben

JOBB EGYÜTTMŰKÖDÉST

A szolnoki mozdonyfelvigyázó átszólt Abonyba és kérte az ottani szolgálattevőt, hogy értesítsék Babcsán Béla fűtőt szolgálat-

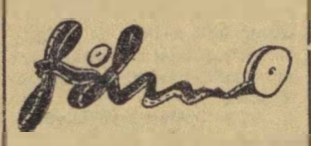


tételre. Az abonyi rendelkező dűhösen felelte: — Nem érdekel — s lecsapta a kagylót. Amikor kérdezték a rendelkező szolgálattevő nevét, az abonyiak nem nyilatkoztak. Ez is együttműködés! — de nem kérünk belőle.

ANYACBŐSÉC CSENGEREN

Csengeren laktanya épült. Annyira építették, hogy közel 12 000 forinttal több anyagot vételeztek

hozzá, mint amennyi szükséges. Hogy ez miért kellett? — remélhetjük hamarosan választ kapunk rá.



— A romániai Magyar Filmhét kapcsán több magyar filmet vetítenek Bukarestben, így a Fel a fejjel, Én és a nagyapám, 2x2 néha 5, Életjel, A bűvös szék, A kékvércsék erdejében, a Bajnokaink a víz alatt című filmeket.

— Dokumentumfilmet készítenek a Budapesti Helyiipari Vásárról.

— A cannesi filmfesztivál április 25-től május 11-ig tart. Magyarország — az előző értesítéssel szemben — a Liliomfi című színes játékfilmmel és az Aggtelek című színes népszerűtudományos filmmel vesz részt a fesztiválon.

— Az Amerikai Légió közbelépésére egy pensylvániai főiskola nem vetíthette le Chaplin néhány régi filmjét. A Légió szerint Chaplin az utóbbi években „Amerikaellenes magatartást tanúsított".

— A japán Filmszövetség jelentéséből kitűnik, hogy japán lakosságának a fele életében még egyetlen filmet sem látott.

HÍREK

— A Miskolci Járóműjavító békebizottsága nyerte a városi békebizottság vándorzászlaját a IV. magyar békekongresszus előkészítésében végzett jó munkája jutalmául.

— Több mint 60 tagja van a Budapest-Ferencváros állomáson alakított Kölcsönös Segítő Takarékpénztárnak. A tagok eddig 8000 forintot takarítottak meg.

— Díszes albumot küldtek a Komszomolnak a nagykanizsai fűtőház fiataljai. A szép fényképfelvételekkel és rajzokkal díszített album a nagykanizsai DISZ-fiatalok termelési, kulturális és sporteredményeit mutatja be.

— Új játszóterek épülnek, a régiek új felszerelést kapnak Sztálinvárosban. A játszóterek felszereléséből a fűtőház dolgozói is kiveszik részüket: április 4-re hintákat, tornaszereket készítettek társadalmi munkában.

— Aranykoszorús jelvénnyel és oklevéllel tüntette ki a Magyar—Szovjet Társaság elnöksége Mészáros Pál elvtársat, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársát, a magyar—szovjet barátság ápolása terén kifejtett jó munkájáért. Mészáros elvtárs az elmúlt három év alatt a magyar—szovjet barátsági hónapok alkalmával több mint 50 előadást tartott a szovjet vasutasok munkamódszereiről és a szovjet tapasztalatok átvételéről.

— A nagykanizsai DISZ-fiatalok színjátszói szórakoztató műsort adtak a kanizsai nyugdíjas csoport tagjainak, április 23-án, a vasutasszakszervezet fennállásának 10. évfordulója alkalmából.

— Évente kétmillió ember rokkan meg üzemi baleset következtében az Egyesült Államokban — ismeri be egy amerikai folyóirat. A halálos kimenetelű balesetek száma 15 000.

— Jól sikerült DISZ-gyűlést tartottak a Landler Jenő Járműjavító fiataljai. Annak örömére, hogy az üzem elnyerte a Minisztertanács vándorzászlaját és ismét élüzem lett, a fiatalok ugyancsak ünnepi gyűlést tartottak. Az ülésen elhatározták, hogy legközelebb megkezdik tea-esttel egybekötött összejövetelek tartását és labdarúgó-mérkőzések rendezését a többi járműjavító fiataljaival.

— Utazás az űrben címmel érdekes csillagászati előadás lesz május 20-án 17 órakor a vasutasszakszervezet Benczur utca 41. szám alatti székházában. Az előadást a Társadalom- és Természettudományi Ismeretterjesztő Társulat rendezésében Halászovich Rezső tanár MÁV-dolgozó tartja. Az érdekes, népszerű, tudományos előadásra felhívjuk a vasutas dolgozók figyelmét.

— 3468 sztrájk volt a múlt évben az Egyesült Államokban, hivatalos adatok szerint. A sztrájkokban 1 560 000 ember vett részt. A munkabeszüntetés következtében 22 millió 600 000 munkanap esett ki a termelésből.

LAKÁSCSERE

Budapest, Sztálin út 88. szám alatti kétszobás szolgálati lakásomat elcserélném hasonló budai szolgálati vagy magánlakással, lehetőleg hegyen. Kluckó Béláné, Sztálin út 88. Telefon: 155—099/49.

Érd. IV., Gém utca 5. szám alatt kétszoba-konyhás, előszobás, nyitott-verandás, kertes lakásomat hasonló budalért (lehetőleg a Délipályaudvar közelében), esetleg budapesti belterületiért elcserélném. Szőcsné. Telefon: 34—96, vagy 355—144/32.

Szombathely, Lenin utca 27. szám alatti kétszobás, komfortos, nem szolgálati lakásomat elcserélném székesfehérvári, budapesti, vagy veszprémi hasonlóért, esetleg komfortnélküli nem szolgálati lakásért. Érdeklődni: Szombathely, Lenin utca 27., földszint bal. Kukorelly Károly.

SPORT

A Ceglédi Törekvés Sportkör fény- és árnyoldalai

A kívülről sem valami tetszetős, belül pedig a legszerényebb igényeket is csak alig kielégítő helyiségben ez a felirat fogadja a látogatót:

„A Ceglédi Törekvés SK klubhelyisége".

Egy íróasztal, körülötte székek, a falon neves sportolók fényképei és egy versenynaptár a faoszlopokkal aládúcolt helyiség összberendezése. A szín bizony nem valami vendégmarasztaló. Az össz-szakosztály vezetői ülés részvevőit azonban mindez — legalább is látszólag — nem nagyon zavarja.

Az értekezlet — úgy tűnik — kinőtte hagyományos „gyermekbetegségét", nem nyúlik hosszúra. Részvevői lelkes sportemberek, akik szinte perceken belül vállalják a május elsejei ünnepség szervezéséből reájuk eső feladatot. S amennyire ebből következtetni lehet, Cegléden az idén is nagy sikere lesz a sportolók felvonulásának.

A szakosztályi ülés után a vezetők egyrésze átkísér bennünket egy másik helyiségbe, amely ugyan valamivel nagyobb az előzőnél, de sivársága és klubhelyiségbeli alkalmatlansága azonos falszomszédjával.

A beszélgetés közben felemlített helyi sportsikerek és eredmények azonban túlnőnek a „klubhelyiségen", s fényük bearanyozza a rozoga falakat, melyek bizony igen méltatlanok Cegléd sportolóinak hírnevéhez.

Az a sportrajongó, aki a hagyományokat tiszteletben tartja, Cegléd városát szívébe zárhatja. Ezt a szeretet az annakidején ott szárnyait bontogató, s azóta világhírnévre szert tett Szondi István, Csordás György, Gál József, Kenéz Béla, Soltész József stb. már rég megszerezte.

Az idő kereke azonban halad, búcsúzzunk el mi is a szép hagyományoktól és nézzünk bátran szembe a jelennel.

A városnak két nagy sportköre van: a Törekvés és az Építők. Minőségben és mennyiségben a Törekvés versenyzői messze élenjárnak. A Törekvés tizenkét szakosztályának több mint 400 aktív sportolója van. A legtöbb szakosztály igen eredményesen működik. A legnevesebbek a birkózók. Gál József világbajnok, Kenéz Béla, Soltész József és Balla István nevét országszerte ismerik. De hamarosan megismerkedik a sportvilág a fiatal, igen tehetséges Reznák József nevével is. A női és férfi asztaliteniszezők az NB I.-ben küzdenek. A nagy népszerűségnek örvendő tekecsapat országszerte híres. Hétvégenként közel 50 ceglédi természetjáró járja az országot.

A legnépszerűbb sportág természetesen itt is a labdarúgás. Az első csapat a tavalyi NB II küzdelmeiben is bebizonyította életerősségét, s jó eredményeit az idén is többezer Törekvés szurkoló fogadja örömmel. Szép eredményeket ért el a második csapat, sőt az ifjúsági gárda is jó hírnévnek örvend a megyében.

Egyre nagyobb figyelmet érdemlő eredményeket érnek el az atléták is. Közülük legnevesebbek és legtehetségesebbek a középtávfutó Grigor Júlia, a rövidtávfutó és ugró Dobi Ilona, a hosszútávfutó Gregus János és a vágtázó Kiss Béla. De nemcsak az említett szakosztályok, hanem úgyszólván valamennyi szakosztály lelkesen és jól dolgozik.

De nézzük csak meg kicsit jobban az eredményeik mögött a hiányosságokat is.

Legfőbb baj a sportteleppel és a sportolásra alkalmas helyiségekkel van. A Törekvés SK-nak nincs saját pályája. A közel 4000 férőhelyes sporttelep a város tulajdona, a Törekvés SK csak bérlő. Ez a „viszony" sok súrlódást okoz. A gondnok, Tóth István, jó szakember, de túlságosan szeszélyes, sőt néha durva is. Megtörtént, hogy egy fűre „tévedt" atlétát arculütéssel „fenyített" meg. A sértett azóta is kerüli a pálya környékét. Tóth István a mérkőzések rendezésének időpontjában is döntő személy. Egyeduralma két bajnoki pont elvesztéséhez „juttatta" a Törekvés második csapatát. Az öltözők beosztása is helytelen. A lányoknak a férfi öltözőkön keresztül kell áthaladniok saját helyiségükbe. Ezt bizony a vezetőség, a sportolók, de nem utolsósorban a szülők nem veszik szívesen.

A teremhez kötött sportágaknál még rosszabb a helyzet. Nincs megfelelő edzési, versenyzési lehetőség. A legtöbb birkózó-, ökölvívó- és asztaliteniszversenyt a „Városi Vigadó" nagytermében bonyolítják le, de ez sem áll mindig a versenyzők rendelkezésére. A teremhiány súlyos anyagi károkat is okozott. A közel 20 000 forintot érő birkózószőnyeg például a gondatlan kezelés miatt tönkrement.

A bajokat jól látják Cegléden is, segíteni azonban nehezen tudnak rajta. Mi ennek az oka? Elsősorban az, hogy nincs meg a kellő kapcsolat a tömegszervezetek, a párt, a DISZ és a sportolók között — ezeket Pécsi Sándor ÜB-elnök és O. Nagy József MDP agit.-prop. titkár is így látja. A sportolók pedig szívesen közelednének az irányításban és vezetésben jártas tömegszervezetek felé, de azokat Cegléden megtalálni bizony nem kis feladat.

A labdarúgócsapat középhátvédje, az ifjúsági válogatott Pintér Imre is ezen a véleményen van.

— Munkahelyemen nem egy alkalommal igyekeztem a DISZ és a sportolók között a kapcsolatot megjavítani, de ez csak nehezen sikerül.

Zsikai József állomásfőnök nem kedveli, nem támogatja a Törekvés SK munkáját. Kinevezése óta mindössze egy-két alkalommal jelent meg a pályán és a sporttal való kapcsolatát csak az angol magyar mérkőzéssel kapcsolatban kívánta felvenni. S mivel nem kapott jegyet — így válaszolt:

— No jó, amilyenek a sportolók hozzám, olyan leszek hozzájuk én is.

Hát mi tagadás, az állomásfőnök „tartja a szavát".

A sportolók pedig nemcsak a pályán elért eredményeik révén, hanem a munkahelyükön végzett jó munkájuk alapján is többet érdemelnének. Fodor István, Darányi Miklós és Marton Mihály labdarúgók a „kiváló dolgozó" címre pályáznak. Kenéz Béla fűtőházi lakatost a kiváló vasutas címre terjesztették fel. A felsőbb támogatás hiánya mellett természetesen az is csodálatos, hogy a minőségi sport ilyen eredményeket tud elérni Cegléden. De az már leküzdhetetlen akadályokkal találja magát szembe, aki a tömegsportterén is hasonló eredményeket kíván elérni.

A sportolók melletti kiállás hiányát mutatja az is, hogy a sportkör a mai napig sem kapott egy megfelelő klubhelyiséget. A Ceglédi Törekvés sportolói, akik ez év június 19-én ünneplik sportkörük 20 éves jubileumát, megérdemelnék, hogy működésükhöz méltóan támogassák őket.

(mécs)

Birálataink nyomában

„Ki a ludas?" címmel lapunk február 21-i számában megírtuk, hogy a nagykanizsai raktárban felépített modern fürdőben nincs meglegvízszolgáltatás. Azóta megkezdték a kazán elkészítését, s a felszerelés március hónapban megtörtént.

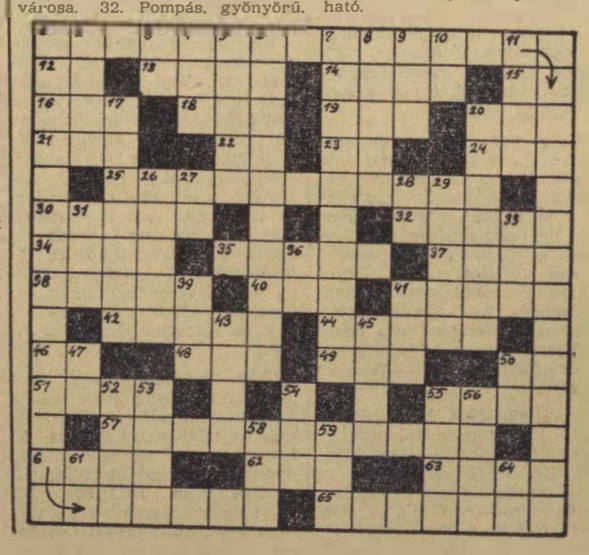
„Ökölvívás" cím alatt március 28-i számunkban szóvátettük, hogy a Nyugati-pályaudvar egyik várótermének előcsarnokában ökölvívó edzéseket tartanak. A budapesti igazgatóság értesítette szerkesztőségünket, hogy többé nem engedélyezi a várótermek előcsarnokát ilyen célra felhasználni.

„Ennek sincs teteje" cím alatt március 28-i számunkban megírtuk, hogy az esztergomi felvételi épület tetejéről húsz négyzetméternyi területen hiányzik a pala. Április 1-én értesítették szerkesztőségünket, hogy a felvételi épület tetejét palával befedték.

„Minden jó lenne, csak a sár..." című cikkünkben megírtuk, hogy a miskolci napközi otthont sártenger veszi körül. A cikk megjelenése után salakot teregettek szét az óvoda előtti úton. Meg kell mondanunk, hogy ez a megoldás nem oldotta meg teljesen a panaszt. Tudniillik salakszórás után az út mintegy fél méterrel magasabb lett, mint az óvoda udvarának színtje és így most, ha esik az eső, az útról a víz befolyik az udvarra és ott képez sártengert.

KERESZTREJTVÉNY VII.

Vízszintes: 1. Május 1. 12. Nógató szó. 13. Lámpavédő. 14. Verdi opera. 15. Róka mássalhangzói. 16. Ez oroszul. 18. Mázol. 19. Kevert jel. 20. Izzó. 21. Tojásból verik. 22. Söt, de nincs közepe. 23. Végnélkül tör. 24. Ózd betűi keverve. **25. Emelése különösen a tehervonatoknál fontos.** (folytatása a 20. függőlegesben). 30. Vissza: Lichtenstein fővárosa. 32. Pompás, gyönyörű. 34. Perzsia. 35. Becézett leánynév. 37. Két szó: római pénz — vissza: kis patak. 38. Fürdőhely. 40. YLO. 41. Végre keverve. 42. Cirkusz. 44. Középkori alak. 46. Sir. 48. Albán pénz. 49. Az építőanyag. 50. Halfajta. 51. Gyerekek. 55. Európai főváros. **57. A felszabadulási serleg nyertese.** 60. Rejt keverve. 62. IEE. 63. RTÁP. 65. Május elsején is hallható.



Függőleges: 1. A szocializmus építésének alapfeltétele (a 16. kockába kettősbetű). 2. Állati köröm. 3. Szibériai folyó. 4. Nyílás. 5. Ez alatt fészkel a fecske. 6. A tanrend ezekből áll. 7. Különleges iskola. 8. Afrikai folyó. 9. Férfinév. 10. Időhatározószó. 11. Tehát — idegen szóval. 17. Budapest egyik kerületére. 20. Nyalánkság. 26. Pedagógus. 27. Sel maró folyadék. 28. Kimondott betű. 29. Jugoszláv válogatott labdarúgó. 31. Parancsolója. 33. Indok. 36. Olasz névelő. 39. Égtáj. 41. Ilyen eszköz is van. 43. Rovat az adatkérő lapon. 45. Majdnem okirat. 47. Kettő római számmal. 50. Vigyázó. 52. Vissza: fuvarozó vállalat. 53. Ház körül terül el. 54. Régi úrmérték fonetikusan. 55. Állat. 56. Napszak. 58. Vissza: egy németül. 59. Magot hint. 61. Személyes névmás. 64. Időhatározó rag.

Beküldendő: vízszintes 1., 25., 57., függőleges 1. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. **Beküldési határidő:** május 11. (Cím: „Szocialista Vasútért" szerkesztősége. Budapest, VI., Sztálin út 83.)

A VI-os számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Népvagyon védelme. Terhelési szakasz. A menetsebesség. Lipcsei konferencia. Tarifa.

Könyvet nyertek: Kovácsi Ferenc intéző, Pécel állomás. Kovács Julianna tanuló, Kaba, Vörösmarty út 9. Ádám Éva főír. kez., Miskolc, Igazgatóság. Bagoly Dezsőné, Botykapeterd.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Lapkiadóhivatal: a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztálin út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18.000 példány. Egységes Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 19. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 MÁJUS 9.

Budapesten tartották kétnapos tanácskozásukat az anyák küldöttei. A vasutasasszonyok is meleg érdeklődéssel kísérték a tanácskozást. Gerőcs Ilona kéregjegy-nyomó 133 százalékos teljesítménnyel járul hozzá a konferencia sikeréhez. Képünkön Karikó Ernőné művezető ellenőrzi a jegynyomást a MÁV jegynyomdában.

A május elsejei verseny lendületével az éves terv teljesítéséért

Az ünnep nem múlt el nyomtalanul. Nemcsak a szívekben él tovább az emléke, azoknak a szívében, akik ott lehettek a budapesti Sztálin téren felvonulók tömött soraiban, akik boldog örömmel vonultak fel új, szocialista városaink napfényben fürdő útjain, akik kedves kis városuk, vagy falujuk utcáit és tereit díszítették a virágok ezerszínű tavaszi pompájával — nemcsak millió és millió szívben él tovább tizenegyedik szabad majusunk emléke, hanem fényes valóságként él tovább a májusi ünnep tiszteletére elért eredményekben, lelkesítő munkasikerekben.

A felszabadulási verseny lelkesedéstől izzó talajából nőtt ki a mi leggyönyörűbb májusfánk, amelynek legszebb díszei a teljesített vállalások, a valóra váltott ígéretek. Jó lett volna, ha mi, vasutasok a május elsejei felvonulásra magunkkal vihettük volna ezt a szimbolikus májusfát és a Sztálin szobornál felmutathattuk volna pártunk és államunk vezetőinek, a felvonulók boldog tömegének, az egész magyar népnek. Mert a vasút dolgozói becsülettel megállták helyüket a milliók lelkes versenyében, beváltották adott szavukat. Legnagyobb vasúti csomópontunk dolgozói elnyerték a felszabadulási serleget, nyolc szolgálati helyünk érdemelte ki a miniszter és a szakszervezeti központ vándorzászlaját, összesen nyolcvankét szolgálati hely nyerte el az élüzem címet. A szocialista munkaversenyek megindulása óta nem volt még példa rá, hogy egy vasúti csomópontnál valamennyi szolgálati ág egy időben nyerte volna el az élüzem címet. Most egyszerre két csomópontnál ünnepelték valamennyi szolgálati ág dolgozói az élüzem-vatást: Ferencvárosban és Szolnokon. S az élenjáró szolgálati helyek első negyedévi eredményeik után tovább fokozták munkasikereiket, de igyekeztek nyomdokaikba lépni a kisebb szolgálati helyek is.

A két nagy ünnep között, felszabadulásunk tizedik évfordulója és május elseje között a vasút egész területén tovább terebélyesedett a versenymozgalom, s ez éreztette kedvező hatását vasúti forgalmunk egészénél, de különösképpen a menetrendszerinti közlekedésnél. Április folyamán már tehervonataink 42,5 százaléka közlekedett menetrend szerint, míg az előző hónapban csak 34,9 százalékuk, nem is szólva arról, hogy januárban csak 26,3 százaléka volt pontos a tehervonatoknak. Ugyancsak javult a személyszállító- és munkásvonatok menetrendszerinti közlekedése. A személyszállító vonatoknak márciusban még 23.4 százaléka késett, áprilisban már csak 10,7 százaléka. A munkásvonatok 11.9-es késési százalékát áprilisban sikerült 7.9 százalékra csökkenteni. A menetrendszerinti közlekedés javulása számos más tényezőre is kihatott. Igy például sokat javult a mozdonyok kihasználása, csökkent a gépre várások száma. Márciusban még 1206 esetben volt gépre várás, áprilisban ez már 420-ra csökkent. A kocsiforduló-idő is az első negyedévi 4 5—5 napos átlagról 4 napra csökkent.

Az eredmények kétségtelenül jelentősek, a százalékos számokat tekintve is, de még inkább akkor, ha azt a ténybeli következtetést vonjuk le belőlük, hogy dolgozóink egységes törekvésének középpontjában a Központi Vezetőség március 4-i határozatának teljes érvényre juttatása áll. Az önköltség csökkentése, az anyagtakarékosság, a féléves és az éves terv adósságmentes teljesítése, sőt túlteljesítése dolgozóink fő törekvése. Ezért küzdenek most tovább a vasutas dolgozók, a felszabadulási serleg büszke tulajdonosaitól kezdve a legkisebb szolgálati helyig, ezért tesznek újabb és újabb vállalásokat — a húsz budapesti ipari vállalat példája nyomán — az éves terv túlteljesítéséért, a szállítás gazdaságosabbá tételéért.

Most az egyik legfontosabb feladatunk, hogy tovább fejlesszük az összekapcsolt mozgalmat. Június elsejével országosan, valamennyi vonalon bevezetésre kerül ez a mozgalom, mert el kell érni, hogy minél több mozdonyt lehessen a nyári hónapokban letétbe helyezni. Az őszi, várhatóan rendkívül nagy arányú forgalomra alaposan fel kell készülni, s a felkészülés alapja, hogy mozdonyaink szeptemberre kifogástalan állapotban kapcsolódjanak be az őszi forgalomba. Az összekapcsolt mozgalom eddigi, a tizenegy kísérleti vonalon megmutatkozó tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a mozgalom a gazdaságos szállítás legbiztosabb segítője, mert mindenütt emelkedett a vonatok terhelése és a mozdonyok teljesítménye.

Továbbra is igen fontos feladatunk a munkás- és személyszállító vonatok késésének csökkentése. A javuló eredmények még nem tehetnek senkit sem elégedetté, inkább szolgáljanak figyelmeztetésül: jó együttműködéssel, jo munkával még jobb eredményeket kell elérnünk. A tervek adósságmentes teljesítéséért folyó versenyszakasz a vasútnál magába foglalja a nyári, megnövekedő utasforgalmat, valamint a hatalmas őszi áruforgalmat. A személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedése az alapja a kulturált utazásnak. Az utazás körülményeinek további javításával, a menetrend még szigorúbb betartásával kell hozzájárulnunk, hogy a dolgozók üdülése, pihenése még kellemesebb legyen.

A termelékenység emelése, az önköltség csökkentése, a féléves és éves tervek teljesítése — mint az előző versenyszakasz eredményei világosan mutatták — el sem képzelhető másként, mint nem lanyhuló, hanem szélesedő versenymunkával. A Központi Vezetőség határozata megvalósításának legfőbb alapja a dolgozók egységes, szervezett versenye. Az eddigiek során vasutas dolgozóink helytállásukkal bebizonyították, hogy a vasút előtt álló feladatok megoldására megvan minden lehetőség. És vannak példamutató, jó pártszervezeteink, a magukat ténylegesen a verseny gazdáinak tekintő üzemi bizottságaink, fegyelmezett és fegyelmet tartani tudó szakvonali vezetőink. Egy pillanatra sem szabad kiengedni kezükből az eddigi eredményeket, nem szabad engedniök, hogy lanyhuljon a május elsejei verseny lelkes lendülete. A vasutas dolgozók tízezrei a jövőben még nyomatékosabban kérik a felsőbb párt-, szakszervezeti és szakvonali szervek segítségét lelkes munkaversenyükhöz, újabb sikerek eléréséhez, éves tervük túlteljesítéséhez.

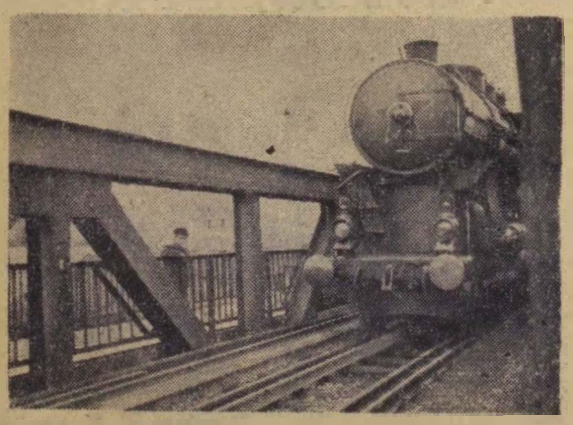
Készen áll az ujpesti vasúti híd

Az elmúlt héten tartották meg az újpesti vasúti Dunahíd kikötőági részén, illetve a Népsziget és Óbuda közötti részén a terhelési próbát.

Két összekapcsolt 424-es mozdony haladt fel a hídra. Minden hídnyílás közepén tíz percre megálltak a gépek. Míg a mozdonyok álltak, a mérnökök különböző műszerek segítségével mérték a vasszerkezet lehajlását és a hídsaruk elmozdulását.

A réginél erősebb híd feszül a Dunán, hiszen az előírtnál jóval kisebb a vasszerkezet lehajlása. Ezután következett az úgynevezett dinamikus próba. A mozdonyok 15, majd 40 kilométeres sebességgel robogtak át a hídon. A dinamikus próbával a híd kilengését mérték. Az eredmény kitűnő. A híd sikeresen kiállta a próbát.

Készen áll tehát az új híd, mely az építők nagyszerű munkáját hirdeti. A hídépítők és a pályafenntartás dolgozói mellett meg kell emlékezni a távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat kiváló munkájáról is. A biztosítóberendezési szolgálat Angyalföld és Aquincum elágazásában új berendezést létesített, hogy elősegítse a budapest—dorog—esztergomi vonal forgalmának biztonságos lebonyolítását. A híd ünnepélyes átadása május 21-én lesz.



Teherpróba az új hídon

(Bermann István felv.)

A húsz budapesti üzem felhívása nyomán

A húsz budapesti nagyüzem felhívása, amely az éves terv túlteljesítésére szólítja fel az ország üzemeinek dolgozóit, valamint a SZOT elnökségének a felhívással kapcsolatban hozott határozata a vasúti üzemeknél is élénk visszhangra talált. Alig néhány nappal a felhívás és a határozat közzététele után a vasúton megindultak a csatlakozások a budapesti üzemek kezdeményezéséhez. Az éves terv túlteljesítéséért indított harcban *Budapest-Ferencváros csomópont, az Északi Járműjavító ÜV, Budapest-Keleti fűtőház és a Szombathelyi Járműjavító ÜV* dolgozói járnak elől jó példával.

Ferencváros fokozza erőfeszítéseit

A gyönyörű felszabadulási serleg, amelyet a ferencvárosi csomópont dolgozói alig egy hete vettek át a felszabadulási versenyben elért kiváló eredményeik jutalmául, nem okozott önelégültséget. A húsz budapesti üzem példáján felbuzdulva a csomópont mindhárom szolgálati ága fokozza erőfeszítéseit a félévi és az évi tervek minél sikeresebb teljesítése érdekében.

Az állomás dolgozói a vonatterhelési terv 3 százalékos, a kocsitartózkodási egységidő 5 százalékos, a kocsikifutási terv 7 százalékos túlteljesítésével segítik elő ezt. *A fűtőház* dolgozói vállalták, hogy a második negyedévben 3000 tonna szenet takarítanak meg, az összekapcsolt mozgalomban pedig a második negyedév folyamán 225 000 tonna túlsúlyt továbbítanak. Ezeknek a teljesítményeknek segítségével globális önköltségüket 5 százalékkal csökkentik. *A pályafenntartási* dolgozók arra tettek fogadalmat, hogy az élüzemfeltételeket a második negyedévben nemcsak göngyölítve, hanem havonta is teljesítik.

December 15-re befejezi évi tervét az Északi Járműjavító

Az *Északi Járműjavító ÜV*-nél a VI. osztály dolgozói kezdeményezték az éves terv túlteljesítéséért indított harcot. Versenyre hívták az üzem valamennyi osztályát az önköltség csökkentésének fokozása érdekében. Az osztályok dolgozói egyhangúlag elfogadták a VI. osztály versenykihívását és röpgyűléseiken megfogadták, úgy dolgoznak, hogy a vállalat túlteljesítse az élüzemszintet és *éves tervét december 15-ig befejezze.* Az Északi dolgozói felszólították a többi járműjavító dolgozóit, ők is csatlakozzanak a 20 budapesti nagyüzem felhívásához.

Több mint kétmillió forint értékű túlteljesítési vállalás

A *Szombathelyi Járműjavító ÜV* dolgozói röpgyűléseiken nagy lelkesedéssel határozták el, úgy dolgoznak, hogy éves tervüket *december 12-re* befejezzék. Ennek érdekében elhatározták: termelékenységüket 4 százalékkal emelik. A munka végzésénél mindig szem előtt tartják a takarékosságot és önköltségcsökkentési tervüket 5 százalékkal túlteljesítik. Három darab gőzmozdony nagyjavítását, 10 darab gőzmozdony középjavítását, 250 teherkocsi nagyjavítását, 200 darab teherkocsi középjavítását végzik el terven felül. A túlteljesítés értéke 1 800 000 forint. Ezenkívül 250 000 forint értékű alkatrészt gyártanak még terven felül, ezzel együtt a vállalás teljes összege 2 050 000 forint.

A menetrendszerinti közlekedés további javítását tartják szem előtt a Keleti-fűtőház dolgozói

A *Keleti-fűtőház* dolgozói csatlakozva a fővárosi üzemek felhívásához vállalták a menetrendszerinti közlekedés további javítását. Ennek érdekében a második negyedévben *a gőzüzemrész* 30 000 kilométerrel és 50 000 százalegytonna kilométerrel többet teljesít az előírtnál. Az önköltséget 100 000 forinttal csökkentik, 3000 tonna szenet takarítanak meg, a mozdonyok időszakos javítási tervét pedig 10 nappal a határidő előtt befejezik. *A villamos üzemrész* 20 000 kilométerrel és 30 000 százalegytonna kilométerrel teljesít többet a tervezettnél. *Az önköltség 5 százalékos csökkentése mellett az időszakos javítási tervet 4 nappal határidő előtt befejezik.* A *motorüzemrészt* 10 000 kilométerrel és 8000 százalegytonna kilométerrel növeli teljesítményét. Önköltségét 5 százalékkal csökkenti és 12 000 kilogramm hajtóanyagot takarít meg.

A félévi terv teljesítéséért folytatott harc eseményeiből

A BÉKE ÚTI ALULJÁRÓ ÉPÍTÉSE

fokozott iramban folyik. A *Hídépítési Főnökség* dolgozói anyaghiánnyal küzdve végzik ezt az országos jelentőségű munkát. Az anyaghiány ellenére sikerült biztosítaniok az építkezés programszerinti előrehaladását. A dolgozók igyekezete és *Borda Lajos* főmérnök szakszerű irányítása biztosíték arra, hogy a munkát határidőre befejezik.

KEZDETI LEMARADÁS

hátráltatja második negyedévi tervünk teljesítését a *Hámán Kató Fűtőházban.* A lemaradás a mozdony-kilométerterv, a száz elegytonna-kilométer terv és a túlsúlytovábbításban jelentkezik. Pedig mozdonyparkunk kifogástalan állapotban van, a forgalmat minden tekintetben ki tudnánk elégíteni. A baj az, hogy nincs elegendő kocsibefutás az állomásokra, s ennek hiánvában áprilisi tervünk teljesítése 100 százalék alatt maradt. Dolgozóink mindent elkövetnek, hogy a lemaradást behozzák, amennyiben rajtuk múlik. *Fődi Sándor* mozdonyvezető április első két dekádjában 15 tonna szenet takarított meg, *Labáth Sándor* mozdonyvezető és brigádja április 24-én, az 5181-es számú vonatnál 738 tonna túlsúlyt továbbított. Számos más ilyen eredmény reményt nyújt arra, hogy második negyedévi tervünket sikerül majd teljesítenünk. *(Gálik Sándor leveléből.)*

A TAVASZI PÁLYAÉPÍTÉSI MUNKÁLATOK

jól haladnak. Több pályafenntartási főnökség dolgozói értek el kimagasló eredményeket. *Vincze Lajos* pályamunkás Budapest-Ferencváros pályafenntartási főnökség I. pályamesteri szakaszának dolgozója vágánycserélésnél átlag 127 százalékos teljesítménnyel tűnt ki. A sátoraljaújhelyi VIII. pályamesteri szakaszon a Petőfi ifibrigád *Nagy István* előmunkás vezetésével 138 százalékos teljesítménnyel jár élen. Ugyancsak jó munkát végzett a *diósgyőri pályafenntartási főnökségnél Kovács László* és brigádja. Kitérőlerakásnál 128, síncsere munkánál pedig 130 százalékos eredményt értek el. Hasonló teljesítménnyel büszkélkedhet *Munkácsi József* és brigádja is.

A PÉCSI FŰTŐHÁZ DOLGOZÓI

a május 1 tiszteletére elért eredményeiket tovább fokozzák. *Arató Ferenc* mozdonyvezető, a szocialista munka hőse és fűtői vonatjaikat átlagosan 130 százalékos túlsúllyal továbbítják. *Darazsacz Ferenc* ifibrigádja átlagosan 126 százalékos túlsúlytovábbítást ér el. *Nyaka Gyula* segédkezelő és fűtője a májusi versenyben 210 mázsa szenet takarított meg.

AZ AUTÓS KIRAKÓBRIGÁDOK VERSENYÉBEN

Hargittai Jenő, Budapest-Nyugati pályaudvaron dolgozó brigádja 177 százalékos teljesítményt ért el. Ugyanitt kiváló munkát végez Zöldi János kirakóbrigádja 169 és Fülöp István ponis-kirakóbrigádja 167 százalékos teljesítménnyel.

1352 PERC RÖVID MENETET CSINÁLTAK

Bódog György mozdonyvezető, Molnár István és Horváth II. Ferenc fűtők, a nagykanizsai fűtőház dolgozói az első negyedév folyamán. Szénmegtakarításban 123 százalékos eredményt értek el. A Bódog-brigád a második félévre is olyan vállalásokat tett, amelyek méltók az előző negyedévben elért eredményeihez. A nagykanizsai forgalmi dolgozók a személyvonatok menetrendszerinti közlekedtetését 110, a fajlagos kocsimozgatási terv 123, a kocsikifutási terv 125 százalékos teljesítésével harcolnak a félévi terv feladatainak maradéktalan elvégzéséért.

A 424.029-es 166 felesleges kilométere és az önköltségcsökkentés

Április 21-én a 424.029-es számú mozdonyt kísértem. Azzal a rendelkezéssel indultunk el Ferencváros-fűtőházból, hogy Komáromon keresztül Bodajkra megyünk gépmenetben és ott kapunk vonatot. Ferencvárosban két székesfehérvári géppel egyesítettek, Kelenföldön pedig szétosztottak, a 411.426-os és a 328.636-os hazatérő gépek elmentek Székesfehérvár felé.

Mi, Ferencvárosból kilenc órakor indultunk, Komáromba érkeztünk 12-kor. Komáromból indultunk 13,45-kor, Moharakodóra érkeztünk 18.35-kor.

Az a kérdésünk, miért kellett ezt a 166 kilométeres utat megtenni a gépnek, mikor Székesfehérváron keresztül feleannyi úton, feleannyi idővel oda tudtunk volna jutni, gépünk nem csinált volna ekkora üres menetet, s az elegy is előbb ért volna rendeltetési helyére. Önköltségcsökkentést akarunk, márpedig az ilyen helytelen intézkedések ezt nem segítik elő. Még megjegyzem, hogy egy vonat a 411.011-es számú géppel jóval utánunk indult Budapest—Soroksári útról, mégis előbb érkezett Székesfehérváron keresztül Moharakodóra, illetve Bodajkra, mint mi a gépmenetünkkel

Lőcsei János
Kossuth-díjas,
utazó mozdonyfelvigyázó

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Zárófoglalkozás Budapest—Józsefváros politikai iskoláján

Tízen ülnek a teremben Budapest—Józsefváros állomás politikai iskolájának zárófoglalkozásán. Ünnepélyes a hangulat: a propagandista, *Kiss István* elvtárs asztalát piros drapéria borítja, virágok díszítik. Mellette ül a párttitkár, *Patkovszki Béla* elvtárs; egy könyvben lapozgat, melyet a foglalkozás végén a politikai iskola legszorgalmasabb hallgatójának nyújt majd át.

Ünnepélyes a hangulat, de nyoma sincs *„izgalomnak"*, jól tudják az elvtársak, hogy ez nem *„vizsga"* hanem zárófoglalkozás, ahol azonban számot adnak szorgalmukról, fejlődésükről. Talán egy kicsit megfontoltabban, lassabban beszélnek a hozzászólók, mint más foglalkozáson szoktak, de ez természetes is ilyenkor.

A hallgatók feleletei azt bizonyítják, hogy az elvtársak megértették: *mit sem ér az olyan tanulás, mely az elméletet elszakítja a gyakorlattól, a való élettől.* Minden felszólalónál megvan a törekvés arra, hogy feleletét az állomáson tapaszta1takkal kapcsolja össze. Amikor a pártfegyelemről beszélnek, S. elvtárs nevét említik tanulságul, aki vétett a kommunista magatartás szervezeti szabályzatban is rögzített törvénye ellen. Amikor a párthatározatok végrehajtásáról van szó — szóbakerülnek azok az elvtársak, akik nem végeznek pártmunkát, nem járnak el taggyűlésre, nem mutatnak a munkában kommunista példát.

A III. pártkongresszus anyagát vitatják az elvtársak s tanulságul a *Központi Vezetőség márciusi határozatát is elemzik, a jobboldali elhajlás veszélyét*, melynek kihatásait a józsefvárosi pályaudvaron is érezni lehetett és lehet nem egy kérdésben ma is. De éppen ezért hasznos ez a vita. Akik itt ülnek: *Kovács, Simon, Gerendő, Hortobágyi* elvtárs és a többiek, a foglalkozás után már világosan látják majd, hová vezetett volna a jobboldali elhajlás, ha időben nem tária fel a Központi Vezetőség. És ez segíti őket ahhoz is, hogy a maguk területén eredményesen harcolianak a jobboldali veszély megnyilvánulásai ellen.

Nem hangzanak el nagy szavak, egyszerű emberek mondják el véleményüket egyszerű módon. De látni, érik az anyagot, szeretettel tanulmányozták és készek arra, hogy a tanultak szellemében végezzék munkájukat. És ez a legfőbb, ez a legnagyobb eredménye a Kiss elvtárs vezette politikai iskola II. tanfolyamának.

Véget ért az idei év utolsó foglalkozása, de az elvtársak *már most arra készülnek, hogy a következő oktatási évben magasabb fokon tanulmányozzák a marxizmus—leninizmus alapjait.* Ezt segíti elő a foglalkozást követő munkaértekezlet. Kiss elvtársnak minden hallgató munkájáról van mondanivalója. *Márton* elvtársat szorgalmáért dicséri, *Bene Ernőt* jó jegyzeteiért. De nem hagyja szó nélkül azt sem, hogy *Kovács József* egyszer-egyszer nem készült fel a foglalkozásra. Azt tanácsolja: *az új oktatási év kezdetéig tanulmányozza át azokat az anyagokat, amelyeket kevésbé értett meg a foglalkozáson.*

A hallgatóknak is van mondanivalójuk. *Simon* elvtárs a pártvezetőségnek köszöni, hogy pártonkívüli létére lehetővé tették számára a foglalkozások látogatását. *„Meggyőződtem arról* — mondja —, *hogy jó szakmai munkát csak az végezhet, aki politikailag is képzett, világosan látja maga előtt a célt."*

Hortobágyi elvtárs valamennyiük nevében köszöni meg *Kiss* elvtársnak, hogy elősegítette számukra a marxizmus—leninizmus alapjainak megismerését. Nagyjelentőségű volt ez mindnyájuk életében. *Kovács József* elvtárs ezt a gondolatot így fejezi ki: *„vallásos ember voltam és hogy ma ismerem a fejlődés igazi mozgatóerőit, hogy másképp látom az életet, azt a politikai foglalkozásoknak köszönhetem."*

Valóban sokat fejlődtek az elvtársak. De azért ne felejtsék *Patkovszki* párttitkár elvtárs szavait, aki a bizonyítványok kiosztása után ezeket mondotta: *sokat tanultunk, sokat fejlődtünk, de azért még nem vagyunk marxisták, még nagyon sokat kell tanulnunk ahhoz, hogy izig-vérig kommunistákká váljunk*, minden kérdésben helyes marxista—leninista álláspontot foglaljunk el. A következő oktatási évben ezen az úton haladunk majd megint egy lépést előre.

A dézsmálások elleni harc minden vasutas érdeke

Az aktívaértekezletek tanulságai

A társadalmi tulajdon védelméről, az árudézsmálások elleni küzdelem fokozása érdekében az elmúlt hetekben az ország valamennyi vasútigazgatósági székhelyén és nagyobb csomópontján a vasút politikai osztályok irányításával aktívaértekezleteket tartottak. A nagyobb értekezleteken a vasutas tömegszervezetek és a szakvonali vezetők mellett megjelentek a *közlekedési bíróság és ügyészség*, valamint a *vasúti rendőrség* képviselői is.

A tanácskozásokon a kommunista és pártonkívüli vasutasok egyaránt kifejezésre juttatták: *véglegesen fel kell számolni a szégyenletes vasúti dézsmálásokat!* A dézsmálás okozta károk nemcsak a vasutas dolgozók becületét sértik, hanem nehezítik, akadályozzák a vasutasok életszínvonalának emelését is. *A lopások ott következnek be* — mutattak rá az előadók és felszólalók — *ahol elnézőek, ébertelenek a vezetők és dolgozók, ahol nem tartják be az utasításokat, ahol laza a munkafegyelem és az ellenőrzés.*

Jogosan bírálták a vasutasok *Miskolcon, Debrecenben* és *Budapesten* az igazgatóságokat, mert azok nem elég önkritikusan vetették fel elkövetett mulasztásaikat, melyek szintén hozzájárultak a dézsmálások szaporodásához. Hasonló bírálat érte a *közlekedési bíróság* és az *ügyészség* képviselőit, mert a leleplezett bűnösök felelősségrevonása sokszor hosszú ideig húzódik. Mezőlak állomás forgalmi szolgálattevőjét például, aki motoralkatrészeket lopott, közel nyolc hónapja leplezték le, de máig sem állították bíróság elé. *Helyes lenne* — mondták a felszólalók —, *ha a tárgyalásokat lehetőség szerint, a tett színhelyén a dolgozók előtt folytatnák le.*

Sok dézsmáló azzal védekezik, hogy „életkörülményei" miatt lopott. Helyesen mutatott rá *Ruttkovszky* elvtárs, a miskolci fűtőház üzemi bizottságának elnöke, hogy ez az állítás nem felel meg a valóságnak, mert például *Süveges András* fűtőházi munkásnak, akit nemrégen lepleztek le, *tizenkét hold földje és lovai voltak.* Ki hiszi el róla, hogy *„életkörülményei kényszerítették"* a lopásra?

Liberalizmus, elnézés a melegágya a dézsmálásoknak. Zalaegerszegen 1320 gyümölcsösláda eltűnését például csak két hónap multán jelentették. A szerencsi pályafenntartási főnökségnél lelepleztek egy talpfa-lopót, de a területi bizottság elmulasztotta a felelősségrevonást. *Az ilyen elnéző magatartás és nem az „életkörülmény" az, mely szinte csábít a bűnre.*

Előfordul, hogy lopás miatt elítélt dolgozót büntetése letöltése után ugyanarra a helyre helyezik vissza, ahol a bűnt elkövette és ahol az ellenőrzés lazasága miatt ismét dézsmálást követ el. Máshol a leleplezett tolvajt felelősségrevonás helyett más szolgálati helyre helyezik, ahol nem ismerik előző munkahelyén elkövetett bűnét. Igy aztán felbátorodnak a tolvajok és új helyükön folytatják a népvagyon dézsmálását.

Megelégedéssel fogadták a dolgozók azt a bejelentést, hogy *a jövőben felelősségre vonják azokat is, akik tudnak a lopásokról, de nem leplezik le a népvagyon fosztogatóit.*

Fontos tanulsága volt az aktívaértekezleteknek, hogy rámutatott arra: fokozni kell a szocialista tulajdon védelme érdekében a párt- és DISZ-szervezetek, a vasutas ÜB-k és a szakvonali szervek felvilágosító munkáját. El kell érni, hogy a becsületes dolgozók között ne találja helyét a tolvaj, *olyan légkör alakuljon ki a kommunisták példamutatása nyomán, amely hazánk, épülő szocialista vasútunk és vasutasaink jóléte növelésének ellenségeként tekinti a dézsmálókat.*

A társadalmi tulajdon védelméről szóló aktívaértekezletek elérték céljukat. Sokezer dolgozó látja ma már világosabban: a dézsmálók, fosztogatók az életszínvonal emelésének ellenségei, az ellenük folytatott kíméletlen harc minden vasutas becsületbeli kötelessége, személyes érdeke.

Oktassuk a forgalmi dolgozókat a különböző fékberendezések helyes kezelésére

A vasút eredményes és biztonságos forgalmának feltétele, hogy a végrehajtó szolgálat dolgozói a munkakörük ellátásához szükséges tennivalókat alaposan ismerjék. Fontos ez azért is, mert ezekkel megkönnyebbül, meggyorsul, célirányosabbá válik a munka.

A dolgozók ismeretének állandó gyarapítását helyes és jól szervezett oktatással kell biztosítani. A tapasztalatok sajnos azt mutatják, hogy oktatásunk — és különösen forgalmi szakoktatásunk — sok helyen megrekedt, nehezen tudják előrelendíteni. Figyelemreméltó ez azért is, mert azoknak a területeknek a munkája is nehéz, amelyek lépést tartanak a fejlődéssel, azoké pedig, amelyek elmaradnak — még nehezebb.

El kell ismerni: a forgalmi oktatást végzők munkája is megnehezedett a vasút műszaki és technikai fejlődése következtében. A forgalmi dolgozók szolgálatuk ellátása közben mind több olyan munkamozzanatot végeznek, amelyek bizonyos mértékig már műszaki jellegűek. Ezek alatt nem azokat a vonatkísérőket értjük, akik tanfolyamszerű műszaki kiképzésben részesültek és mint vonatlakatosok dolgoznak, hanem azokat, akiknek feladatuk van a fékpróbák megtartásánál, a raksúlyváltók kezelésénél, egyéb berendezések működtetésénél és mindenhol, ahol tevékenységük kapcsolatban van műszaki berendezésekkel.

A forgalmi oktatókra nagy feladat hárul. Egyrészt: magukat is bő ismeretekkel kell rendekezniök a műszaki természetű, de mégis forgalmi jellegű munkafolyamatok területén, másrészt: ezek ismeretében úgy kell végezniük az oktatást, hogy a dolgozók ne csak mechanikusan végezzék kötelességüket, hanem

tudják is, hogy egy-egy munkamozzanat miért szükséges,

annak milyen műszaki kihatásai vannak.

A szükséges műszaki ismeretek birtokában a forgalmi dolgozók bátrabban végzik munkájukat. Nem bizonytalankodnak, amikor valamelyik berendezés működését ki kell próbálni. Nem elégszenek meg például a kézifék behúzásával és a féktuskó megrúgásával, — mert ez nem elégséges —, hanem megnézik a fékorsót is, hogy nincs-e akadálya az intenzív fékhatás kifejtésének.

Nem ilyen egyszerű a légfékek jó működéséről meggyőződni, de nem is túl nehéz. Azt minden vonatkísérőnek tudnia kell, hogy a vészfékváltó kötelező kipróbálása pillanatok alatt elvégezhető és nem is jár nagy levegővesztéséggel. Persze ehhez ismerni kell működését és elhelyezését.

Hány balesetet lehetett volna elhárítani, ha a vészfékváltó a kritikus pillanatban működött volna.

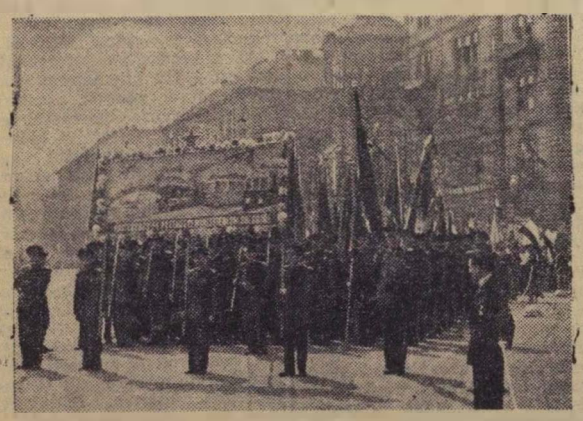
Nem működött, mert használhatóságáról nem győződtek meg kellő időben. Hány vonat közlekedik megfékezetlenül azért, mert a vonatvezető a működési szelep váltójának helyes állását nem ismeri és fékezett elegybe számítja az olyan kocsi súlyát, amelynek légfékberendezését a fékezésből kiiktatták.

Mindezeken túl sok olyan jelenséget ismerünk, amellyel itt hely hiányában nem foglalkozhatunk, de az oktatásokon annál inkább — ami mind mutatja a forgalmi személyzet műszaki ismereteinek a hiányát.

Legyen hát az oktatási szolgálatnak szív- és becsületbeli ügye az, hogy minden forgalmi dolgozó elsajátítsa a szükséges műszaki ismereteket, mert ezzel is nagymértékben hozzá lehet járulni a munka termelékenységének emeléséhez, az önköltség csökkentéséhez.

Fehérvári József,
a FEO vezetője

A NAGY SEREGSZEMLÉN



A békéért küzdő népek nagy seregszemléjén, május elsején a vasutas dolgozók ezrei meneteltek, hogy hitet tegyenek a kilencszázmilliós béketábor, a proletár nemzetköziség ügye mellett. Képünkön a felvonuló vasutasok egy csoportját látjuk indulás előtt. (Németh Gyula felv.)

Nemzetközi ÉLET

A testvéri országok vasutasainak május elsejei üdvözletei

A proletariátus nagy nemzetközi ünnepe alkalmából a testvéri országok vasutasai meleghangú levelekben és táviratokban fejezték ki jókívánságaikat a magyar vasutasoknak.

A Szovjetunió közlekedésügyi minisztériuma politikai osztályának vezetője, *Gavril Csumacsenko* elvtárs *Bognár Imre* elvtárshoz, a vasút politikai főosztály vezetőjehez intézett levelet a szovjet vasutasok nevében.

„A nemzetközi munkásosztály május elsejei nagy ünnepének alkalmából a szovjet vasutasok a magyar vasutasoknak és az egész magyar népnek testvéri üdvözletüket küldik és továbbra is a nemzeti jólétet és kultúra emelkedését kívánják a nép boldogulásáért, a szocializmusért vivott harcban. A szovjet vasutasok, a nagy Szovjetunió összes többi dolgozójával együtt a dicső Kommunista Párt és a kormány mögé tömörülve fogadják május elsejét, a nemzetközi szolidaritás, a testvériség napját, mely úgy a szovjet, mint az egész világ demokratikus dolgozó népének újabb sikerekhez és munkagyőzelmekhez nyújt kölcsönös erőt és növeli táborunkat, a békéért folytatott harcunkban az újabb háborúra uszítókkal szemben.

A szovjet vasutasok nevében szíveskedjék átadni üdvözletünket és jókívánságainkat magyar vasutas barátainknak és a szocializmus építéséhez további sikereket kívánunk."

Robert Menzel elvtárs, a Német Demokratikus Köztársaság közlekedésügyi miniszterhelyettese, a politikai igazgatóság vezetője a politikai igazgatóság munkatársainak, a Deutsche Reichbahn pártszervezetei funkcionáriusainak és tagjainak szívélyes üdvözletét tolmácsolta Bognár elvtárs személyén keresztül a magyar vasutasoknak.

— *Üdvözöljük Önöket, kedves barátaink* — írja többek között — *a nemzetközi munkásosztály harci napján, annak a küzdelemnek a jegyében, amelyet mi, a washingtoni háborús gyújtogatók agresszív politikája, az újjáéledő német imperializmus és militarizmus, valamint a párizsi háborús szerződések ellen közösen folytatunk. Tudjuk, hogy a háborús uszítók mindent megkísérelnek, hogy a dolgozóktól a hatalmat, a népektől pedig a szabadságot ismét elvegyék. Amilyen bizonyos az, hogy nem sikerül a munkásosztály szívéből és agyából a proletár nemzetköziség gondolatát kiölni, olyan biztos az is, hogy a béke, a demokrácia és a szocializmus legyőzhetetlen tábora, amelynek élén a nagy Szovjetunió áll, az imperialista rablók kezéből kiüti az újabb háború gyújtófáklyáját. A magyar vasutasoknak további nagy sikereket kívánunk a szocializmus építésében és kötelezzük magunkat arra, hogy a népek közötti barátságot még jobban megszilárditjuk és hogy e barátsághoz mindig méltóaknak bizonyulunk.*

Ugyancsak örömmel fogadta elvtársi üdvözletét tolmácsolta *Jozef Holár*, a Csehszlovák Köztársaság közlekedésügyi miniszterhelyettese, a vasút politikai főigazgatóság vezetője, a román vasutasok nevében *Gingyila Vaszile* elvtárs, a politikai osztály főnöke és *Puzon* elvtárs, a Lengyel Államvasútak politikai főigazgatóságának vezetője. *Puzon* elvtárs levelében hangsúlyozza: *„A magyar és lengyel vasutasok közös feladata, hogy a vasúti szállítás teljesítőképességét állandóan emeljék, ami biztosítja országaink hatalmát és védelmi erejét. A két nép vasutasainak minden erejüket arra kell fordítaniok, hogy az évről évre növekvő szállítási feladatokat teljesítsék. Segítenünk kell vasutasainkat — írja —, hogy alkotó kezdeményezésüket és erejüket a szakmai és politikai szint állandó emelésével fejthessék ki.*

SZOVJETUNIÓ

A vasutak életéből

Az omszki körzethez tartozó *Barabinszk* műszaki kocsiszolgálati főnökség dolgozói a *Krasznüj-limániak* példája nyomán folytatják a kisorozás nélküli kocsijavítást. Kerékpárokat, csapágyakat, tartókat, önműködő féktartófejeket cserélnek ki kisorozás nélkül. Ilyen módon az utóbbi két hónapban 719 kocsit javítottak meg. A dolgozók jól és gyorsan végzik munkájukat: egy négytengelyes kocsi csapágyát például 25 perc alatt cserélik ki. Ezt annak köszönhetik, hogy anyagtartalékot szereztek be, kijavították szerszámaikat, az emelőszerkezeteket és minden dolgozó ismeri a reá váró munkát.

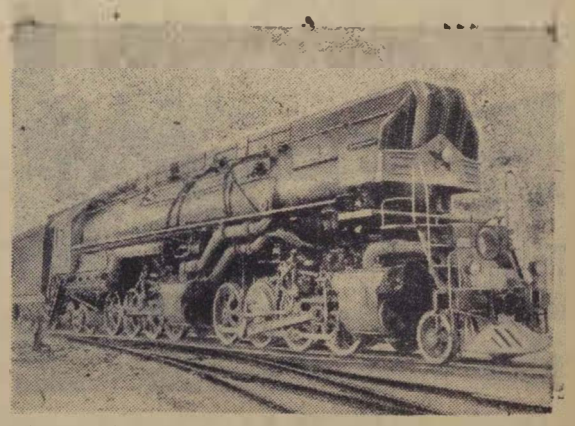
*

Évi tervükön felül 50 000 vagon áru berakását vállalták a *tomszki* körzet vasútasai. Az elmúlt esztendőben — 1950-hez viszonyítva — 35 százalékkal emelkedett a darabáruval megrakott vagonok száma. Azóta az utazási sebességet 7 kilométerrel, az alapsebességet 1.4 kilométerrel, a vonatok átlagos terhelését, 140 tonnával emelték.

*

Az *odesszai* vasutasok vállalták, hogy a szállítótartályokat ezentúl irányvonatokkal továbbítják. A vasútügyi minisztérium üdvözölte az új kezdeményezést és biztosította a teherpályaudvar dolgozóit, hogy kezdeményezésüket az egész szovjet vasúti hálózatra kiterjesztik.

Kép a Szovjetunióból



Az 1—4—4—2 típusú új szovjet tehermozdony nyolctengelyes szerkocsival. (Foto Agentsztvo)

A termelékenység emelésének módszerei a vontatási szolgálatnál

A szocialista termelés gazdaságosságát a növekvő termelékenység fejezi ki. Erre kell törekednie a vontatási szolgálatnak is. De mit tehet a vontatási szolgálat a növekvő termelékenység érdekében?

Elsősorban döntően befolyásolja a termelékenységet *a fajlagos szénfogyasztás. Minden erővel arra kell törekedni, hogy csökkentsük a szénfogyasztást, illetve gazdaságosan égessük el a szenet.* Ez nem könnyű feladat. Az utóbbi években a vasút szénellátása, különösen az ősz végén és a tél folyamán rendkívül mostoha volt.

Tapasztalataink szerint, ha a szénkészlet hat nap alá csökken, a szénfogyasztás már rendkívül gazdaságtalanná válik. Örvendetes, hogy a legutóbbi télen ezen a téren javulás történt és ez kedvező volt a fajlagos szénfogyasztásra is. A vontatási szolgálat a fajlagos szénfogyasztást még *az átvett szén minőségi ellenőrzésével, a széntárolás és a szénkezelés javításával, a gépek jó állapotban való tartásával, ennek érdekében az újítások bevezetésével, valamint az utazó személyzet oktatásával és ösztönző szénnormatívákkal is előmozdíthatja.*

Jobban használjuk ki a mozdonyokat

A termelékenység emelésénél igen döntő a mozdonyok jobb kihasználása. Ennek érdekében felülvizsgálják a mozdony-fordulókat, ami lehetővé teszi a mozdony-megtakarítást. Helyes szervezéssel meg kell rövidíteni a fűtőházi tartózkodást és csak mosás miatt mozdonyt nem szabad leállítani. Mosni akkor kell, amikor a mozdony javításra áll le.

A termelékenység növelése érdekében a szénszerelés folytonosságát is feltétlenül biztosítani kell; legyen a fűtőháznál p. o. tartalék felvonómotor, tartalék drótkötél stb. A jobb kihasználást célozza az új, most bevezetett változó illetmény-bérezési rendszer is, mely nem a gőzmozdonyon eltöltött időt, hanem a kilométerteljesítményt díjazza.

Szüntessük meg az ácsorgást

A forgalmi szolgálat is nagymértékben segítheti a jobb mozdonykihasználást, ha nem ácsorogtatja a mozdonyokat a vonalon és a jelzőknél, annál is inkább, mert ezzel a szántakarékosságot is előmozdítja. Egyetlen 1500 tonnás 40 kilométer sebességgel haladó vonat megállítása 60—70 kilogramm többletfogyasztást okoz.

A mozdonyjavítások jobb megszervezésével is növeljük a mozdonykihasználást. *Különös fontosságú a minőségi munka, mert az ismétlődő javítások nagymértékben lerontják a forduló sebességet.* A vontatási műhelyekben a darabbérezés megszüntetése előnyösen befolyásolja majd a javítás minőségét és ez a felhasznált anyagot is csökkenti, mert a gondos javításnál kevesebb anyag szükséges.

Jobb mozdonykihasználást kívánunk elérni az *összekapcsolt* mozgalom segítségével is. Népgazdasági szempontból ugyanis nem az a gazdaságos, ha egy mozdony néhány kocsival sok kilométert és nagy elegysúllyal esetleg rövid távolságot fut le, hanem az, ha a mozdony hosszú távon nagy terhelést továbbít. Tehát *a napi elegytonnakilométer a döntő.*

Az összekapcsolt mozgalom előnye, a „pendli-rendszer", ezideig jól bevált a villamosmozdonyoknál, de kevésbé a gőzmozdonyoknál. Ennek oka az volt, hogy a gőzmozdony minden vonat után bejár a fűtőházba szerelni és annak kijárását sem a forgalom, sem a vontatás nem túlságosan erőltette.

A most megvalósított mozgalom abban különbözik a „pendlitől", hogy a forgalmat is érdekeltté teszi a rendelkezésre álló mozdonyok gyors forgatásában.

A termelékenység növelését, illetve az önköltség csökkentését szolgálja a *villamosítás* és a *dieselesítés* is. Sajnos, hogy a haladó vontatási nemek térhódítása hazánkban csak lassan történhet, mert igen nagy összeget követel az átállás. Mégis a prototípusok nagyrésze már üzemben van és az eddigi eredmények kedvezőknek mondhatók.

A felsoroltak azok a fontosabb módszerek, melyekkel a vontatási szolgálat hozzájárulhat pártunk és kormányunk célkitűzéseihez, a termelékenység növeléséhez. Ismerve a vontatási dolgozók munkakészségét, lelkesedését, minden reményünk megvan arra, hogy a vontatás dolgozói szívós és kitartó munkával elérik a kitűzött célt: az egy száz elegytonna-kilométerre eső költség állandó csökkentését.

Vághegyi Károly,
a 7. szakosztály dolgozója

Felszabadulási serleg átadási ünnepség a ferencvárosi csomóponton

Április 30-án délelőtt 10 órakor szép ünnepség keretében adták át a felszabadulási verseny során legjobb eredményt elért ferencvárosi vasúti csomópont dolgozóinak a felszabadulási serleget és az élüzemmel járó vándorzászlót.

Az ünnepségen megjelent *Hidas* István elvtárs, az MDP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese, *Bebrits* Lajos elvtárs, az MDP Központi Vezetőségének póttagja, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Bognár* Imre elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője, *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke, *Csanádi* György elvtárs, MÁV vezérigazgató, *Németh* József elvtárs, MÁV vezérigazgatóhelyettes, *Kamuti* Jenő elvtárs, MÁV vezérigazgatóhelyettes, a vasút több vezetője és a különböző szervezetek képviselői.

Hidas István elvtárs beszél a serleg átadási ünnepségen. (Kovács Géza felv.)

A szépen feldíszített terem színpada előtt külön erre a célra készített emelvényen helyezték el a felszabadulási serleget, melyet négy szolgálati ág dolgozóinak képviselői őriztek. Mikor az elnökség tagjai elfoglalták helyüket a színpadon, a zenekar eljátszotta a Himnuszt, majd *Huszár* József elvtárs, a ferencvárosi fűtőház szakszervezeti bizottságának elnöke megnyitotta az ünnepséget és felkérte *Bebrits* Lajos elvtársat, hogy tartsa meg ünnepi beszédét.

A miniszter méltatta a ferencvárosi csomópont dolgozóinak a felszabadulási verseny során elért kiváló eredményeit, külön-külön szolgálati áganként foglalkozott a forgalom, a vontatás és a pályafenntartás dolgozóinak nagyszerű teljesítményeivel és jövőbeni feladataival.

A SZOT képviseletében *Gáspár* Sándor elvtárs mondott beszédet. Hangsúlyozta, hogy a ferencvárosi vasutasok méltán érdemlik meg ezt a nagy kitüntetést, a munka elismerését jelentő felszabadulási serleget, hiszen a csomópont valamennyi szolgálati ága elérte az élüzemszintet és nehéz munkakörülmények között oldotta meg a rá háruló súlyos feladatokat.

Hidas István elvtárs, az MDP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese, a párt Központi Vezetősége és a Minisztertanács üdvözletét tolmácsolta a ferencvárosi vasúti csomópont dolgozói számára. Méltatta a ferencvárosi vasutasoknak a felszabadulás óta kifejtett nagyszerű munkáját, megemlékezett arról, hogy Ferencváros volt az az üzem az országban, mely elsőnek kapta meg a Munka Vörös Zászló Érdemrendet, innen indult el a nagyfontosságú ötszáz kilométeres mozgalom és ennek a csomópontnak dolgozói mindenkor, az elmúlt tíz esztendő alatt tanújelét adták annak, hogy számíthat rájuk a párt, a dolgozó nép.

Ezután került sor a felszabadulási serleg átadására. *Bebrits* Lajos elvtárs a Minisztertanács, *Gáspár* Sándor elvtárs a SZOT képviseletében átnyújtották a serleget és a vándorzászlót. A csomópont dolgozói nevében *Udvarhelyi* István, a ferencvárosi állomás vezetője köszönte meg a felszabadulási serleget és a zászlót, s fogadalmat tett valamennyi szolgálati ág dolgozói nevében az eddigi eredmények növelésére, a félévi terv idő előtti teljesítésére.

A lelkes hangúlatú ünnepség végén a több mint nyolcvanezer forint pénzjutalmat szétosztották a csomópont legjobb dolgozói között.

„A párosversenynek nagy része van abban, hogy élüzemek lettünk"

Egy-egy versenyszakasz mindig új tapasztalatokkal gazdagítja részvevőit. Ilyen tapasztalatként szűrték le most *Budapest-Keleti* fűtőházban, a felszabadulási verseny és az első negyedévi terv sikeres befejezése után, hogy *a párosverseny ezuttal is hatékony lendítője volt a versenynek és nagy része van abban, hogy a fűtőház elnyerte az élüzem címet.*

A felszabadulási verseny második hónapjában történt, hogy a 424—073-as gép személyzete, *Besze Jenő* mozdonyvezető és *Klein János* mozdonyvezető brigádja *párosversenyre* hívta a többi mozdonybrigádot, *a vasutas napig szóló időtartammal.* A szénmegtakarítás növelését, a javítási költség csökkentését, a mosási kilométer terv és a kilométer terv túlteljesítését, a vonatok késés nélküli továbbítását, az oktatásokon való pontos részvételt, a szolgálatképtelenség, a baleset elkerülését és a mozdonytisztaságot tűzték ki a verseny feltételeiül. Nyolc 424-es és két 301-es gép személyzete fogadta el a versenykihívást. Összesen 22 brigád 66 taggal kezdett párosversenybe, tehát *az utazószemélyzet tekintélyes része.*

Ilyen körülmények között alig indult meg a verseny, *egyszeriben javulni kezdett az általuk továbbított vonatok menetrendszerinti közlekedése,* a tisztaságtól még szebben ragyogtak a mozdonyok, csökkent a javítási költség. De legfeltűnőbb volt *az oktatások látogatottságának megnövekedése.* Előzőleg meglehetősen foghíjasok voltak az oktatóterem padsorai, sokan még a havi kötelező négy oktatáson sem jelentek meg. *Most? Fogarasi Ferenc oktatótisztnek örül a lelke, amikor végignéz a zsúfolt padsorokon.* Hiányzó úgyszólván alig akad, de sokan vannak, akik a kötelező havi 4 oktatáson kívül még 3—4 oktatáson megjelennek. *Bokor* K. László és *Lengyel* Árpád mozdonyvezetők például *havonta 10—12 oktatáson vesznek részt és éberen ügyelnek arra, hogy brigádjuk tagjai se maradjanak el.* De így van ezzel a párosversenyben résztvevő valamennyi mozdonyvezető. A páros vetélkedésnek ugyanis külön versenytáblája van a fűtőházban s göngyölített pontérték szerint naponta feltüntetik rajta a verseny állását.

Ha valakinek nincs meg a kötelező havi 4 oktatása, ezt a versenytábla azonnal jelzi, s a mulasztók brigádja lejjebb csúszik a versenyben. Ezért ha valaki elmarad, igyekszik pótolni. Így például *Tusor János* mozdonyvezető, aki nem tudott megjelenni a kötelező negyedik oktatáson, *egyénileg külön órán pótolta mulasztását, hogy brigádja le ne maradjon.*

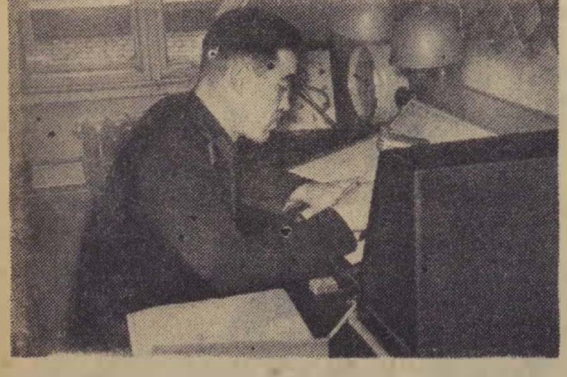
Az oktatások szorgalmas látogatása persze nemcsak az oktatási versenytényezők, hanem a többi versenytényező eredményeit is, általában az *egész munkát javítja.*

Így van ez a mozdonyjavítási költségnél is. A verseny első hónapjában például néhány brigád *túllépte az előirányzott javítási költséget.* Ezek a túllépésnek megfelelő számú *rossz pontot kaptak és szégyenszemre alaposan lemaradtak a versenyben.* A következő hónapban már *nem is volt rossz pontja senkinek,* sőt az utolsó helyezett pontszáma is 54 jópontot, tehát elég magas pontszámot tett ki.

Az eredményeken felbuzdúlva a részvevők még nagyobb lelkesedéssel folytatják a versenyt, hogy a vasutas napra az eddigieknél is jobb eredményeket érjenek el. Jelenleg a 424—242 sorozatszámú gép személyzete, *Lengyel Árpád* és *Trifán László* mozdonyvezetők brigádja áll első helyen a versenyben 213.2 ponttal. Ők nyerték a felszabadulási versenyt. Második *Kosztolányi Elemér* és *Beke István* mozdonyvezetők brigádja (424—120) 155.2 ponttal, harmadik a *Varga János* és *Tusor János* brigád 131.2 ponttal. A Vargáék 424—093 sorozatszámú gépe ugyanekkor országos negyedik lett a tisztasági versenyben, igazgatósági viszonylatban pedig első. Szénmegtakarításban a Lengyel brigád vezet: május 1-ig 34 tonna szenet takarított meg.

A párosverseny kitünő eredményeit látva most *a 328 és a 442-es sorozatú gépek brigádjai is be akarnak kapcsolódni a versenybe,* hogy a páros versengés lendítő erejét fokozott mértékben állíthassák a félévi terveljesítés szolgálatába.

Jól segítette a ferencvárosiak versenyét



Mendre József, a jobbparti körvasút menetirányítója kitünő munkával segítette Budapest-Ferencváros csomópont dolgozóinak versenyét a felszabadulási verseny és műszak során. Az átállítós gépek napi kilométerteljesítményét a vállalt 45 kilométerrel szemben 50 kilométerre teljesítette és tervszerű irányítással növelte a gurítóra érkező kocsik számát.

(Kovács Géza felv.)

Egy állomás útja a „mélyponttól" az élüzemig

Egyetlen állomásnak sem könnyű elérni az élüzem-címet, de különösen nehéz volt ez Rákospalota-Újpestnek. Emlékezetes, milyen zavart okozott az állomás életében, s milyen rossz fényt vetett az egész állomásra a két év előtti nagyarányú dézsmálás leleplezése, amely az állomás akkori személyzetének nagy részét érintette. De más körülmények is akadályozták a munkát, ami teljesen érthető egy olyan állomáson, amelyiken beszélni sem lehetett munkafegyelemről.

Az új állomásvezetőségnek, az állomásfőnöknek, a kereskedelmi állomásfőnök-helyettesnek, a pártszervezet és az üzemi bizottság vezetőinek nem volt könnyű feladat az állomás megtépázott becsületét helyreállítani, megteremteni, aztán megszilárdítani a munkafegyelmet és fokozni a termelékenységet.

Az első feladat az volt, hogy a pártszervezet és az üzemi bizottság kiépítse új bizalmi hálózatát. Mozgósítani kellett a dolgozókat a taggyűlésekre, a termelési értekezletekre, mégpedig úgy, hogy ne csak megjelenjenek azokon, hanem bátran mondjanak bírálatot, egységesen küzdjenek a munka megjavításáért. Kezdetben ez bizony nehezen ment — a dolgozók az előző időszakban még attól is elszoktak, hogy az összejöveteleken megjelenjenek, nemhogy a hangjukat is hallassák.

De nem adtuk fel a harcot. Szívós felvilágosító munkát végeztek a legjobb népnevelők, a legjobb szakszervezeti bizalmiak, s lassan élettel teltek meg az összejövetelek, értekezletek. Ma már elmondhatjuk, hogy csaknem valamennyi szabadnapos dolgozónk részt vesz a rendezvényeken, értékes hozzászólásokkal, javaslatokkal igyekeznek javítani a munkát. Látják, hogy javaslataik nem hangzanak el hasztalanul. A vezetőség a lehetőség szerint a legtöbb problémát már saját hatáskörében megoldja, a többieket pedig haladéktalanul a felsőbb szervek tudomására hozza.

Minden dolgozónk érzi ma már, hogy egy alkotó közösség tagja, munkáját értékelik és megbecsülik. Ez volt a jó versenyszellem kialakulásának az alapja. Az idén, a felszabadulási verseny indulásakor már elérkezettnek láttuk az időt, hogy mi is kimagasló vállalásokkal csatlakozzunk a versenyhez. Dolgozóink egységesen tették meg vállalásaikat, amelyek közül nem egy az élüzem-szint felett volt.

A verseny várakozáson felüli lendülettel indult és szinte hétről hétre fokozódott. A forgalmi szolgálattevők, *Hortobágyi István, Gőgh Ferenc, Kanizsai József, Szombat János* és brigádjaik, *Balogh Gyula* tolatásvezető, *Burik János, Kormos Ferenc, Galambos Ferenc, Lehóczki Ferenc* kocsirendezők, *Berta János, Szücs Pál, Malmos József* váltókezelők, *Jankó László* kereskedelmi hivatalnok, *Hargitai Géza* és *Jakabos Antal* raktárnokok lelkes versenye, a szakszervezeti bizalmiak, mint *Nagy Katalin, Dévai Eszter, Dragács Ferenc* körültekintő versenyszervező munkája, de valamennyi dolgozó összefogása, lelkessége meghozta az eredményt. Az élüzem-címet pedig nem engedjük ki a kezünkből, folytatjuk a harcot terveink teljesítéséért, hogy a „mélyponttól" elindult állomásunk a legjobbak között maradjon.

Bodnár Béla állomásfőnök

A jól dolgozó üzemorvos a szocializmus építésének harcosa

A fűtőház kapuja mellett ibla hívja fel a dolgozók figyelmét: *mikor és merre található az üzemorvos.* A jó üzemorvos a dolgozók tanácsadója, egészségük őre, segítője. Érthető, hogy a becsületes vasutas dolgozók örömmel üdvözölték évekkel ezelőtt az üzemorvosi rendelők létesítését és ebben újabb kifejezőit látták az emberrel való törődésnek, a szerető gondoskodásnak.

Amikor a jó üzemorvos munkáját jellemezzük, önkéntelenül is a görög Homéros Iliasz c. eposzára gondolunk, amelyben a költő így jellemzi az orvosokat:

„Mert hiszen egy orvos vetekedhet száz daliával. Nyilvesszőt ha kivág, s orvosszert hint a sebekre." És méginkább ezeknek a soroknak az igazsága jut eszünkbe, mikor szembe kerülünk *Pákh* Györgyvel, a dorogi üzemorvossal, aki lelkiismeretes, áldozatos munkájával százak és ezrek egészségét adja vissza, állítja őket egészségesen csatasorba a munka frontján.

Pákh György 1950. óta orvosa, barátja a dorogi vasutasoknak. Gondja van a dolgozó emberre, kocsirendezőre, mozdonyvezetőre, fűtőre, jegyvizsgálóra egyaránt. Kitűnő orvos és nagyszerű emberismerő. Jól tudja, hogy minden gyógyult vasutassal újabb katonát nyer népi államunk vasúti frontszakasza.

Emberszeretetét mutatja az is, hogy gyűlöli a lógósokat, a hazugokat, akik hallatlan szinészi képességeikkel igyekeznek megtéveszteni szolgálati vezetőjüket, munkatársaikat és orvosukat. *Pákh* György azt tartja, hogy le kell leplezni a munkakerülőket, mert nem szabad élvezniök azt a segítséget, amit a beteg dolgozóknak nyujt népi államunk. Ezért nincs például a fűtőházban már az a *„beteg"*, aki magánsebésznél gipszbe köttette egyik kezét, s csak azután ment az üzemorvoshoz *„beteget jelenteni"*.

Az alkohol rabjai ellen is eredményesen vette fel a harcot. Mindezt józan felvilágosító munkával, szeretettel, emberismerettel érte el. A legkitűnőbb együttműködéssel dolgozik a pártszervezettel, az üzemi bizottsággal és a szakszolgálati vezetőkkel. Ismeri az embereket, körülményeiket, családjukat, ügyes-bajos dolgaikat. Ugy érzi, hogy valamennyien az ő meghitt köréhez, családjához tartoznak, ő is felelős értük.

A női fürdő, a ventillátorral ellátott fémöntőfülke a fűtőházban, a mozdonyműhely padlózatának cementezése, az üzemi konyha létesítése, a fűtőháztető újraborításának szorgalmazásában, oroszlánrésze van neki is.

A *Pákh* Györgyhöz hasonló üzemorvosok lelkes, szívos, odaadó munkával azon dolgoznak, hogy a munka mindennapi hőseinek egészségét óvják, egyre alacsonyabbra szorítsák a termelésből kieső napokat.

Fejlődik a Sztahanov-mozgalom

Több mint egy éve, hogy a szocialista munkaverseny uj alapokra helyezéséről szóló minisztertanácsi és SZOT határozatnak a vasút területén való végrehajtásáról szóló utasítás megjelent. Az utasítás a többi között szabályozta a *sztahanovista kitüntetések adományozását is.* Eszerint az a dolgozó, aki az előírt feltételeket *egy hónapon* át teljesíti, elnyeri a *sztahanovista címet.* Azt a sztahanovista dolgozót, aki az előírt feltételeket *három hónapon* át folyamatosan teljesíti, *sztahanovista oklevéllel* kell kitüntetni. A *hat hónapon* át teljesítő, elnyeri a *„Kiváló dolgozó"* címet és jelvényt, valamint a szolgálati főnök és az üzemi bizottság közös oklevelét. A feltételeket *egy éven át* folyamatosan teljesítő sztahanovista elnyeri *„A szakma kiváló dolgozója„* címet, jelvényt és díszoklevelet, ezenkívül **félhavi keresetének megfelelő** pénzjutalomban részesül. Aki további hathónapos folyamatos teljesítést ér el, *teljes havi keresetének összegével kell jutalmazni.*

Azzal, hogy új feltételeket állapítottak meg, a kiváló dolgozóknál bevezették a kötelező jutalmazást, a *vasút területén is fellendült a Sztahanov-mozgalom, egy esztendő alatt 10 857 dolgozó lett sztahanovista. Vagyis annyi, amennyi azelőtt három év alatt.* „A szakma kiváló dolgozója" jelvényt 2313 dolgozó kapta meg, jelvényes kitüntetésben és pénzjutalomban 216 dolgozó részesült.

A vasút Sztahanov-mozgalma fejlődik. Ebben az évben arra kell törekedni, hogy a fejlődés még nagyobb, még szélesebb körű legyen. Ehhez elsősorban az szükséges, hogy a *műszaki vezetés fokozottabban kapcsolódjon be a versenybe.* Folyjanak bele jobban a műszaki vezetők a verseny irányításába, a vállalások értékelésébe, biztosítsák a verseny előfeltételeit és minden lehető módon segítsék a dolgozókat a sztahanovista szint elérésében.

A Sztahanov-mozgalom fejlesztésében jelentős szerepük van az *üzemi bizottságoknak* és a *pártszervezeteknek.* A pártszervezetek politikai felvilágosító munkával magyarázzák meg a dolgozóknak a mozgalom jelentőségét, mozgosítsák őket a versenyre és adjanak meg minden segítséget a szakmai vezetőknek a versenyben minél több sztahanovista *„kitermeléséhez".* Az üzemi bizottságok gondoskodjanak a *sztahanovisták népszerűsítéséről.* Az egyes szolgálati helyeken minden dolgozó tudja, kik azok, akik legjobban végzik munkájukat, ismerjék eredményeiket, hogy a termelési értekezleteken ezeknek az ismereteknek birtokában dönthessenek a sztahanovista cím adományozásáról, vagy visszavonásáról, javaslatot tehessenek sztahanovista oklevél, „kiváló dolgozó", vagy „a szakma kiváló dolgozója" kitüntetések odaítélésére.

A pártszervezeteknek és az üzemi bizottságoknak segíteniök kell a szakvezetést *sztahanovista iskolák* és *körök* megszervezésében is, hogy a sztahanovisták bővíthessék tudásukat, új ismeretekre tehessenek szert s alkalmassá váljanak tudásuk minél szélesebbkörű átadására. Valamennyi sztahanovistát, kiváló dolgozót be kell vonni a patronálási, munkamódszerátadási mozgalomba. A szakszervezet feladata gondoskodni arról is: maguk a sztahanovisták, kiváló dolgozók kezdeményezzék a patronálást, a munkamódszerátadást. Ha ezt megteszik, legközelebb a Sztahanov-mozgalom még nagyobb arányú fejlődéséről számolhatunk be.

Hogyan tartják be a kollektív szerződést az Északi Járműjavítóban?

A kollektív szerződés az üzem alkotmánya. A benne lefektetett kötelezettségvállalások szerint él, termel az üzem.

Nézzük meg, hogyan teljesítik a kollektív szerződést egyik legjelentősebb üzemünkben, az *Északi Járműjavító ÜV-ben.*

Harmadik kollektív szerződését kötötte meg idén az Északi Járműjavító. Az idei szerződést, az előző évek hibáin okulva, készítették el. Hiba volt az előző szerződésekben, hogy olyan vállalások és határidők is szerepeltek bennük, amelyeknek teljesítésére az üzem vezetőinek és dolgozóinak nem volt befolyásuk. Ilyen volt a tavalyi szerződésben *az edzőműhelyi öltöző-mosdó,* amelynek elkészítése a munkálatokkal megbízott külső vállalat anyaggal és munkaerővel való ellátásától függött. Az öltöző-mosdó anyag- és munkaerőhiányra való hivatkozással *nem készült el,* felépítésére a vállalatvezetés az idei kollektív szerződésben ismét kötelezte magát, óvatosságból — talán kissé túlzott óvatosságból — *meglehetősen hosszú, október 31-i határidőre.*

Hiba volt még az is — és ez részben az üzemi bizottság rovására írható —, hogy a dolgozók nem foglalkoztak eléggé a kollektív szerződéssel, nem kérték számon kellő időben a vállalások teljesítését. A szerződés egyes pontjainak végrehajtásáról szóló beszámolók nem voltak mindig elég alaposak, és a feltárt hibák kiküszöbölésére sem a vállalatvezetés, sem az üzemi bizottság nem tett meg mindent. Ennek ellenére a vállalat múlt évi tervét december 15-ig 104,28 százalékra teljesítette, az üzem termelékenysége növekedett, a munkakörülmények a szociális beruházások következtében javultak. *Végeredményben tehát a múltévi kollektív szerződés elérte célját, teljesítése általánosságban jól sikerült.*

A márciusban megkötött idei kollektív szerződés teljesítésének körvonalai még csak most bontakoznak, de máris több vállalás teljesítéséről tanúskodnak. Az idei szerződés gondoskodik a tavaly 35 000 forint költséggel rendbehozott siófoki vállalati üdülő további szépítéséről, kényelmesebbé tételéről. 16 000 forintot irányoztak erre elő, ebből az összegből 3500 forintot már el is költöttek, és az üdülő teljesen rendbehozva várja a vállalat pihenni vágyó dolgozóit. Jelentős kulturális beruházás a kultúrotthon filmvetítő berendezésének rendbehozatala, tökéletesítése 14 000 forint költséggel. Megfelelően gondoskodik a kollektív szerződés a könyvtár és egyéb kulturális intézmények fejlesztéséről is, ezeknek a vállalásoknak a teljesítése ütemterv szerint szintén megkezdődött.

A dolgozók vállalták a szerződésben *az 1955. évi terv túlteljesítését.* Ez a vállalás a terveknek az év elejétől való egyenletes, jó teljesítését teszi szükségessé. Ebből a szempontból az eddigi tervteljesítés *nem mindenben sikerült,* mert az első negyedévben a dolgozók az évi vállaláshoz képest *lemaradtak az önköltségcsökkentési, a minőségi és a járműjavítási tervvel.* Az önköltséget az első negyedévben a 96 százalékra vállalt leszorítással szemben csupán 99,14 százalékra sikerült lenyomni, a minőség 0.2 százalékos javítása helyett csak 0,118 százalékkal javult a minőség, a járműjavítási tervnél pedig a 104 százalékos vállalást csak 103,08 százalékra sikerült teljesíteni. Ugyanekkor azonban *a termelékenységi terv 105,50 százalékos, és a termelési terv 108,23 százalékos teljesítése túlszárnyalja az ennél a két tényezőnél előirányzott 102 százalékos vállalást.*

Minden jel arra mutat azonban, hogy a második negyedévben és a továbbiak folyamán nem lesz lemaradás, mert az üzemi bizottság és a vállalatvezetés együttes vállalásai, amelyeknek végrehajtása folyamatban van, gondoskodnak a verseny fejlesztéséről.

Hány kiló aktából lesz a szemétgyűjtő edény?

Miután e földön semmi sem „örök", ez alól a Sztálin út 83. számú vasutas ház szemétgyűjtő edényei sem kivételek. Régesrégen még újak voltak a szemétgyűjtő edények és a segédházfelügyelők szorgalmasan adogathatták fel bennük a Köztisztasági Vállalat kocsijára a naponta összegyűlt szemetet. Egy szép napon azonban megjelent az edényen az első, majd a többi lyuk is. Foltozás, javítás következett mindaddig, amíg lehetett, de egyszer csak folt hátára került a folt. Itt került kapcsolatba a szemétgyűjtő edény az adminisztrációval, mert a meglévő rossz szemétgyűjtő edényt újra kicserélni csak a következőképpen lehet:

A cserét 1956-ra *„be kell terveztetni",* és ha a beruházási hitelből nem húzzák ki, akkor 1956 márciusára jóváhagyják a hitelt. Na már most, ha a hitel megvan, akkor keresni kell egy *„legyártó"* vállalatot, amely elkészíti és leszállítja az edényeket a központi szertárnak. Ezután a szemétgyüjtők már csak a következő utat teszik meg: a szertár elküldi az igénylő főnökségnek. Az igénylő főnökség számadásba veszi és elkönyveli, mint állóeszközt (ugyanis a veder népgazdasági vagyon s mint ilyent kell nyilvántartani). Ezután — ha minden jól megy — 1956 végére megkapja a segédházfelügyelő, és a szemétgyűjtő edény megkezdheti „pályafutását".

Egy év még az emberek életében sem túl nagy idő. Igy tehát ezt a picinyke esztendőt a segédházfelügyelő még csak kivárná valahogy, de a kihordásra váró szemét türelmetlenkedik és — joggal. A hiba mégsem az egy esztendőben van, hanem abban, hogy az illetékesek már három év óta nem gondoskodtak a szemétveder „előzetes pótlásáról". Állítólag azért, mert szemétgyűjtő edény készítését egy vállalat sem vállalja.

A ház lakóbizottsága tehát új irányban próbálkozott, amely a „saját hatáskörben való pótlás melletti selejtezés" nevet kaphatná.

Véletlenül megtudtuk, hogy az Épületfenntartási Főnökséghez tartozó pályamesteri szakasznak van néhány olyan bádoglemeze, amely alkalmas szemétgyűjtő edény készítésére. A szakasz szakmunkásokkal is rendelkezik, akik az edényt el tudnák készíteni. Látszólag tehát nincs hiba: van anyag, van munkás és mindkettő ugyanott, ahonnan a szemétgyűjtő edényt ki kellene adni a háznak. De a dolog nem ilyen egyszerű.

Az anyag ugyanis *„anyag"*, amely így a szakasz szertárszámadását terheli. Ha azonban ebből az anyagból szemétgyűjtő edény lesz, akkor ez már *„állóeszköz"*, melynek beszerzéséhez a felsőbb szervek engedélye szükséges.

Igy tehát a meglévő anyagból meglévő munkaerővel egy henger alakú *„állóeszközt"* a szakasz csak a következőképpen formálhat:

Leltárszaporítási engedélyt kér az Épületfenntartási Főnökségen, az igazgatóság II. osztályán keresztül a 6. szakosztálytól. A 6. szakosztály „kihasít" egy részt a beruházási hitelből, majd felszólítja az Anyagellátási Igazgatóságot a leltári tárgy beszerzésére. Az Anyagellátási Igazgatóság megrendelőlevelet ad az Épületfenntartási Főnökségnek, hogy a szakasz a saját anyagából, saját munkaerejével, a saját részére szükséges edényt elkészítse, és a költségeket számlázza a megadott számlaosztály megadott számlacsoportjának terhére.

Az öt darab edényt két szakmunkás egy nap alatt elkészítheti. Na már most, amikor kész az edény, a vedreket beszállítják a központi szertárnak, mert az állóeszköz csak a szertáron keresztül juthat el a főnökséghez. A szertár (ha nem az anyagvizsgáló főnökség, vagy éppen az Anyagellátási Igazgatóság) megejti a minőségi és mennyiségi átvételt. Ezután számadásba veszik az edényeket, majd az Anyagellátási Igazgatóságtól megkapott rendeletre átszállítják az Épületfenntartási Főnökségnek, amely kiadja a szakasznak, vagyis visszakerül az edény oda, ahol pár héttel ezelőtt a veder még anyag volt, de egy szép napon két szakmunkás segítségével „állóeszközzé" változott. Ezután a régen várt szemétgyűjtő edényt megkaphatja a Sztálin út 83. számú vasutas lakóház.

Az igazság kedvéért még írjuk meg azt, hogy a központi szertár szabálytalanul ugyan, de valószínűleg eltekint majd attól, hogy az edényt szállítsák és ilyenformán majd csak az akták fognak vándorolni. De ha ez megtörténik, hangsúlyozni kell, szabálytalanságot követnek el.

Arról talán nem is kell beszélni, hogy mennyi időbe telik az aktáknak ez a vándorlása és arról se, hogy amíg a vándorlás tart, addig a házban gyűlik a szemét és ez nem éppen kellemes a ház lakóinak. Segítséget kérünk, hogyan lehetne szemétgyüjtő vederhez jutni minden huzavona nélkül.

Farkas Zsigmond,
a Sztálin út 83. számú ház lakóbizottságának tagja

Az utazószemélyzet vonatprémiumáról

Az elmúlt napokban került átdolgozásra a MÁV területén az utazószemélyzet (mozdony- és vonatkísérő személyzet) változó illetménye, az úgynevezett vonatprémium.

A vonatprémium bevezetése óta eltelt idő tapasztalatai azt mutatták, hogy a vonatprémium a jelenlegi túlóra és készenléti díjazás mellett nem felelt meg azoknak a követelményeknek, amelyet a bevezetés alkalmával megvalósítani terveztünk. Nem eléggé ösztönzi a vonat- és mozdonyszemélyzetet a vonat menetrendszerű közlekedésének biztosítására.

Ennek alapján tehát szükségessé vált — a termelékenység emelése és az önköltség csökkentése érdekében — a vonat- és mozdonyszemélyzet vonatprémiumának, teljesítményi órapénzének, túlmunka és készenléti díjazásának olyan alapvető megváltoztatása, amely a dolgozókat

a menetrend vastörvényének betartására ösztönzi, a dolgozók egyéni érdekeit

és a vasútüzem, ezen keresztül a népgazdaság érdekeit is a legmesszebbmenően figyelembe veszi.

Az a dolgozó, aki több vonatkilométert teljesít, az jobban keres, viszont aki kevés kilométert teljesít, nagy szolgálati óraszám mellett, az rosszabbul jár. Az általános vasútüzemi érdek mellett tehát most már a mozdony- és vonatszemélyzetnek is fokozottabb érdeke, hogy minél kevesebb idő alatt tegyenek meg több kilométert. Jobban törekedjenek a menetrendszerű közlekedésre, amelynek megvalósításával a Központi Vezetőség III. 4-i határozatának a vasúton való végrehajtását nagymértékben elősegíthetik.

Az új bérezési rendszer

fő vonása, hogy a vonatprémiumot felváltja a kilométerpénz,

mely magasabb, mint a vonatprémium, mivel a túlórának egy bizonyos hányadát is magában foglalja. A 210 óra kötelező szolgálati időn túl a dolgozók úgynevezett szolgálati óraátalányban is részesülnek.

Az 1955. május 1-én életbelépett rendelettel a vonatprémiumrendszer, a túlmunkadíjazás és készenléti díjazás helyett olyan elszámolási rendszer lépett életbe, amelyben

az elszámolás alapját elsősorban az elért kilométerteljesítmény képezi.

A vonat- és mozdonyszemélyzet új teljesítményi díjazásának felépítése a következő:

A dolgozók részére a kiszabott normálteljesítményig a rendeletben megadott alapkilométerpénzt, a kiszabott normálteljesítményen felül megemelt kilométerpénzt kell elszámolni. A megemelt kilométerpénz az alapkilométerpénz kétszerese, mely magában foglalja az eddig fizetett túlórahányad nagyobb részét is. Normálteljesítmény alatt általában a kötelező munkaidő alatt teljesíthető kilométerteljesítményt kell érteni.

A havi normálteljesítmény mértéke munkakörönként: vonatvezető 280, jegyvizsgáló 240, vonatfékező 220, mozdonyvezető 280, mozdonyfűtő 240 forint.

A 210 órát meghaladó szolgálati időn túl a vonatszemélyzet részére óránként meghatározott szolgálati óraátalányt kell fizetni.

A mozdony- és vonatszemélyzet részére ez munkakörönként egységes, független az alap- és munkaköri bér nagyságától. Például vonatvezetőnél 1,10 forint, mozdonyvezetőnél 1,20 forint, jegyvizsgálónál és fűtőnél 1 forint, vonatfékezőnél 0,90 forint.

A vonatszemélyzet vonatprémiumát, havi 210 órán felül teljesített munkaóráira járó eddigi túlmunkadíjazást, valamint

a készenléti szolgálatra járó eddigi díjazást a megemelt kilométerpénz és a szolgálati óraátalány magában foglalja,

tehát részükre a jövőben a megemelt kilométerpénz és a szolgálati óraátalány képezi a változó illetményt.

Ezenkívül a szénprémium, túlsúlyos premium, balesetmentességi prémium stb. továbbra is érvényben marad.

Az új rendszerben, ha az utazó dolgozó állomási szolgálatot lát el, munkanaponként 8 órával csökkentik a szolgálati idejét és vonatvezető, mozdonyvezető 11 forint, jegyvizsgáló, mozdonyfűtő 9 forint, fékezőnek 8 forinttal csökkentik a normálteljesítmény értékét. Ez azt jelenti, hogy egy vonatvezető 5 nap állomási szolgálaton volt, akkor 5x11=55 forint, levonva 280 forintból, marad 225 forint, ezenfelül minden kilométer le-, feljelentkezés kétszeres összeggel számít. A szolgálati óraátalány pedig előzőhöz hasonlóan már 170 óra után jár a dolgozó részére. Az önköltségi utazásért bármelyik sebességű vonaton a szolgálati óraátalányon kívül 2 fillér jár kilométerenként.

Az új rendszerben a hasznos teljesítményeken van a hangsúly. Például egy mozdonyvezető részére:

Debrecen—Budapest között közlekedő 1705/1710. számú vonatért a vonatprémium 36,80 forint volt, Az új kilométerpénz alapján 43,96 forint, vagyis a múltban több mint egyórai késés kellett ahhoz, hogy ezt a keresetet elérjék.

Nyíregyháza—Szerencs vonalon közlekedő 2311/2328. számú vonatoknál a vonatprémium 8,20 forint volt, az új kilométerpénz 16,87 forint lesz.

Püspökladány—Szolnok között közlekedő 1777/1766. számú vonatnál a vonatprémium a múltban 20,40 forint volt, az új kilométerpénz 33,34 forint lesz, vagyis több mint 2 órai késés kellett a régi rendszerben, hogy a kereset a jelenlegivel azonos legyen. A fenti példákból látható, hogy az új rendszer előnye az, ha a dolgozó fokozza teljesítményét, az eddigiekhez képest kevesebb idő alatt ugyanannyi, vagy azonos idő alatt több keresethez juthat. A havi 280 forint normálteljesítmény felett a fenti kilométerpénz kétszerese jár.

Tehát a vonatszemélyzet

az új kilométerpénzes prémiumrendszerben megtalálja azokat a rejtett tartalékokat,

amelyeket a régi bérezés helytelen volta miatt ezideig még nem tárt fel, és ezeket a termelékenység és a menetrendszerű közlekedés céljára kedvezően felhasználja, az önköltség ezáltal csökken, rövidebb lesz az állásidő, a dolgozó több pihenőt tölthet családja körében és emlékezni fog a keresete.

A termelékenyebb munka, a gazdaságos szállítás meghozza népgazdasági szinten a vasutas dolgozók életszínvonalának további emelését, a szebb, jobb és kultúráltabb élet megteremtését.

ÁRVAI JÓZSEF

A darabáru küldemények gyors továbbításáért

Hatvan állomás kereskedelmi főnökségénél dolgozik Galgóczi János sztahanovista átmenesztő raktárnok, aki gondos és körültekintő szolgálatával jár élen. Jó munkájával segíti a Kossuth-árumozdító brigád tevékenységét. Ennek köszönhető, hogy a brigád a felszabadulási műszakban 146 százalékos eredményt ért el, átlagos teljesítménye pedig 110 százalék.

(Kovács Géza felv.)

Jöhet egy újabb fogás!

A Szolnoki Járműjavító üzemi étkezdéjét szívesen keresik fel a dolgozók. A leves után a dolgozók tréfásan megjegyzik: jöhet az újabb fogás! Bő és ízletes ételek, vidámság, derű — együttesen segítik a szolnokiak lendületes munkáját.

(Kovács Géza felv.)

Kisbér állomás többre képes

Kisbéren, a budapesti igazgatóság határállomásán nagy a forgalom. Egyszerre fut be két személyvonat és alig haladnak ki, máris szénnel teli kocsisort húz be egy újabb mozdony. A kis állomásnak nagy a felelőssége. *Oroszlány, Balinka, Dudar, Pusztavám* szénszállítmányait, *Bodajk* bauxit-küldeményeit, a *Bakony* rönkfáit, négy állami gazdaság, két termelőszövetkezet és számos más üzem áruit továbbítják az állomásról. E követelményeknek nem könnyű megfelelni. 1954 utolsó negyedében le is maradtak: a fajlagos kocsimozgatás 76, a kocsitartózkodás 83, a kocsikihasználás 89 százalékos volt. A felszabadulási versenyben jelentősen megjavultak az eredmények. A fenti sorrendben 103, 107, 100 százalékos eredményt értek el és áruszállítási tonnatervüket 120 százalékra teljesítették.

A számokat nézve biztatóak az eredmények, szemmel látható a javulás. De vajon *csak ennyi telik a kisbéri vasutasoktól?* Nem lehetne úgy dolgozni, hogy többet törlesszenek a múlt évi lemaradás adósságaiból? Vizsgáljuk meg közelebbről, mi van a számok mögött, milyen a hangulat, a munkakedv, a munkafegyelem Kisbéren.

Mi van a számok mögött?

Az ország állomásai tisztasági versenyben vannak egymással. Talán ezért annyira szembeötlő, amint kergeti a szél a papírdarabokat, szalmatöreket és egyéb hulladékokat a vágányok között és a rakodókon. A tisztasággal — úgylátszik — hadilábon állnak itt. Nézzük a munkaversenyt. A május 1-i vállalásoknak sehol sem lelni írásos nyomát, pedig állítólag a legutóbbi termelési értekezleten erről volt szó. *Varga László* főnök elvtárs azt állítja, hogy felajánlották: tartják az első negyedév eredményeit. Viszont *Madarász Antal* párttitkár szerint a túlteljesítésre tettek fogadalmat. Ez az utóbbi lett volna helyes, azonban a valóság az, hogy a dolgozók nem tudják, tettek-e vállalást, és ha tettek — milyent?

Igy sikkad el a verseny, ha nem rögzítik a felajánlásokat, ha négy nappal május elseje előtt még az április 2-i eredményeket hirdeti a versenytábla. De talán többet mond a faliújság, keressük meg.

A faliújság üvegtáblája mögött a budapesti politikai osztály közel két hónap előtti „Villáma" az egyetlen „cikk". Ezek után vajon mit tudnak a versenyről a párt- és szakszervezeti bizalmiak? Szomoru a felelet: annyit, mint a faliújság vagy a versenytábla! És tegyük még ehhez hozzá, hogy az április havi teljesítményekről az állomásfőnök elvtárs sem tud felvilágosítást adni, mert nincs dekádonkénti értékelés.

Érdemes lapozgatni az állomás felügyeleti könyvében. Március 1-én az ellenőrzés megállapította, hogy *az élőállattal és romlandó árukkal rakott kocsikat az adott utasítástól eltérően, nem a személyvonattal továbbítják.* (Ezen a vonalon nincs gyorstehervonat és emiatt kellene az élő és romlandó küldeményeket személyvonattal továbbítani.) *A vonatelemzéseket gyakran nem veszik fel az állomáson.*

A bejegyzés súlyos hibára hívja fel a figyelmet. A lassú szállítás miatt az élő állatoknak nagy a súlyvesztesége és igen sok áru megromlik. Ezek után azt várnank, hogy a mulasztás feltárása után kijavították a hibát. Nem ez történt! Április 26-án szinte szó szerint ugyanez a szöveg került a felügyeleti könyvbe. *A mulasztás azt árulja el, hogy az állomáson nem harcolnak következetesen a párt Központi Vezetősége határozatának végrehajtásáért.* Hisz a súlyveszteség és az áruromlás megszüntetése, az ország árualapjának gyarapítását a dolgozók jobb és olcsóbb ellátását biztosítja. Az önköltség csökkentéséért sem folyik következetes harc. Sok esetben *rendkivül lassú az átmeneti elegyek továbbítása és gyakori a kocsik beállításának elhúzódása is.* Különösen sok mulasztás terheli e hibák elkövetésében *Horváth László* forgalmi szolgálattevőt.

Horváth László egyszerűen nem hajlandó végrehajtani az állomásfőnök utasításait. Ha nincsenek a *„sarkában"*, felelőtlen munkát végez. Előfordult már, hogy mulasztása miatt 40—50 órát álltak a kocsik. Az ilyen magatartás megengedhetetlen. Kár, hogy erre nem figyelt még fel a budapesti igazgatóság.

Horváth László magatartása kihat az állomás dolgozóinak munkafegyelmére is. Emiatt laza az állomáson a fegyelem, ezért nem javították ki többek között azokat a hibákat, amelyeket felfedett a felügyeleti könyv.

Biztosítani kell a párt vezetőszerepét

Az állomáson mutatkozó hibák ellen nem tud a pártszervezet sem eredményesen harcolni. A pártszervezet belső élete meggyengült, a kommunisták példamutatása, aktivitása erősen visszaesett az utóbbi másfél évben. Néhány éve ez a pártszervezet erős, tekintélyes volt. Mostani gyengesége *egyenes következménye annak a káros politikának, amelyet a párton belüli jobboldali elhajlók érvényesítettek.* Kisbéren is háttérbe szorult a párt vezetőszerepe, hangja elgyengült és emiatt megerősödött a munkafegyelemlazitók, a lógósok hangja. Következményét mi sem bizonyítja jobban, mint az 1954. év utolsó negyedének gyenge teljesítménye.

1955-ben — különösen a márciusi párthatározat után — javultak a termelési eredmények. De ez az állomás többre képes. *Ha következetes harcot kezdenek a hibák ellen, elérhetik az élüzem szintet is.* Ehhez azonban a pártszervezet tekintélyét kell elsősorban helyreállítani, *biztositani kell minden területen a párt vezető szerepét.* Erős pártszervezet tud csak eredményes harcot folytatni a munkafegyelem megszilárdításáért, az állomásfőnök tekintélyének helyreállításáért, és ezzel együtt utasításainak betartásáért, amely alapja annak, hogy Kisbér állomáson megszünjenek a hibák és — az elkövetkezendő hónapok munkájának eredményeként — túlteljesítsék féléves tervüket.

Bánki Géza

Egyenletes termelés a tervek teljesítésének alapja

— Tapasztalatok a Szolnoki Járműjavítóban —

Elmúlt május elseje, lezajlott az élüzemavató ünnepség, érthető, hogy olyanféle érzéssel léptünk be a Szolnoki Járműjavító kapuján: ünnepek utáni hangulatot találunk. Szögezzük le mindjárt: részben volt csak igazunk. A két úgynevezett termelőosztályt, a kocsi- és a mozdonyosztályt járva, meg kellett állapítani, hogy a kocsiosztályon semmit sem vesztett lendületéből a verseny.

Az elhatározásnak szilárd alapja van a kocsiosztályon, különösen a VII. B-ben. Több mint fél éve nem volt olyan dekád, amelyben ne teljesítette volna, vagy ne teljesítette volna túl tíznapos tervelőirányzatát. Az osztályon a legkedvezőbb a munkaidő kihasználása, a járműjavító egyetlen olyan osztálya, amely *túlóra nélkül dolgozik.* A kocsiosztály az első negyedévben egyetlen határidő módosítást sem kért, vagyis a vállalt időre minden kocsit visszaadott a forgalomnak.

A mozdonyosztály tervteljesítésének tanulmányozásával már hosszabb időt kell töltenünk, mert nem olyan könnyű tiszta képet kapnunk. A tervosztály nagy, színes grafikonjáról ugyan első pillanatban meg lehet állapítani, hogy a mozdonyosztály az év első négy hónapjában *még egyszer sem teljesitette egyenletesen a tervét.*

A mozdonyosztály a grafikon tanúsága szerint, *a hónap elején sohasem ad ki kész mozdonyt,* annál inkább dívik a *hónapvégi rohammunka,* de nem ritka a *határidő meghosszabbítás* sem. Az eddigi négy hónapban összesen tizenkétszer kért és kapott határidő-módosítást az osztály —, anyaghiányra hivatkozva.

Az is szembeötlő, hogy a mozdonyosztályon legtöbb a túlóra, ilyenformán ez az osztály emeli a legnagyobb arányban *a vállalat önköltségét.* Az egyenetlen termelés megnehezíti a vállalat pénzügyi gazdálkodását is, mert nem egyszer a bérfizetési napokon kénytelenek hitelt igénybevenni, ugyanis az elkésett megrendelések miatt, nem folynak be időben a munkák díjai. De az egyenetlen tervteljesítés, a határidőmódosítások *igen érzékenyen érintik a fűtőházakat is,* amelyek türelmetlenül, de hasztalan várják mozdonyaik „hazatérését".

A Szolnoki Járműjavító dolgozói is magukévá tették a 20 budapesti ipari vállalat felhívását és a májusi termelési értekezleteken vállalásokat szándékoznak tenni az éves terv túlteljesítésére. Már április közepén *műszaki komplexbrigádok* alakultak valamennyi osztályon a technológiai, a műszaki osztályok, valamint a pártszervezetek és üzemi bizottságok bevonásával. A brigádok feladata, hogy elősegítsék az éves tervek teljesítésére tett vállalások megvalósítását, megteremtsék a hosszúlejáratú verseny feltételeit.

Ezeknek a brigádoknak a kezébe van tehát letéve az egész járműjavító évi tervének sikere, vagy kudarca. A komplexbrigádok — jóhiszeműen feltételezzük — tudatában is vannak felelősségüknek s lelkiismeretes, alapos munkával, a tervek egyenletes teljesítése fontosságának tudatában készítik elő az évi terv sikerét, segítik hozzá a dolgozókat ahhoz, hogy megtartsák élüzem címüket, sőt elhozzák a Landlerből a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját. Mert ez a törekvése, vágya most a Szolnoki Járműjavító minden dolgozójának, még a mozdonyosztályon is.

PÁRTTAG: 16 ÉVES KORA ÓTA

AMIKOR 16 ÉVES KORÁBAN először átlépte a kassai munkásotthon küszöbét, meglehetősen idegenül érezte magát. A kis ipari tanuló nem is igen értette, miről beszélnek az „öreg" munkások, akik közül nem egy már 1919 óta részt vett a munkásmozgalomban. Igy hát eleinte csak a szórakozásokban vett részt, táncos összejöveteleken, a teke-játszmákban, a műkedvelő előadásokon. De egyszer, jórészt véletlenül, jelen volt egy előadáson. Az előadót *Szlovákia Kommunista Pártja* küldte az otthonba. A fiú fogékony lelkébe úgy vésődtek be az előadó szavai, mint a viaszba.

Most már nemcsak a munkásotthonba járt, hanem mind gyakrabban vett részt a párt összejövetelein. És itt, az elvtársak között egy percig sem érezte magát idegennek. Minden problémájuk, még a gondolataik is közösek voltak. Mindegyikük ott őrizte zsebében Szlovákia Kommunista Pártja tagkönyvét.

A még majdnem gyermek „tanonc" erre a tagkönyvre volt a legbüszkébb. Gyakran elővette a szlovák nyelvű könyvecskét. *„A tag neve: Hajesz Tihamér. Párttagságának kelte: 1931"* — olvasta százszor is. Akkor is ebből a könyvecskéből merített erőt, amikor 1932-ben először vett részt tüntetésben. Mert a tüntetésben való részvétel nem volt kockázat nélkül. Bár a párt Szlovákiában, így Kassán is legálisan működött — a választáson 9800 szavazatot kapott a kommunista párt — mégis minden tüntetés, pártmegmozdulás rendőrrohammal végződött. A nagytőke és bérencei, meg a szociáldemokraták gondosan ügyeltek arra, hogy letörjék a kommunista tömegek megmozdulásait. Ekkor is így történt: *Hajesz Tihamér* rendőrkardtól sebesülten került a kapitányságra, ahol mindjárt beírták a „fekete listára". Az Éder utcai pártközpontban pedig állandó lett a razziázás.

SOK EMLÉKET tud elmondani ezekről az időkről *Hajesz Tihamér*, akivel most a bánrévei fűtőházban beszélgetünk, mozdonyfelvigyázói asztala mellett.

— A sok emlékből a legfelejthetetlenebb, amikor találkoztam a szovjet komszomolistákkal — mondja. — 1936-ban a Kassai Atlétikai Klub meghívására Kassára jöttek a Komszomol ifjú atlétái.

A párt módját ejtette, hogy megmutassam a szovjet elvtársaknak az úgynevezett kassai „dzsungelt", a Hernád melletti nyomortelepet, a munkanélküliek és a földmunkások lakónegyedét. Amikor ez a hatóságok tudomására jutott, a komszomolistákat azonnal kiutasították, azok ellen pedig, akik velük voltak a „köztársaság érdekeit veszélyeztető kiránduláson", eljárás indult. Köztük ellenem is.

— Hosszú munkanélküliség után sikerült a kassai fűtőházhoz kerülnöm, először szénszerelőnek, aztán a fiókműhelybe. A fűtőházfőnök szociális gondolkodású ember volt, felfigyelt rám s lehetővé tette, hogy letegyem a mozdonyvezetői vizsgát. 1940-ben lettem mozdonyvezető. Horthyék felvidéki *„bevonulása"* óta a kommunista párt csak illegálisan működhetett, még a szakszervezetet is betiltották, a kommunistákat, szervezett munkásokat tömegével tették az utcára. Nekem szerencsém volt, mert a mozdonyvezetőkre szükségük volt, így csak azzal büntettek, hogy áthelyeztek a kisebb, bánrévei fűtőházhoz. Bánrévén is folytattam illegális pártmunkámat, jelenlegi apósommal, *Mag Jánossal* együtt, aki 1919-es kommunista, *Kruppa Béla* kocsirendezővel, aki jelenleg a néphadsereg tisztje és másokkal. Munkánk egyik legfőbb eredménye, hogy a nyilas—német fenyegetések ellenére sem volt hajlandó senki nyugatra menni a bánrévei fűtőházból.

— A FELSZABADULÁS UTÁN ezekkel az elvtársakkal együtt azonnal megszerveztük Bánrévén a kommunista pártot, s már 1945 január elején taggyűlést tartottunk. Bánréve lakosságának mintegy 85 százaléka vasutas, tényleges vagy nyugdíjas, az első kommunista párttagok is mind vasutasok voltak. 1946-ban a bánrévei pártbizottság titkára lettem. Jelenleg a bánrévei fűtőház párttitkára vagyok. Büszke vagyok rá és örülök, hogy pártunk nem feledkezett meg régi harcosairól, nemrégiben *„kiváló vasutas"* kitüntetésben részesültem. Ebben a fűtőház egész munkájának a megbecsülését is látom. A legutóbbi hónapokig magam is mozdonyvezető voltam, fél éve vagyok mozdonyfelvigyázó és hosszú tapasztalatok alapján állíthatom, hogy fűtőházunk szűk gépállományával is megoldott minden feladatot.

— Igy akarunk dolgozni ezentúl is — mondja búcsúzóul *Hajesz* elvtárs —, hogy erőnkhöz mérten mi is hozzájáruljunk pártunk március 4-i határozatának végrehajtásához.

B. K.

A gócponti könyvtárak munkájának eddigi eredményei

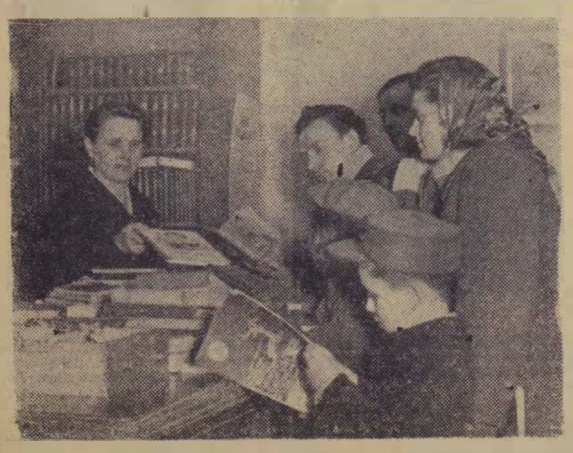
A vasutas dolgozók kulturális igényei minden vonatkozásban megnövekedtek, de különösen nagy gyarapodást mutat a könyvtárak olvasóinak száma. A nagy érdeklődéssel a vasúti könyvtárak nem tudtak megfelelően lépést tartani, voltak olyan kis könyvtárak, amelyeknek szerény könyvállományát a dolgozók már kiolvasták, megfelelő anyagi fedezet hiányában azonban a könyvtár nem tudott új könyveket beszerezni.

A könyvtármunka megjavítása, a dolgozók jobb könyvellátása tette szükségessé a *gócponti könyvtárak* szervezését. A gócponti könyvtár feladata, hogy a körzetéhez tartozó kis szolgálati helyeket ellássa könyvvel. A gócponti könyvtáraknak sokkal több lehetőségük van arra, hogy állandóan gyarapítsák könyvállományukat, a többi között a szakszervezeti központ kultúrnevelési osztályától is rendszeres támogatást kapnak.

A budapesti területi bizottság *35 gócponti könyvtár* felállítását határozta el. Az első negyedévben *öt helyen már meg is kezdte működését.* Eddigi munkájuk még magán viselte a kezdet nehézségeit, de már eredményekről is lehet beszélni.

A ferencvárosi kultúrotthonban lévő gócponti könyvtár, amely az elsők között alakult meg, már elérte azt, hogy *250-nel emelkedett olvasóinak száma.* Természetesen ez még csak kezdeti eredmény, de mutatja — a többi gócponti könyvtárhoz hasonlóan —, hogy a dolgozók már felismerték előnyeit. A gócponti könyvtárak felállítása lehetővé tette, hogy rendszeresebbé váljon a könyvtármunkával foglalkozó aktívák továbbképzése. A könyvtárosok — egyrészük függetlenített —, rendszeresen értekezletet tartanak a fiókkönyvtárak vezetői számára. Ilyen továbbképzés folyik Budapest Keleti és Nyugati állomáson és a ferencvárosi kultúrotthonban.

A második negyedévben a budapesti igazgatóság területén *újabb tiz gócponti könyvtár* kezdi meg működését. A területi bizottság célja, hogy a területén lévő összes gócponti könyvtárak a *december 3-i határidő előtt, már november 30-ig megkezdjék a munkát.* A gócponti könyvtáraknak értékes segítséget nyújt a *Könyvtárelláto Vallalat,* amely közvetlen kapcsolatot tart a könyvtárosokkal, s az újonnan megjelent és nehezebben beszerezhető könyveket is biztosítja a vasuti gócponti könyvtárak részére.



A könyvtárban (Kovács Géza felv.)

ANYÁK NAPJÁN

Az ő ünnepük ez a májusi vasárnap — de ezen a napon mindnyájunk szivében még melegebb lobogással ég a szeretet, a hála lángja. Az anyák ünnepén gyengék és fénytelenek a szavak ahhoz, hogy ugyanolyan melegen, ugyanolyan csillogó tisztasággal, ugyanolyan mély szeretettel csendüljenek, ahogyan az édesanyák szólnak gyermekeikhez. A szavak gyengék, de a tettek kifejezőek. A szocializmus építésének nagyszerű tetteit tudja dolgozó népünk állama ünnepi ajándékként átnyujtani minden édesanyának.

És az édesanyák is büszkén vallhatják, hogy elsőrendű részesei a szocializmus építésének. A vasúton dolgozó nők munkája elválaszthatatlan egységbe forr össze a nagy feladatok megoldásával, az ő becsületes fegyelmezett helytállásuk mindenkor a siker egyik fontos tényezője.

A magyar anyák május 7-én és 8-án szavakban, elszánt akarattal is hitet tettek a béke megvédése mellett. Az anyák országos konferenciájáról küldték üzenetüket a világ minden tájára, millió és millió édesanyának: „A mi elemünk a teremtő béke! A mi hazánk a béke országa!" S ott lesznek a magyar anyák, köztük a vasutas asszonyok is az Országos Béketanácsnak nagygyűlésén is, amelyet a hitleri fasizmus felett aratott győzelem 10. évfordulója alkalmából rendeznek. A Szovjetunió hősi harcai tiz évvel ezelőtt zúzták szét a hitleri fenevadat — most, tiz évvel később is a Szovjetunió és az általa vezetett béketábor ereje az egyedüli biztosíték arra, hogy meghiusulnak Hitler utódainak az egész világot lángbaborító tervei. A magyar anyák jól tudják mindezt. Ezért lesznek mindig a béketábor hőslelkű, gyermekeik boldog jövőjéért és boldog életéért küzdő harcosai.

A 11. SZABAD MÁJUS ELSEJÉN

A vasutas szakszervezeti tánccsoportok nagy sikerrel szórakoztatták a hüvösvölgyi nagyréten a dolgozókat. (Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

HATALMAS ERŐ AZ IFJÚSÁG EREJE

A FELSZABADULÁSI SERLEGGEL kitüntetett ferencvárosi csomópont munkagyőzelmében a DISZ II. kongresszusára készülő fiatalok is kivették a részüket. A fűtőházi DISZ-szervezet a felszabadulási verseny alatt éledt újjá és ért el figyelemreméltó eredményeket. A múlt évben a fűtőházi fiatalokról — a *Lazányi* és *Jakab* mozdonybrigád kivételével — alig lehetett hallani. A tagösszeíráskor a többszáz fiatal között alig akadt 60 DISZ-tag.

Ma pedig a DISZ-szervezet szinte eleven lelkiismerete, szervezője a fűtőházi fiatalok versenyének. Az eltelt hónapok alatt *a taglétszám megduplázódott, a tagdíjfizetés 40 százalékkal nőtt és hét új DISZ-brigád alakult.* A versenytáblán az élenjáró dolgozók között már ott találni a diszesek nevét is. *Jakab* Gyula mozdonyvezető április hónapban 24,5 százalékos szénmegtakarítást ért el és 275 tonna túlsúlyt továbbított. *Nagy* János lakatos 35 nappal a határidő előtt fejezte be negyedéves tervét, 186 százalékos átlageredménnyel, minőségi munkával. *Dacher* József lakatos, aki azelőtt 70—80 százalékot teljesített, most 158 százalékos átlageredménnyel dicsekedhet. A kocsijavítóban *Dömsödi* Pál és *Farkas* Imre 127, illetve 117 százalékos eredménye keltette fel a figyelmet. S mögöttük egyre szorosabban állnak a fiatalok, a diszesek érnek el nagyszerű eredményeket a DISZ II. kongresszusa tiszteletére folyó versenyben.

A MUNKAERED MÉNYEKKEL EGYÜTT megjavult a szervezeti élet is. Ezt nemcsak a taglétszám növekedése mutatja, hanem a kultúr- és sportmunkában elért eredmények is. DISZ-kultúrcsoport alakult és — bár nemigen dicsekedhet az ÜB anyagi támogatásával — sikeresen vendégszerepelt a *Hámán Kató* fűtőházban. Három fűtőházi futballcsapat vív *„bajnokságot"* egymással és a lelkesedést bizonyítja, *(no, meg a támogatás elégtelenségét)*, hogy a játékosok egy-egy meccs után két forintot fizetnek a mez mosási költségére. *Május 21-én a DISZ-szervezet kirándulást szervez Aggtelekre és egy „Ferencvárosi ismerkedési est" is szerepel programjukban.*

Mintegy két hete új mozgalom indult a diszesek között. *Három DISZ-őrsöt, illetve DISZ-őrjáratot szerveztek a termelékenység emelése és a takarékosság érdekében.* Az őrjáratok tagjai a legjobb ifjúmunkások. Többek között *Lazányi, Pekk, Nagy* Jánosés *Farkas* Imre elvtársak, a vezetők pedig *Vatai* László ifi mérnök, *Kalán* Attila és *Dorogi* István ifi technikusok.

Az *„őrjárat"* fáradhatatlanul járja a fűtőházat és naplójukba, majd a fűtőházfőnök elé egymásután kerülnek a munka megjavítását célzó javaslatok. Pedig a fűtőház élüzem-szinten dolgozik! De a fiatalok még ennél is jobb eredményekre törekednek és ez a cél egybeesik a fűtőház valamennyi dolgozójának elhatározásával.

A DISZ-ŐRJÁRATOK JAVASLATAI kisebb-nagyobb jelentőségűek, de mind figyelemreméltóak. Megállapították például, hogy az úgynevezett *„sut-vágányon"* egy lefúvató csatorna építése nagy segítséget nyújtana a mozdonyszemélyzetnek, mert a jelenlegi körülmények között nagyon körülményes a lefúvatás. Hasznos lenne — állapította meg a DISZ-őrjárat — ha a *„sut"*-nál egy szódáshordót rendszeresítenének. Ez megkönnyítené a szódázást (jelenleg távolról kell hordani), mely fontos a vízkőelhárítás s a kazánállapot szempontjából.

A fiókműhelyi őrjárat felfedte, hogy *a termelékenységet jelentősen emelné, ha megjavítanák, kicserélnék a kopott kéziszerszámokat.* Nagy lehetőség van a takarékosságra az elhullott ócskavas kiválogatásánál is. Az ócskavas között sok még a jó csavar, a használható alátétlemez.

A kocsijavító-műhely munkáját gátolja, hogy 14 emelő hosszú idő óta az *Északi Járműjavítóban* van javítás végett. Az őrjárat javaslatára most a DISZ kapcsolatot teremt a Járműjavító DISZ-szervezetével. *Megkérik az Északi diszeseit, hogy soronkívül javítsák meg a fiókműhely emelőit.*

KEZDETI EREDMÉNYEK EZEK, de biztatóak. A jövőben még tervszerűbb lesz a DISZ-őrsök munkája, mert a fűtőházfőnök és a főmérnök elvtárs iránymutatása szerint dolgoznak majd. *Felülvizsgálják a széntárolást, a keverékeket, a gépek lángboltjait, a konuszbeállításokat. Kutatni fogják* — többek között — *a mozdonyácsorgások okait, a tolatás szervezését.*

Még nincs öt hónapja, hogy új élet kezdődött a ferencvárosi fűtőház DISZ-szervezetében. De az eredmények máris bizonyítják: hatalmas erő az ifjúság ereje, nagy tettekre képes a DISZ, ha segíti, mellette áll a pártszervezet és a szakvezető.

A DISZ II. kongresszusa tiszteletére

A Landler Jenő Járműjavító VIII/b. osztályának fiataljai a *DISZ II. kongresszusa tiszteletére szocialista munkaversenyre hívják a Magyar Államvasutak valamennyi üzemének kovács fiataljait.* A VIII/b. osztály diszesei vállalják, hogy a versenyidőszak alatt *nem lesz igazolatlanul mulasztó fiatal* és tovább szélesítik a 10 perces mozgalmat.

A szaktudás kiszélesítése s a munka megjavítása érdekében *átveszik a fiatalok az idősebb dolgozók sztahanovista módszereit.* A DISZ-szervezet különös figyelmet fordít az ipari tanulók segítésére, akik a közeljövőben teszik le a szakmunkás vizsgát.

Az anyagtakarékosság érdekében minden munkánál, ahol a lehetőség megengedi, *hulladékanyagot használnak fel* és a kovács tűzhelyek gondosabb kihasználásával, a kovácstüzek helyes kezelésével *nagymennyiségű kovács-szenet takarítanak meg.* A folyamatos munka érdekében a legnagyobb rend és tisztaságot biztosítják munkahelyeiken. A fiatalok politikai öntudatának növelése érdekében vállalják, hogy *a politikai oktatáson a megjelenést az eddigi 75 százalékról 90 százalékra emelik.*

A fiatalok versenyfelhívását örömmel üdvözölte az osztály műszaki vezetősége és ígéretet tett arra, hogy a verseny sikeréért biztosítják az eredmények eléréséhez szükséges műszaki feltételeket.

Június 15-re hívták össze a DISZ II. kongresszusát

A DISZ Központi Vezetősége a Dolgozó Ifjúság Szövetségének második kongresszusát 1955. június 15-re hívja össze.

A kongresszus napirendje:

1. A DISZ Központi Vezetőségének beszámolója. Előadó: *Szakali József*, a DISZ Központi Vezetőségének első titkára.
2. A DISZ feladatai a falusi ifjúság között. Előadó: *Gosztonyi János*, a DISZ Központi Vezetőségének titkára.
3. A DISZ szervezeti szabályzatának módosítása. Előadó: *Molnár János*, a DISZ Központi Vezetőségének titkára.
4. A Központi Vezetőség és a Központi Revíziós Bizottság megválasztása.

Május 5-től június 5-ig vasgyűjtő hónap

A Minisztertanács határozatot hozott vasgyűjtő-hónap szervezéséről. A vasgyűjtőhónapot 1955. május 5-től június 5-ig rendezik meg. (MTI)

SPORT

Mégegyszer a Miskolci Törekvésről

A „Szocialista Vasútért" két számában egy-egy cikk jelent meg a Miskolci Törekvéssel kapcsolatban. Bakó János szurkolóval teljesen egyetértek, azonban nem értek egyet a szerkesztőség válaszával.

Nem fedi a valóságot az, hogy az országos elnökségnek a Budapesti Törekvés nem „dédelgetett" gyermeke, hanem minden Törekvés-csapat egyformán hozzátartozik. Állításaimat az alábbiakban támasztom alá:

Míg Budapesti Lokomotiv néven szerepelt a csapat, pályája korszerűsítésére és fűvesítésére a sportkör több mint 3 millió forintot kapott, holott a szurkolók tábora vasárnapról vasárnapra 2 és 500 fő között mozog. Ezzel szemben a Miskolci Lokomotívnál 1954-ben már a megszavazott hitelkeretet is törölték. A Miskolci Lokomotív felszerelése annyira hiányos volt; az is gondot okozott, hogy egy-egy vasárnapi mérkőzésre kellően biztosítani tudja a felszerelést, a Budapesti Lokomotív szertárában ugyanakkor garmadával állt a melegítő, a futballcipő és egyéb felszerelés.

Az átigazolásokkal kapcsolatban helyes a megállapítás, a baj azonban ott van, hogy amikorra a leigazolás megtörtént, akkorra a bajnoki idény is megkezdődött. A kiváló Varga edzőnek nem volt módja és lehetősége, hogy a csapatát összeszoktassa, mert a bajnoki idény megkezdése előtt két nappal még nem volt kezében a leigazolt játékosok névsora. A csapat nem tudott összerázni és ezért vált szükségessé, hogy mérkőzéről mérkőzésre változtassa az összeállítást. Ezzel szemben a Budapesti Törekvés 3 csapatból a legjobb játékosokat kiválaszthatta és ilyenformán az edzéseit is időben kezdhette el.

A közönséggel kapcsolatos megállapítás részben helyes, azonban nem szabad elfelejteni, hogy Miskolcon a kiesett Építők és a Honvéd szurkolói is részt vesznek és igyekeznek a közkedvelt Miskoci Törekvés csapatát lejáratni. A baráti kör már korábban megalakult, de annak működését 1953. évben az országos elnökség kifogásolta. Utána az ügy abbamaradt. Nekünk a kívánságunk csak az, hogy az országos elnökség ne tegyen kivételt, hanem egy mércével mérjen.

Gyurkó József
miskolci igazgatóság

Gyurkó József levelét, mint minden olyan írást, mely a Törekvés Sportegyesület ügyeit, s rajta keresztül az egyetemes magyar sportot előbbre viszi, lelkiismeretesen közöljük. Tesszük ezt azért is, mert minden áron szeretnénk a jó kapcsolatot megteremteni

Külsős forgalmi szolgálattevő

Jakab Márta, Hatvan állomás külsős forgalmi szolgálattevője példát mutat dolgozó nőtársainak munkában és magatartásban egyaránt. A vonatok menetrendszerinti indítását a tervhez viszonyítva 106 százalékra teljesíti.
(Kovács Géza felv.)

LAKÁSCSERE

Budapest, VIII. kerület Kerepesi út 5. II. emeleti egymásba nyíló összkomfortos lakásomat elcserélném ugyanilyen méretű egyenértékű, különbejáratú szobákból álló lakással. Ajánlatokat a budapesti igazgatóság lakásügyi csoportjához kérek.

Sürgősen elcserélném Budapest, XX., kerület, Soroksár Sztálin utca 78. szám alatti két szoba konyhás lakásomat Debreceni lakásért.

Olvasd, terjeszd a
NÉPSZAVÁT!

HIREK

— **A szocialista tulajdon védelméről** tart előadást május 10-én, kedden 17 órakor, a Nyugati-pályaudvar ceglédi várótermében *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter.

— **75 apróság népesíti be** a miskolci vasutasok május 3-án megnyitott második korszerű bölcsődéjét. A gyönyörűen berendezett bölcsőde építése 1 400 000 forintba került, berendezésére és játékok beszerzésére pedig 20 000 forintot költöttek.

— **A budapesti politikai osztály vezető propagandistái** május 10-én 15 órakor tartják oktatási évzáró ünnepségüket. A legjobb propagandistákat jutalomban részesítik.

— **Budapest—Keleti Fűtőház sztahanovistái** május 19-én műszakfejlesztési ankétot rendeznek.

— **A vasúti műhelyek ipari tanulóinak DISZ-bizottsága** és az MTH 24. számú „Kilián György" Ipari Tanulóintézet vezetősége május 1 tiszteletére kiállítást rendezett a tanulók munkáiból, szakrajzaiból. A kiállítás bemutatja Ujpest történetét, a magyar nép szabadságharcát 1514-től 1848-ig, valamint a május elsejék történetét. A kiállítás megtekinthető: május 10-ig naponta 9—17 óráig az intézet IV., Megyeri út 45. sz. alatti helyiségben.

— **A debreceni vasutas napközi otthon** és orvosi rendelőintézet elkészült és május 6-án ünnepélyesen adták át rendeltetésének. A két nagyjelentőségű szociális intézmény megnyitása nagy megelégedést váltott ki a debreceni dolgozók körében.

LEVELEZŐINK írják

Törődjünk többet a tapasztalatcsere-mozgalommal

Szeretném felhívni a figyelmet, hogy illetékesek nem helyeznek elég súlyt az újítások széleskörű elterjesztésére. Ismét kénytelem vagyok a magam példájára hivatkozni, bár feltételezem, hogy vannak más, hasonló esetek is. A vonatok világításánál alkalmazott újításaimat elég széles körben ismerik, magam is azon voltam, hogy ismertté váljanak, mert jelentős megtakarítást lehet elérni velük. Tehát ismerik újításaimat — még sem vezetik be azokat, nem tudom, milyen okok miatt.

Véleményem szerint azonban az okok között első helyen áll az, hogy nagyon ellaposodott a vasúton a tapasztalatcsere-mozgalom. Az újítók, a sztahanovisták nem találkoznak egymással, nem tudják megbeszélni újításaikat, munkamódszereiket. Nagyon nagy szükség lenne a tapasztalatcsere-mozgalom felélesztésére, hogy mindenhova eljussanak az újítások, az új munkamódszerek, amelyek megkönnyítik a munkát, javítják a minőséget és elősegítik az önköltség csökkentését.

Löwi Béla
Keleti Műszaki Kocsiszolgálat

Idejében szólunk!

Ismét a *„Szocialista Vasútért"* szerkesztőségéhez fordulunk *Kiskőrös* állomás problémáival. Két és fél évvel ezelőtt is a lap segített hozzá bennünket a gőzfűtés bevezetéséhez. Sajnos, most ismét a gőzfűtésről akarunk panaszkodni. A fűtési idény véget ért már ugyan, de mi a jövő télre is gondolunk. Azzal a reménnyel írjuk sorainkat, hogy így talán sikerül idejében felhívni a figyelmet gőzfűtési berendezésünk súlyos fogyatékosságaira, s talán jövő télig lesz idő a hibák kijavítására.

A másik panaszunk oka: a forgalmi iroda betonpadlózata már az új állomás felépülése utáni első télen feltöredezett, néhol valóságos gödrök tátonganak, állandóan a bokatörés veszélyével fenyegetve forgalmi szolgálattevőinket. Végül a harmadik panasz: az épület tetőzete több helyen beázik, vannak helyiségek, ahol esernyő alatt kellene dolgozni. A *kiskunhalasi Magasépítő Főnökségtől* már többször szemügyre vették a hibákat, de lényegében semmi sem történt. Nem akarjuk ölbetett kézzel nézni, hogy szép, új állomásunk épülete teljesen tönkremegy — reméljük, az illetékesek, s elsősorban a Magasépítési Főnökség sem akarja ezt.

Zombori Sándor
ÜB-elnök, Kiskőrös állomás

Döntsék el végre: jogos vagy nem jogos?

Mi, a BEV Nagyicce—Gödölloi vonalát látjuk el árammal, vagyis áramátalakító alállomáson dolgozó elektrikusok vagyunk. Munkánkat higanygőztől szennyezett, egészségre ártalmas levegőben végezzük, ahol orvosi előírás szerint, gyakran kellene kezet mosni.

Mégis, az anyagszámadótól kezdve, a I 3. munkavédelmi osztályig mindig oda igyekeznek sorolni bennünket, ahol nem illetnek meg a véleményünk szerint jogos járandóságok. Két hónapja egy dekányi szappant nem kaptunk, de nem kaptunk gumitalpas védőbakancsot sem, mert az I 3. munkavédelmi osztálytól *Horváth* főelőügyelő elvtárs megállapította, hogy mi kapcsolótáblakezelők vagyunk. De kérdezzük, hogy akkor viszont a filatoriga és a pesterzsébeti áramátalakító gépház elektrikusai miért kaptak már hónapokkal ezelőtt gumitalpú védőbakancsot? És végre, szeretnénk tudni azt is, hogy mik is vagyunk mi tulajdonképpen: elektrikusok, vagy kapcsolótáblakezelők?

Egyházy István, elektrikus

A MUNKÁBAN IS ÉLEN

Pataki Ottilia sportrepülő, aki már 24 ejtőernyős ugrást végzett. Székely Györgynével kompresszor kezelői munkakörben derekasan kiveszi részét a munkából a Budapest-Nyugati Kocsiszolgálati Főnökségnél.
(Kovács Géza felv.)

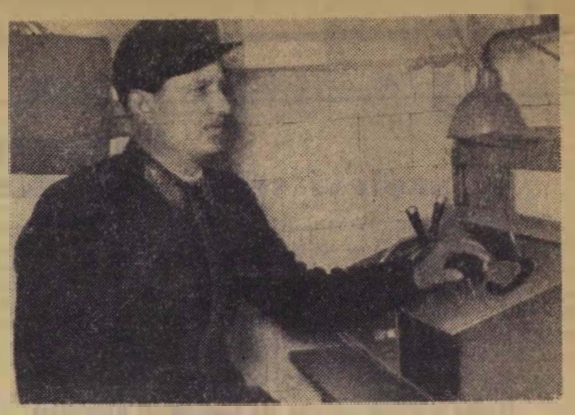
SZOCIALISTA VASUTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztalin út 93. sz. — Telefon: 228—995, 428—317, 428—332. Ozemi telefon: 16—76. 39—63. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 20. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 MÁJUS 16.



Pecze János hatvani gurításvezető brigádja a május elsejei versenv idején négy nap alatt 4487 kocsit gurított le. Azóta is kiváló teljesítménnyel dolgoznak.
(Kovács Géza felv.)

A vezetők felelőssége

Minden magyar dolgozó, minden becsületes ember szívében örömet keltett az első ötéves terv győzelmes befejezéséről kiadott jelentés. A tények, számok tükrében ott láttuk ennek a diadalnak hős katonáit, a dolgozó milliókat, s e győzelmek szervezőjét, nagy pártunkat. Büszkén gondolhattunk arra, hogy a párt zászlaja alatt mi vasutasok is ott küzdöttünk vállvetve a többi szakmák hőseivel.

Ebben a felemelő és áldozatos munkában az elsők között haladtak a párthoz, a dolgozó néphez hű gazdasági vezetőink. Az ő példamutatásuk ragadta magával beosztottjaikat és a jó együttműködés eredményeként közülük sokan nem egyszer tűzték ki üzemük, szolgálati helyük szembeszökő helyére a megtisztelő élüzem-jelvényt. *Tisztelet és megbecsülés, a dolgozó nép hálája és köszönete ezért a vezetőknek!*

A küzdelem első szakasza lezárult, de a munka folyik tovább. Pártunk március 4-i határozata nyilvánosságra hozta az 1955-ös tervév alapvető számait. *A terv vasúti vonatkozású előirányzatai nem könnyűek, de reálisak.* A vasút tervét nemcsak teljesíthetjük, de túl is szárnyalhatjuk, ha a vezetők — érezve felelősségüket — a kommunista vasutasokkal együtt, személyes példamutatásukkal, lelkesedésükkel magukkal ragadják, fokozott helytállásra lelkesítik a dolgozókat.

Mi szükséges ahhoz, hogy a vasút szállítási tervét túlteljesíthessük, hogy 1956-ban megkezdhessük a vasút életében is döntő változást hozó második ötéves tervünket? A terv sikere mindenekelőtt attól függ, hogy vezetőink milyen eredményeket érnek el a rájuk bízott üzem, szolgálati hely, hivatal szocialista munkafegyelmének megerősítésében, mennyire sikerül tömegessé tenni a takarékosságért vívott harcot, hogyan bontakozik ki a selejt, a rossz minőségű munka elleni küzdelem.

A vasút előtt álló szállítási feladatok elvégzése attól függ, hogy vezetőink megtesznek-e minden tőlük telhetőt a szocialista munkaverseny, az élenjáró szovjet tapasztalatok elterjesztésére, mennyire karolják fel az újítók kezdeményezéseit, hogyan terjednek el az élenjárók tapasztalatai. És nem utolsósorban attól függ munkánk, harcunk kimenetele, hogy dolgozóink növekvő termelési lendülete, cselekvőkészsége hogyan párosul a gazdasági vezetés munkájának megjavításával.

A vasút minden vezetőjétől azt várja a párt, hogy az eddigieknél is határozottabban éljenek jogaikkal, bátrabban intézkedjenek, követeljék meg a fegyelmet, mutassanak példát a párt- és állami határozatok végrehajtásában. Kiváló műszaki értelmiségünkkel karöltve, a munka jobb megszervezésével teremtsenek kedvező feltételeket a dolgozók versenylendületének kibontakozásához, a vasúti feladatok maradéktalan, minden részletében való teljesítéséhez.

Ahhoz, hogy a vasút dolgozói megfeleljenek a rájuk háruló feladatoknak, hogy végre tudják hajtani pártunk határozatait, az eddigieknél is céltudatosabb, eredményesebb vezetést — szocialista vezetést — kell biztosítani a munkában. Gazdasági vezetőink a termelés kommunista parancsnokai, akiknek szava — mint *Lenin* elvtárs nem egyszer hangsúlyozta — törvény. Ezért szükséges az, hogy a *felelős vezető gerinces, határozott, igazságos, olyan ember legyen, aki igaza tudatában, a párt tanítása és útmutatása szellemében, minden félelem nélkül ki mer állni, akár a népvagyon fosztogatóiról, akár az ellenőrzés során felfedett hibákról vagy a felduzzasztott adminisztráció csökkentéséről van szó.* A jó vezető érzi felelősségét pártjával, népével, dolgozó társaival szemben. Nem kerülhet hátrahúzók befolyása alá.

A vezetőnek minden munkájához, döntéséhez *igényelnie kell a pártszervezet irányítását, segítségét, útmutatását.* Az a vezető, aki „függetleníteni" akarja magát a pártszervezet irányításától, rossz úton jár. A párt a vezetők nélkülözhetetlen kalauza azon az úton, amely egyre felfelé ível, amely a szocializmushoz vezet. A vezetőknek érezniök kell a felelősséget a pártmegbízatások becsületes végrehajtásáért. Érezniök kell a felelősséget a néppel, munkatársaikkal szemben, akiknek vezetőik, segítőtársaik egyszemélyben.

A vezetés helyes, szocialista módszereit csak az valósíthatja meg, aki kellő politikai és szakmai ismerettel, szilárd jellemmel, a nép ügye iránti odaadással, példás erkölccsel rendelkezik. Ezek a jó vezető gránitszilárdságú alapjai. E feltételek nélkül tartós és kiemelkedő sikert nem tudunk elérni. Pedig bőven van feladat. A menetrend szerinti közlekedés megteremtése, az önköltség csökkentése, a takarékosság, a munka termelékenységének és gazdaságosságának javítása, mind, mind olyan tennivalók, amelyek pártunk határozataiból adódnak. Erre mozgósítani derék vasutasainkat a vezetők felemelő kötelessége.

A márciusi határozat irányító a feladatok sokaságában. Megnövekedett felelősségérzettel, harcosan, áldozatkészen kell küzdeniök ezeknek a célkitűzéseknek megvalósításáért. Olyan lelkesedéssel és lendülettel, amely eddig is nagy többségüknek sajátja volt, s amelyek egész dolgozó népünk, dicső munkásosztályunk és pártunk elismerését, megbecsülését kivívták az eltelt öt esztendő alatt.

A nagykőrösiek munkájának irányító, lelkesítő ereje

A futóhomok szűkebb hazája Nagykőrös. Amerre a szem ellát, az ember szorgalma nyomán ma már nyugszik a homok, zöldel a vetés, gyümölcsöt hoznak a fák. Óriási veteményesek, szőlők, akácosok ölelik körül a várost. Az állomás úgy fekszik a szélén, mint fehér komondor, hosszan elnyújtózva a ház küszöbén.

Ezen a küszöbön jut a konzervgyárba a Konzervipari Célgazdaság háromezer holdjáról a termés: paradicsom, uborka, paprika, gyümölcsféle; a ládagyárba a román, cseh és osztrák deszka. És ezen a küszöbön át jut a fővárosba, a külföldi országokba a híres kajszi barack, a zöldségféle, a konzerv, a nagykőrösi cigarettaszipka. Most, vagonszámra önti a nagyfejű busa salátát, tejtartányokban ezer liter számra a tejet. Júliustól kezdve pedig késő őszig 60—80 kocsit raknak meg naponta az állomáson, hogy a magyar föld és ipar termékeinek jó hírét öregbítsék.

A pártszervezet tekintélye

Az aránylag kis állomás vezetése nagy felelősséggel jár. *Cs. Tóth Péter* intéző elvtárs három éve irányítja az állomás munkáját. Felelősségteljes munkájában, a dolgozók nevelésében segíti, vezeti a helyi pártszervezet. Így lesz *Fazekas Béla* pályamunkás még ebben a hónapban tagjelöltté, *Bene Balázs* tagjelölt váltókezelő pedig párttaggá.

A Petőfi politikai iskola hallgatói, az állomás fiataljai a jövő ígéretei. *Szücs Ambrus* párttitkár lelkiismeretesen törődik velük. A pártszervezet tekintélye biztosítéka a párt vezető szerepe érvényesülésének. Az állomásfőnök elvtárs ma már örül ennek, mert látja eredményeit. De nem mindig volt így. *Cs. Tóth* elvtárs egyeduralkodásra tört, főnöki tekintélyét nyersen és nyakasan védte és a pártszervezetet a dolgaiba kotnyeleskedő valamiféle felesleges intézménynek érezte. Ilyen körülmények között persze nem csodálkozott rajta senki, mikor például az egyik oktatáson azzal kezdte, hogy „kinyírja" azokat, akik hibát követnek el. Pártpropagandista megbízatása idején is nyomatékkal éreztette, hogy ő a főnök, a kizárólagos vezető. A párttitkár bevonása nélkül beszélte meg a kereskedelmi főnökkel a jutalmazást és csak a döntésről értesítette a pártszervezetet.

Hova vezetett ez a rövidlátás? A nagykőrösiek kezdtek lemaradni, hibát hibára halmoztak. *Szücs* elvtárs, amikor tavaly ősszel — katonai szolgálata után hazajött — elbeszélgetett *Cs. Tóth* elvtárssal. A fiatal, tehetséges és keménykötésű főnök elgondolkozott a hallottakon és fokozatosan, de sokat javított magatartásán. Most, a március 4-i párthatározat megismerése után még világosabban látja hibáját. Látja, s meggyőződött róla a gyakorlati munkán keresztül, hogy a munkásosztály pártja az egész társadalom vezetője, irányítója, lelkesítő ereje. És *Tóth elvtárs*, ma már javaslatokkal keresi fel a pártot és harcol azért, hogy érvényt szerezzen a pártszervezet határozatainak.

Lassan megváltozott a helyzet

Sok jó szüleitik ebből. A múltban, nem is olyan régen, *Papszász Ferenc* intéző még a dolgozók megkérdezése nélkül „szervezte" a vállalásokat. Ma a három forgalmi és két kereskedelmi brigád dolgozói élő vállalásokkal becsületesen küzdenek az élüzem szint eléréséért. Azelőtt a váltófelvágások sokasága csúfította eredményeiket, ma igen ritkán fordul elő.

A gazdaságosságban, az önköltség csökkentésében is jelentkezik a megváltozott helyzet. *Zielbauer Ádám* elvtárs, kereskedelmi főnökhelyettes és munkatársai például tizezrekkel gazdagítják népgazdaságunkat azzal, hogy komplexbrigád munkával az export átrakós kocsikat úgy szervezik, hogy egy Budapesttől távolabbi átrakási, illetve kezelési helyre küldik az árut. A nagykőrösiek érdeme, hogy jó talajra talált náluk a szovjet tömörítéses kocsimegrakási módszer. Máris jelentkezik az eredmény: a terv 7,8 tonnás rakodási előirányzatával szemben már 9,5 tonnát raknak be a könnyű, terjedelmes göngyölegű árukból.

A nagykőrösi vasutasok felismerték és látják, hogy a párt vezette úton járni annyit jelent, mint harc árán győzelemről győzelemre haladni. Munkájuknak, új sikereiknek irányító és lelkesítő ereje a párt. Példájuk arra figyelmeztet, hogy a viharokkal dacolni tudó faóriások sem nélkülözhetik a napfényt, mint ahogy a magabiztos, jó szakmai vezetők sem tudnak tartós eredményeket elérni a pártszervezetek irányító és lelkesítő ereje nélkül.

A Landler Jenő Járműjavító és a ferencvárosi fűtőház szocialista szerződése

A *Landler Jenő Járműjavító ÜV* mozdonyszereldéjének dolgozói elhatározták, hogy a ferencvárosi fűtőház állagába tartozó 424—036 pályaszámú gőzmozdonyt, amelyen a szerelde főjavítást végzett, az átadás után *patronálják*. Ez azt jelenti, hogy bármilyen hiba esetén, ha a fűtőházi fiókműhely nem tud segíteni, *soronkívül elvégzik a javítását*. A vállalás célja az, hogy a 424—036-os mozdony a legrövidebb állási idővel a legnagyobb teljesítményt érje el a fűtőház valamennyi gépe között.

A ferencvárosi fűtőház dolgozói *szocialista megőrzésre vették át a mozdonyt* és vállalták, hogy a kisebb javításokat saját maguk végzik el, a gépet tisztán és jókarban tartják.

A Landler Jenő Járműjavító és a ferencvárosi fűtőház dolgozóinak szocialista szerződéskötése követendő példa.

Miért látnak mindent feketének a pirospaprika városában

Ne tévesszenek meg senkit az állomás színes, derűt sugárzó dísztései, a váróterem falán kéken és pirosan mosolygó tulipánok, magyar népi motívumok. Nem, mindez látszat csupán — Kalocsa-állomás mindezzel csak álcázza a falai között terjengő sötétenlátást. Mire alapítjuk véleményünket? Arra, hogy riportlátogatásra utaztunk a paprika városába és eredmények helyett panaszokat hallottunk, munkaverseny helyett panaszversenyt találtunk.

Annál is inkább el kell mondani mindezt, mert még a történtek után sem akarjuk elhinni, hogy Kalocsa állomásón csak panaszvirágok nyílnak.

Egy kérdés — egy panasz

Mutatóban mégis, ha nem is szó szerint, de lényegében írjuk le néhány kérdésünket és főként a kérdésekre kapott válaszokat.

— Milyenek a vonatkísérők teljesítményei?

— Jók, de van egy panaszuk. A személyvonati vonatkísérők Kiskőrös állomáson átalakulnak tolatásvezetőkké, a szolgálati ruhájuk piszkos lesz.

— Milyen a kocsikihasználás?

— A tavasz a legrosszabb szállítási idény nálunk. Szalma, betoncsövek — hát lehet szó a kocsik jó kihasználásáról?

— Milyen a munkafegyelem?

— Lehet ott szilárd munkafegyelem, ahová a dolgozók egy részét büntetésül helyezik? Legutóbb ide tették Rákosrendezőről Varga Istvánt. Megrögzött alkoholista, verekedő, botrányhős volt. Szerencsére már sikerült eltávolítanunk, nemcsak tőlünk, hanem a vasúttól is. És nálunk volt Majláth János vonatkísérő, született szélhámos. Őt is eltávolították, de cimborái még itt maradtak. Egyidőben megpróbáltuk, hogy a táblára kírjuk a fegyelemlazítókat, a lemaradókat. Mit értünk el vele? Azt, hogy „titokzatos kezek" perceken belül letörölték a táblát, de olyan alaposan, hogy még a versenyeredményeket, a jól dolgozók nevét is eltüntették.

És így tovább, a panaszok gáttalan áradata: a rakterület sáros, használhatatlan — az állomás nincs bekerítve, nagy az árudézsmálás veszélye — a kultúrcsoport, a zenekar anyagiak hiányában nem tud megalakulni —, az üzemi szemléknél felmerülő hiányosságokat a pályafenntartás nem orvosolja — a raktári dolgozóknak nincs W. C.-jük.

S a fűtőházban is folytatódik a panasznap: nincs mosdójuk — a mozdonyvezetőknek legalább kétórás túlmunkát okoz a hétfajta mozdonyigazolvány kitöltése — nincs megfelelő kútjuk, nincs a szénszerelőnél szállítószalag — a dolgozók nagy része politikailag fejletlen, nem járnak oktatásra, olyan esetek fordulnak elő, mint például Várszegi Ferenc mozdonyvezető esete, aki a békekölcsönön 10 000 forintot nyert, a legutóbbi jegyzést mégis megtagadta — és így tovább.

Vegyék le a fekete szemüveget

De azt hisszük, bőséges ízelítő ez is. Még azt is elismerjük, hogy a panaszok zömükben jogosak és igenis, orvoslást követelnek az illetékesektől. De a legbántóbb az, hogy *Zentai András* párttitkár és *Fónagy Gyula* ÜB-elnök is csak panaszkodnak. Még talán azt sem veszik észre, hogy a dolgozók között igenis vannak, akik szeretik munkájukat, akik jobb és jobb eredményekre törekednek. Például *Aszódi Pál* forgalmi szolgálattevő, aki jó szakvonali munkája mellett a kalocsai gimnáziumban érettségire készül, levelező hallgatója a szegedi vasúti technikumnak, szabadidejében fiát készíti elő a vasútgépészeti technikum felvételi vizsgájára. És a fűtőházban sem csak Várszegik dolgoznak — ott vannak *Réfi Péter, Lakatos István* mozdonyvezetők, *Szvétek Imre* és *Lakatos András* fűtők, akik a május elsejei versenyben igen jó eredményeket mutattak fel. Vajon „titokzatos kezek" az ő nevüket is letörölnék a versenytábláról, ha végre egyszer kiírnák az eredményeiket?

A munka megjavítását véleményünk szerint úgy kell elkezdeni, hogy a párttitkár és az ÜB-elnök — az állomásfőnökkel nem volt alkalmunk találkozni — leteszik a feketénlátó szemüveget. Akkor jobban meglátják a dolgozókban az embert is, s panasz és siránkozó lemondás helyett más —, ha kell meggyőző, de ha kell erélyesebb — eszközökkel küzdenek a munkafegyelem megszilárdításáért, a versenyszellem fellendítéséért, a munka és a munkakörülmények megjavításáért.

A pécsi igazgatóság patronáló munkája

A pécsi igazgatóság II. és IV. osztálya, s útmutatásuk alapján a fűtőházak és a pályafenntartási főnökségek mind értékesebb segítségben részesítik a mezőgazdasági üzemeket.

A pécsi fűtőház fiókműhelye 16 mezőgazdasági gépet javított meg a Remény-pusztai termelőszövetkezetnek, a dalmandi gépállomást patronáló dombóvári fűtőházban pedig 21 ekéhez és 16 sztálinyechez gyártottak és esztergáltak alkatrészeket. Hasonlóan jó munkát végeztek a kaposvári, a bátaszéki, a barcsi, a nagykanizsai fűtőházak is. A pályafenntartási főnökségek 14 termelőszövetkezetnek nyújtottak jelentős támogatást. Közülük is kiemelkedik az almamelléki tsz-t támogató, kaposvári pályafenntartási főnökség VIII. pályamesteri szakasza.

A BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉSÉRT

Herbst Mihály alvázlakatos, a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálat dolgozója 156 százalékos átlagteljesítménnyel, minőségi munkával segíti a forgalom biztonságát.
(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Pártszervezeteink szélesítsék a politikai gazdaságtan oktatását

Pártunk Központi Vezetősége 1955. március 24-i — az iskolán kívüli pártoktatás új rendszeréről szóló — határozata különös súllyal emeli ki a politikai gazdaságtan tanulásának fontosságát. Rámutat a határozat arra, hogy *a párt-, állami-, gazdasági és tömegszervezeti vezetők zöme még a legszükségesebb közgazdasági ismeretekkel sem rendelkezik.* Éppen ezért a KV fontos feladatként jelöli meg az új pártoktatási év előkészítésénél a politikai gazdaságtan tanulásának szélesítését.

Minden vezetőnek szüksége van közgazdasági ismeretekre

A határozat szellemében a vasút területén is pótolni kell a hiányosságokat. A politikai osztályok, a vasutas pártszervezetek az elmúlt években kevés gondot fordítottak a párttagság, de különösen a vezetők politikai gazdaságtani képzésére. Nem folyt megfelelő politikai nevelőmunka, a politikai gazdaságtan megszerettetése érdekében. 1952/53-ban a vasutas párttagok 1,6 százaléka, 1953/54-ben pedig 2,3 százaléka tanult politikai gazdaságtant.

Abban, hogy a politikai gazdaságtant ilyen kevesen tanulmányozzák, szerepet játszott az a helytelen nézet, amely szerint a politikai gazdaságtan száraz, unalmas, az élettől elvonatkoztatott kérdésekkel foglalkozik. Emellett sok párt-, és tömegszervezeti funkcionárius azt az „elvet" vallja, hogy — a politikai gazdaságtant csak a szakmai vezetőknek kell tanulniok, — nekik nincs szükségük politikai gazdaságtani ismeretekre. Ahhoz, hogy a KV 1955. március 4-i határozatát, egyben a jövő évi oktatás előkészítését végrehajthassuk, mindenekelőtt fel kell számolni ezeket a nézeteket és *széleskörű propagandát kell folytatni a politikai gazdaságtan tanulmányozása érdekében.*

A marxista politikai gazdaságtan a marxista—leninista elmélet nagyon fontos alkotórésze. *Lenin* szavai szerint: *„Marx elméletének legmélyebb, legsokoldalúbb és leginkább részletekbe menő igazolását és alkalmazását — Marx gazdasági tanai foglalják magukban."* Nem száraz, elvont anyag, hiszen sokoldalúan, színesen mutatja be a termelési, gazdasági viszonyokban történő változásokat, a haladást, melyet az emberiség a társadalom fejlődése során elért. Megtanít arra: hogyan jutott el az ember például a kőszerszámok használatától egészen napjainkig, amikor hegyeket mozdít el a helyéből, folyóknak az útját változtatja meg, az azelőtt rettegett természetet a maga szolgálatába állítja. A társadalom fejlődésének tanulmányozása alapján válik világossá előttünk az, hogy a *kapitalista társadalom pusztulása, a szocialista társadalom győzelme törvényszerű.*

Emellett a politikai gazdaságtan sokat segít gyakorlati munkánkban is. Megmutatja például a kapitalizmusból a szocializmusba való átmeneti korszak idején előttünk álló legfontosabb gazdaságpolitikai feladatokat, a szocialista iparosításnak, a mezőgazdaság szocialista átszervezésének módszereit. Ezeknek az ismerete nélkül egyetlen vezető sem állhatja meg a helyét.

Nem véletlen, hogy ez a kérdés éppen napjainkban kerül különösen előtérbe. Pártunk 1955. március 4-i határozata rámutatott arra: olyan jobboldali nézetek terjedtek el a pártban, mely szerint a *nehézipar fejlesztése nélkül is növelhető az életszínvonal,* vagy az a nézet, hogy *a kisárutermelés belenőhet a szocializmusba stb.* Ezeknek a nézeteknek az elterjedése összefüggésben van azzal, hogy a politikai gazdaságtan oktatása nem volt kielégítő az elmúlt évek folyamán. *Ha párttagságunk nagyrésze behatóan tanulmányozta volna a politikai gazdaságtant, amely ezekre a kérdésekre világos választ ad, ezeket a nézeteket sokkal hatékonyabban tudtuk volna visszaverni, kevesebb kárt okoztak volna hazánk fejlődésében.*

Népgazdaságunknak — ezen belül a közlekedés további fejlesztésének — elengedhetetlen feltétele, hogy vezetőink ismerjék azokat a gazdaságpolitikai kérdéseket, melyek alapján kell munkájukat végezni. Ilyenek például a gazdaságos üzemvezetés, az önköltségcsökkentés kérdései, a szocialista bérezés feladatai.

Nagy segítséget nyújt a Politikai gazdaságtan tankönyv

A politikai gazdaságtan tanulásának kiszélesítéséhez nagy segítséget ad számunkra a *Szovjetunió* tudósai által kidolgozott és összeállított *„Politikai gazdaságtan"* tankönyv, melynek elkészítésében *Sztálin* elvtárs is közreműködött. Ez a tankönyv népszerű formában a marxista—leninista tanításokra támaszkodva vezeti be az olvasót a politikai gazdaságtani ismeretek világába. Bár a könyv tanulmányozása nem pótolhatja a klasszikus műveket, mégis sokat segít, mivel megadja az alapot ahhoz, hogy politikai gazdaságtani kérdésekben helyesen tudjunk tájékozódni és cselekedni. *Pártszervezeteink tartsák fontos feladatuknak a könyv népszerűsítését, gondoskodjanak arról, hogy a párttagság minél nagyobb számban — akár csoportosan — tanulmányozza a tankönyvet.*

Természetesen nem szabad megfeledkezni arról, hogy a párttagság iskolánkívüli pártoktatásának legfontosabb eszköze a szervezett, szemináriumszerű oktatás. A jövő évi oktatás előkészítésénél a párttagság minél nagyobb részét, képzettségüknek megfelelően vonják be a politikai gazdaságtan szervezett, rendszeres tanulásába.

Heringer Józsefné,
a vasút politikai főosztály munkatársa

Az írásos agitáció fontos eszköze a faliújság

Az előttünk álló feladatok sikeres megoldásához feltétlenül fontos az agitáció tartalmának megjavítása. Az agitáció egyik hatásos és népszerű formája a faliújság. Nem túlzás, ha azt állítjuk, hogy a *faliújság a pártszervezetek politikai tömegmunkájának, a dolgozók eszmei nevelésének egyik igen fontos és hatásos eszköze.* A faliújság segítségével pártszerű bírálattal nevelhetjük a dolgozókat, felfedhetjük a termelés hibáit és mozgósíthatunk a fogyatékosságok leküzdésére.

Faliújság-verseny

A faliújság jelentőségét ismerve, a *pécsi politikai osztály* agit-prop. osztálya már három izben indított faliújságversenyt az igazgatóság területén lévő pártszervezetek között.

A versenyek során *a pártszervezetek többségénél faliújság szerkesztő bizottságok alakultak,* akik a dolgozók bevonásával gondoskodtak arról, hogy a faliújság hasonlóan a nyomtatott sajtóhoz, betöltse agitátor, szervező és propagandista szerepét. A faliújságverseny megindítása előtt csak kevés helyen (*Pécs* állomás, *Nagykanizsa* fűtőház) volt faliújság szerkesztő bizottság. A faliújság-táblák többségén vagy nem volt cikk, vagy régi, elsárgult, időszerűtlen írások „díszelegtek". *Szigetvár* állomáson például — a verseny előtt — állandóan üres volt a tábla. Az első, 1953-ban indított, faliújság-verseny során a helyzet gyökeresen megváltozott és szinte *minden dolgozó írója és olvasója lett a faliújságnak.* Meg is lett az eredménye: *első helyezést értek el a faliújság-versenyben.*

Az első verseny lezárásakor három pártszervezet faliújság szerkesztőbizottsága oklevelet, a legjobb húsz cikkíró pedig könyvjutalmat kapott a politikai osztálytól. Ezután méginkább fokozódott a szerkesztőbizottságok munkakedve és hatásaként egyre több dolgozó vált az újság „munkatársává", kapcsolódott be a második versenyszakaszba.

Ebben a szakaszban egyre inkább a tömegek hangjának kifejezőjévé vált a faliújság. Szinte naponta érdeklődtek a szerkesztőbizottságok, hogy hányadik helyen állnak a versenyben. *Az írásos agitáció komolyan segítette az igazgatóság termelési eredményeinek növelését és hozzájárult ahhoz, hogy a pécsi igazgatóság ebben a versenyszakaszban az igazgatóságok közötti versenyben a második helyre került.*

A pártszervezetek a siker láttán egyre jobban megértették, hogy a jó faliújság elősegíti a politikai tömegmunkát, a szállítási feladatok megoldását és a vasutas dolgozók nevelését. Ezért mind jobban szívügyüknek tekintették az írásos agitáció kiterjesztését.

Az írásos agitáció ereje

A felszabadulási verseny idején 1955. február 1-től április 4-ig harmadizben indított az agit-prop. osztály faliújságversenyt. Ebben a versenyszakaszban *több mint 250 olyan cikk és színes rajz jelent meg, amelyek illusztrálták a felszabadulás előtti Magyarország és a vasutas dolgozók akkori helyzetét, hirdették az eltelt tíz év eredményeit, a vasút fejlődését, a dolgozók megváltozott életét, népszerűsítették a Szovjetunió eredményeit, munkamódszereit és ismertették a szovjet emberek életét.* Ilyen faliújság volt *Szigetvár* állomáson, a *pécsi igazgatóságon* és még több helyen.

Kaposvár állomás dolgozói faliújságcikkek és helyi „villámok" felhasználásával dicsérték a felszabadulási versenyben kitűnt dolgozókat, ugyanakkor bírálták a hanyagokat, fegyelmezetleneket. Lerajzolták például a legjobb tolatási brigádot, a „Beloianniszt" és fölé írták: *örül a brigád, mert jól végezte munkáját.* A rajz még serkentőbben hatott a brigádra és tovább javítva eredményeiket, jelentősen túlteljesítették vállalásaikat. A jó példa a többi dolgozó eredményeire is kihatott.

Rajzokkal, cikkekkel mutattak rá arra is, hogy milyen eredményes a szolgálati ágak jó együttműködése és milyen hibák adódnak az együttműködés elmulasztásából. *A cikkekben bátran bírálták a párt-és szakmai vezetők hibáit, javaslatokat tettek a hibák kijavítására.*

Tovább a megkezdett úton

A faliújságok segítségével az igazgatóság területén nőtt a dolgozók aktivitása, erősödött a párt vezetőszerepe, a dolgozókkal való kapcsolata. Fejlődött a bírálat, önbírálat, főleg az alulról jövő bírálat, javult a fegyelem, és ez is hozzájárult ahhoz, hogy igazgatóságunk területén tizenhét szolgálati hely érte el az élüzem-szintet.

A politikai osztály az előző versenyszakaszokhoz hasonlóan jutalmazta a legjobb szerkesztő bizottságokat és cikkírókat.

Feladatunk az, hogy tovább javítsuk az írásos agitáció eredményességét, még színesebbé tegyük a faliújságokat. A politikai osztály az eddiginél is több segítséget fog nyújtani a pártszervezeteknek, hogy a faliújság, a politikai tömegmunka fontos eszköze, méginkább betöltse feladatát a párt politikájának megértetése, a vasutas dolgozók nevelése és mozgósítása terén.

Tancsik Lajos,
a pécsi politikai osztály munkatársa.

Május: egészségügyi hónap

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének javaslatára május 1-vel az egész vasút területét átfogó új mozgalom indult a dolgozók egészségének védelmére. A mozgalom célja, hogy a vasutas dolgozók egészségét leginkább veszélyeztető betegségek elleni küzdelmet tömegmozgalommá tegye. Kiszélesítsék az egészségügyi propagandát, rendkívüli üzemszemléken feltárják a dolgozók egészségét veszélyeztető hiányosságokat, gondoskodjanak azok kijavításáról. A mozgalom a dolgozók egészséges életmódra való nevelésével is foglalkozik.

A végső cél az, hogy a mozgalom idővel állandóvá fejlődjék.

Számos üzemi bizottságunk igen helyesen kezdte meg az egészségügyi hónap szervezését. Mozgósították az egészségügyi albizottság aktíváit, akik széles körben tudatosították az egészségvédelem és a betegségek megelőzése elleni küzdelem jelentőségét. Budapest Keleti pályaudvaron a hónap keretében az üzemi bizottság az üzemorvossal karöltve egészségügyi kérdések szakszerű megválaszolására „Kérdezz — felelek" ládát rendszeresítettek. Az ide bedobott kérdésekre az üzemorvos hangosbemondón, vagy rendszeres előadások keretében ad választ és felvilágosítást. Megszervezték a tüdő-, rák-, fog- és a vérnyomás szűrő-vizsgálatot. Az, hogy hány száz dolgozó egészségét fogja megóvni ez a nagyszerű új mozgalom, az attól függ, hogy üzemszervezeteink hogyan és milyen eszközökkel tudatosítják az egészségügy fontosságát és hogy üzemorvosaink az egészségügyi hónap keretében és azon túl mennyire fokozzák eddig is dicséretes munkájukat a dolgozók egészségének védelmében.

Üzemszervezeteink ismerik tennivalóikat, ismerik az egészségügyi hónap célkitűzéseinek nagy fontosságát, ennek tudatában minden tőlük telhetőt tegyenek meg az egészségügyi hónap sikeréért.

Nemzetközi ÉLET

Testvéri üdvözletek

Május elseje alkalmából a vasutas szakszervezetet a *Szovjetunió, Kína* és a *népi demokratikus országok* vasutas szakszervezetei, baráti üdvözleteikkel és jókívánságaikkal keresték fel.

A Szovjetunió Szállítási Dolgozói Szakszervezetének központi bizottsága *Gáspár* Sándor elvtárshoz, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnökéhez intézett üdvözletében ezeket írja:

Mi, szovjet vasutasok majus elseje alkalmából, a nemzetközi munkásosztály gyönyörű ünnepén forró testvéri üdvözletünket küldjük a magyar vasutasoknak, a dolgozó magyar népnek. Kívánjuk, hogy a szocializmus felépítéséért vívott dicsőséges harcukban újabb győzelmeket arassanak. A szovjet vasutasok a nemzetközi szolidaritás, a proletárnemzetköziség napját, a munka frontján aratott újabb sikerekkel köszöntik. A szovjet és magyar vasutasok csakúgy, mint a többi testvéri népi demokráciák vasutas dolgozói, erejüket arra fordítják, hogy az előttük tornyosuló szállítási feladatokat hazájuk, a dolgozó nép felemelkedésének szolgálatába állítsák és ezzel is erősítsék azoknak a harcosoknak a számát, akik képességeiket, alkotó lendületüket a béke megőrzésére, hazájuk felvirágozására irányítják.

A *kínai*, a *bolgár*, a *csehszlovák*, a *román* vasutas szakszervezetek is baráti levélben üdvözölték a magyar vasutas dolgozókat.

A *Német Demokratikus Köztársaság* vasutas ipari szakszervezetének Központi Vezetősége nevében Otto *Seeger* elvtárs tolmácsolta a német vasutasok üdvözletét a munka ünnepén.

„A Német Demokratikus Köztársaság 300,000 vasutasa nevében testvéri üdvözletünket küldjük május elseje alkalmából, amely nap minden becsületes dolgozónak a békéért, biztonságért és jólétért folytatott küzdelemben oly kiemelkedő harci nap. A béke, a demokrácia, s a szocializmus tábora a Szovjetunió vezetése mellett legyőzhetetlenné vált. Európában és Ázsiában több mint 900 millió ember csatlakozott ehhez a táborhoz, ők azok, akik a béke megvédéséért küzdenek. A világ valamennyi országának dolgozói szembeszállnak az imperialista háborús úszítókkal és kiütik kezükből a gyújtogatásra szánt fáklyát, amellyel új világháborúba akarják sodorni a népeket.

A német hadiipar mágnásai és a monopóliumok urai, mint az amerikai imperializmus cinkosai, — szövetségben az agresszív német militaristákkal. — most megkísérlik, hogy hazánk nyugati részét egy újabb, a népek egész sorára kiterjedő gyilkos merénylet kiinduló pontjává változtassák. A maroknyi áruló, — ők igazán nem képviselik a német nép többségének véleményét — ratifikálta Bonnban a gyalázatos párizsi szerződést, s ezzel szabaddá tette a reakció urai előtt az utat.

Mi, német vasutasok, tökéletesen tisztában vagyunk a helyzet komolyságával és saját felelősségünkkel. Népeinket a barátság szoros szálai fűzik össze. Veletek együtt fogunk minden olyan kísérletet meghiúsítani, amelynek az a célja, hogy népeinket harmadik világháborúba sodorja.

A munkásosztály pártjának vezetése mellett Ti, magyar vasutasok sikerrel rakjátok le a szocializmus alapjait. Ehhez további szép eredményeket kívánunk Nektek és május elsején a munkásosztály vörös lobogója alatt tüntetünk a párizsi szerződések valóraváltása ellen, a békéért és az egységért."

Az osztrák vasutas szakszervezet frakciója nevében Hermann *Lichtenegger* elvtárs kereste fel meleg soraival szakszervezetünket május elseje alkalmából.

Szovjet vendég a ferencvárosi fűtőházban

Kis csoport állja körül a ferencvárosi fűtőházban a felszabadulási serleget. A csoport közepén magas, szélesvállú, középkorú férfi áll, s elismerő mosollyal hallgatja a tolmács beszámolóját arról, hogyan nyerte el a ferencvárosi csomópont 1953-ban a *Munka Vörös Zászlórendjét*, az idén pedig a *felszabadulási serleget.*

A magyarázat közben lép be a szobába *Lőcsei János* elvtárs, Kossuth-díjas, mozdonyfelvigyázó.

— *Panyin elvtárs tanítványa* — jegyzi meg a tolmács a bemutatásnál s mindenki arra a szoros összefüggésre gondol, amely elválaszthatatlanul egybekapcsolja Panyin elvtárs nevét és a fűtőház kiemelkedő eredményeit.

Most ismét szovjet vendéget fogad a ferencvárosi fűtőház: *A. E. Szavcsenko* elvtársat, a kurszki fűtőház kiváló mozdonyvezetőjét, a Szovjetunió Legfelső Tanácsának tagját. *Szavcsenko* elvtárs a *Vasutas Dolgozók Szakszervezetének* vendége s néhány napos budapesti látogatása alatt felkeresse a legfontosabb vasuti szolgálati helyeket, intézményeket.

Itt, a ferencvárosi fűtőházban egész délelőttre nyúlik a másfélórásra tervezett látogatás. Szavcsenko elvtárs látja, érzi, hogy barátok között van és a fűtőház mozdonyvezetői, fűtői tudják, hogy tapasztalt, segítőszándékú elvtárs szavait hallják. Nem csoda, ha gyorsan repülnek az órák.

Mennyi időt töltünk pl. *Barka István* elvtárs 424—175-ös számú mozdonyánál? Ki mérné az időt, amikor Szavcsenko elvtárs olyan látható örömmel veszi szemügyre a ragyogóan tiszta gép minden porcikáját. Amikor fel akar menni a mozdonykonyhára, többen figyelmeztetik, hogy vegyen kék zubbonyt ruhája fölé, de ő mosolyogva szól le, már a hágcsóról:

— *Olyan tiszta ez a masina, mint egy patika.*

És fáradhatatlanul járja be az egész fűtőházat, felkapaszkodik a szénszerelő meredek lépcsőin, minden után érdeklődik és tanácsokat ad. A mozdonynál a többi között a főtengelyágyházú kezelésére hívja fel a figyelmet, a lunyinimozgalom fontosságáról beszél, a szénparton a szénkeverés problémáit magyarázza. Egyszerű, érdeklődő látogatásra jött Szavcsenko elvtárs a fűtőházba, magyar mozdonyvezetőkkel és fűtőkkel akart találkozni, de a fűtőház dolgozói többet kaptak látogatásától: *tanácsot, útmutatást.*

A műhelyben például elmondja, hogy az ő fűtőházuknál a csövek kicserélésénél hideg eljárást alkalmaznak, ami mintegy negyedére csökkenti a munka időtartamát és nyomban megígéri, hogy az újítás technikai leírását hazatérése után elküldi.

Sokat és szeretettel beszél a kurszki fűtőházról, amelyet a hitleri hordák teljesen leromboltak, de ők a háború után szebb, korszerűbb fűtőházat építettek, mint amilyen a régi volt. A műhelyben minden munkát a legkorszerűbb gépekkel végeznek, a javításokat futószalagszerűen oldották meg. De nemcsak a fűtőház épült újjá: ma már tágas kultúrotthona, saját szanatóriuma, gyönyörű úttörőtábora, 450 ágyas üdülője van vasuti csomópontjuknak.

Búcsúzásul kicsiny, fehér, zománc békegalambot ajándékoz a jelenlévőknek, s csak ennyit mond:

— *Előre, elvtársak, a béke megvédéséért* — de mindenki érzi a szavak súlyát s az erős kézszorításban benne van a válasz: *„Együtt a Szovjetunióval, a béketáborral."*

A. E. Szavcsenko elvtárs, a ferencvárosi fűtőház dolgozói között.
(Kovács Géza felv.)

A Központi Egészségügyi Hivatal és a MÁV-kórház vezetőinek köszönete a szakszervezetnek

A napokban a MÁV Központi Egészségügyi Hivatalának vezetője, *dr. Szekulesz Károly* elvtárs levelet intézett a Vasutas Dolgozók Szakszervezete központi vezetőségéhez. Levelében többek között ezeket írja:

A közelmúltban megvalósult és az ez év folyamán megvalósítandó, a vasutas dolgozók fokozott egészségvédelmét szolgáló létesítmények, a péceli betegotthon, a szombathelyi és debreceni rendelőintézet, a MÁV kórház üdő- és röntgenosztályának létrehozása annak köszönhető, hogy a vasutas szakszervezet lehetővé tette e létesítményekhez szükséges hitelnek a félszázalékos alap terhére történő folyósítását. Mint e létesítmények fenntartói ezúton mondunk köszönetet a szakszervezet központi vezetőségének a nagyjelentőségű egészségügyi intézmények létesítésének lehetővé tételéért és szükségesnek tartjuk, hogy a fenti intézetek megnyitásakor az ott gyógyulást kereső vasutas igényjogosultak, az intézet dolgozói, de a vasutasok nagy összessége előtt is rámutassunk a szakszervezetnek a vasutasok érdekeit szolgáló szociális intézkedésére.

A MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet igazgató főorvosa, *dr. Oó Lajos* elvtárs ugyancsak levelében köszönte meg a szakszervezet elnökségének hathatós erkölcsi és anyagi támogatását. Hangsúlyozza levelében, hogy a szakszervezet megértése igen nagy mértékben hozzájárult ahhoz, hogy a beteg vasutasok egészségét helyreállítsák, de hozzájárult a betegellátás, gyógyítótevékenység színvonalának emeléséhez az is, hogy segítségükkel bővíthették a röntgenrendelőt, tüdőgondozót. Kiemeli, hogy a kórházi osztályok zsúfoltságát nagy mértékben enyhíti majd a péceli kisegítő kórház. Mindezek lehetővé teszik — írja levelében —, hogy intézetünk orvosai és egészségügyi dolgozóink kifejthessék tevékenységüket a dolgozók, a szocializmus építése érdekében.

A debreceni vasutasok és a közelmúltban felépült rendelőintézet dolgozói táviratilag fejezték ki szakszervezetünk elnökségének köszönetüket a vasutas dolgozók érdekében kifejtett áldozatkész munkájáért és igéretet tettek arra, hogy jó munkájukkal még az eddiginél is hathatósabban segítik a feladatok elvégzését.

A selejtmentes munka az önköltségcsökkentés egyik módja

Pártunk politikájának középpontjában a szocializmus építése, a dolgozó nép jóléténeknek következetes emelése áll. Ennek megvalósítása érdekében minden erővel arra kell törekednünk, hogy gazdaságosabbá tegyük a termelést, növeljük a munka termelékenységét, csökkentsük az önköltséget. Elsősorban ettől függ előrehaladásunk menete a jólét, a szocializmus útján.

A termelékenység emelésének, az önköltség csökkentésének fontos tényezője az anyaggal való takarékosság, a selejtmentes munka. A vasúti selejtbe bele kell érteni a vonatkéséseket, a hosszadalmas, kerülő utakon történő áruszállítást, a számadás-elválasztást és még sok minden mást. De most kimondottan csak az anyagselejttel kívánunk foglalkozni. Tesszük ezt azért, mert az anyagtakarékosság jelentőségét aláhúzza, hogy a legfontosabb ipari nyersanyagokat külföldről drága pénzért szerezzük be.

Napról napra csökkentsük a selejtet

A vasúton — és elsősorban a járműjavítókban — az utóbbi időben javulás tapasztalható az anyagfelhasználásnál, csökkent a selejt, de az eredmények még korántsem megnyugtatóak. 1953 téli időszakában az egy hónapra eső selejtátlag a járműjavítókban 57 137 forintot tett ki. Az idei téli hónapokban ez az összeg 47 302 forintra csökkent. De tegyük mindjárt a számokhoz hozzá: félő, hogy ezt az összeget „szépített" statisztika mutatta ki. Nem egy helyen dívik még, hogy „jó ismerős", baráti alapon átveszik a munkadarabot „rejtett" selejttel csak azért, hogy a selejtet ne kelljen az üzem selejtstatisztikájában kimutatni. Ezek az elvtársak azonban megfeledkeznek arról, ha a selejt összegét nem is mutatja ki a vasúti selejtstatisztika, a népgazdaság jelentékenyen károsodik. Ez a megengedhetetlen helyzet abból is adódik, hogy a meósok és művezetők anyagilag nincsenek kellően érdekelve a selejtek felfedésében.

De a 47 302 forintos selejtkimutatásban nincs benne az a selejt sem, amely a külső vállalatok selejtes munkájából adódik. Az Északi Járműjavító legutóbb például 80 darab fogaskereket gyártott. A munka elvégzése után derült ki, hogy a nyersanyag selejtes volt. A selejtkár — az anyagot nem számítva — 1651 munkaóra, mintegy 30 000 forint. A vasút — sajnos — gyakorta kap selejtes anyagot. Az Acélöntő- és Csőgyár szállította légkalapács üllőbetétje például az üzembevétel után azonnal szétrepedt a Szolnoki Járműjavítóban.

E példák azonban nem azt kívánják bizonygatni, hogy a selejt elleni harcban a vasutasoknak nincsenek feladataik. Ellenkezőleg: azt bizonyítják, hogy *a selejt elleni küzdelem országos feladat*, népgazdasági jelentőségű és a vasúti üzemeknek is mindent el kell követniök a selejt csökkentése érdekében. Kellő körültekintéssel, gondossággal, nem egy esetben el lehetne kerülni a selejtes anyagok felhasználását és így az anyagkár nem tetőződne még ráfordított munkaórákkal is. Emellett nagy kárt okoz a tényleges vasúti selejt is, amelynek csökkentése kizárólag a vasutas dolgozókon múlik. Gyakori még, hogy egyesek fő célnak a mennyiségi termelést tekintik és háttérbe szorul a minőség, a selejtmentes munka. A márciusi versenyidőszakban például a havi selejtkár felülmúlta a téli hónapok átlagát. Az ilyen felelőtlenséget „elősegíti" a hibás bérezési rendszer is. Elég ennek bizonyságául egyetlen példa:

Az Északi Járműjavítóban dolgozik *Stammosz* elvtárs. Termelési eredménye 140 százalék körüli, keresete 1300—1400 forint. Selejtje azonban egy-egy hónapban 800—900 forintot is elér. Mi ezért a „büntetése"? Harminc-negyven forint részkártérítés!

Hasonló munkán dolgozik *Rózsa János* elvtárs. Teljesítménye 110 százalék, keresete átlag 1000 forint és selejtmentes munkát végez. Mit bizonyít ez? Azt, hogy „kifizetődő" magas százalékkal, de selejttel dolgozni! A selejtmentesen dolgozó munkás nem egyszer anyagilag rosszul jár. Itt lenne az ideje változtatni ezen a káros helyzeten. Anyagi megbecsülést, több megkülönböztetést a selejtmentes munkát végzőknek! Ezt kívánja mind az ország, mind a munkás érdeke.

Tartsuk be a technológiai előírásokat

Rengeteg anyag, munkaidő megy veszendőbe az anyagbeszerzés nehézségei miatt is. Ma már szinte rendszerré vált, hogy csavarok, szegecsek nem a kellő méretben állnak rendelkezésre és emiatt az üzemekben levágják, lecsípik a felesleges nagyságot. Pocsékolódik az anyag, sok, a termelésből valójában kiesett munkaóra kerül kifizetésre az ilyen elkerülhető „szabászatért". És ez még a jobbik eset. Előfordul, hogy egy-egy járműjavító sokszor többszörös áron gyártja a hiányzó csavarokat, szegecseket. A szertáraknak, az anyagellátási igazgatóságnak sokkal erőteljesebben kellene harcolniuk a vasúti üzemek számára szükséges, technológiailag előírt anyagok beszerzéséért. Ez meggyorsítaná a munkát, csökkentené az önköltséget és a selejtet. És ez nemcsak a vasút érdeke, hanem az országé is, a dolgozóké is.

Minden párttag és pártonkívüli megtisztelő feladata, hogy a párthatározat feladatait, közte az önköltség csökkentésére vonatkozót, a maga területén mielőbb végrehajtsa. Ez a párt- és DISZ-szervezetek munkájának is szerves részét képezi. A termelés pártellenőrzésének túl kell mennie a gazdasági vezetők beszámoltatásán. Figyelemmel kell kísérni a gazdaságosságot, a termelékenység emelkedését, a selejtszázalék alakulását. A párt népnevelőinek harcot kell folytatniuk a selejtgyártók ellen. *Meg kell magyarázni: hogyan gátolja a selejtgyártás a szocializmus építését, az életszínvonal emelését.* Fontos feladatok várnak a DISZ-szervezetekre is. Vasútszerte most alakulnak a DISZ-őrjáratok, melyeknek feladata, hogy felfedjék a termelékenység emelésének, az önköltség csökkentésének és nem utolsósorban a selejt csökkentésének lehetőségeit. A mozgalmi szerveknek és a szakvonali vezetőknek kötelessége, hogy fokozottan segítsék, támogassák és lelkesítsék a fiatalok e jelentős kezdeményezését.

Tegyük gazdaságosabbá a darabáruk szállítását

A vasút egyik legfontosabb feladata a darabáru küldemények gyors, biztonságos és gazdaságos szállítása. Ez népgazdasági érdek. A gyors darabáruszállítás többek között hozzájárul ahhoz is, hogy az üzletek polcairól ne fogyjon el az áru, a vásárlók igényei állandóan ki legyenek elégítve. Sajnos az utóbbi években, különösen 1954. őszén a darabáruforgalom lebonyolításánál komoly hiányosságok és jogos panaszok vetődtek fel. Ezeknek igazságát még akkor is el kell ismerni, ha tudjuk, hogy a nehézségek okai között szerepelt az ugrásszerűen megnövekedett darabáruforgalom — mely 1954-ben az 1950. évi forgalom kétszeresét tette ki — s melynek lebonyolításához a szükséges berendezések és létesítmények nem kellően álltak rendelkezésre.

A raktárak túlzsúfoltságának következménye

A legnagyobb nehézséget a szükséges raktártér hiánya jelentette. Ezt még fokozta, hogy a darabáruk továbbításához szükséges kocsikat sok esetben késedelmesen bocsátották rendelkezésre és így az amúgy is elégtelen raktártérben a küldemények összetorlódtak, a raktár bezsúfolódott.

A bezsúfolódott raktár gyors kiürítésénél a darabárut rendszerint minden csoportosítás nélkül rakták be a kiállított gyűjtőkocsiba. Emiatt a kocsit kezelés végett a legközelebbi elágazó állomás raktárához kellett állítani, hogy az elágazó vonalra rendelt árukat kirakhassák. Az elágazó állomáson sem volt azonban kedvezőbb a raktárhelyzet, tehát ugyanúgy járt el, mint az előző állomás. Ez a kezelési mód okozta, hogy a hosszabb útvonalon fuvarozott áru néha öt-hat raktárban is megfordult és a fuvarozási idő a tehердarabáruknál 10—12 napra szökött fel. De nem volt sokkal jobb a helyzet a gyorsdarabáru kezelésénél sem.

A késedelmes fuvarozás nemcsak meghosszabbította a darabáru útját és indokolatlanul sok vasúti kocsit kötött le, hanem lehetőséget is nyújtott a dézsmálásokra, árukárokat, töréseket okozott nem is beszélve arról, hogy a sok átrakás és kezelés költsége a beszedett fuvardíjat is felemésztette.

A helyzet tehát tarthatatlanná vált, gyorsan fel kellett számolni. Biztosítani kellett elsősorban, hogy a feladott árut még a feladás napján helyes csoportosítással továbbítsák és az áruk a rendeltetési állomást a legkevesebb átrakással érjék el. A vidéki gócpontokon, Miskolc-Gömöri pályaudvaron, Debrecenben, Szegeden, Békéscsabán, Pécsett, Nagykanizsán és Szombathelyen fő átrakóállomásokat jelöltünk ki. Az állomásokra a becsatlakozó vonalak állomásai beküldik mindazokat a darabárukat, amelyeket innen állomási gyűjtőkocsikkal továbbítanak.

Rövidebb szállítási idő

Milyen eredményt hoztak ezek az intézkedések? Néhány számadat szemléltetően megmutatja. 1955. I. hóban az átrakott áruk mennyisége azonos volt az 1954. évi I. havival, annak ellenére, hogy az 1955. január havi forgalom 26 százalékkal magasabb volt az előző évinél. 1955. február hóban az átrakott áruk mennyisége 17 százalékkal csökkent az előző év hasonló hónapjához számítva, bár a forgalom 24 százalékkal emelkedett. 1955. márciusban pedig az átrakott áruk mennyisége az előző év azonos hónapjával szemben már 20 százalékos csökkenést mutatott, ugyanakkor 8 százalékkal emelkedett a forgalom. A gyorsdarabáruk fuvarozásánál sikerült a fuvarozási időt 24 órára, a teherdarabáruknál pedig átlagosan 48—60 órára csökkenteni. Ezzel egyidőben lényegesen csökkent — mint a példák is mutatják — az átrakások mennyisége, kisebb lett a dézsmálási lehetőség és az átrakásból adódó árukár.

Mindez azt eredményezte, hogy árumozdítási költségünkben nagy megtakarítást értünk el, melyhez még hozzá kell számítani az úgynevezett közvetett megtakarításokat is. Ilyen például az, hogy a fuvarozások meggyorsításával kevesebb kocsit kötünk le, lényegesen kevesebb kocsit kell a raktárakhoz kezelésre beállítani és ezzel tetemes tolatási munkát is megtakarítunk. A darabáruforgalom meggyorsítása és az átkezelések nagymérvű csökkenése kedvező kihatással volt a hiány és fölös, valamint a sérülések alakulására is.

Hiány – fölös

1954. márciusában a darabáruknál az összes hiány és fölösök száma 6034 tétel volt. 1955. márciusában a 8 százalékkal nagyobb áruforgalom mellett ez a szám 4304-re csökkent. Különösen a hiányok számának csökkenése jelentős. Márciusban már a hiány és a fölös mennyiség között alig volt jelentős különbség, szemben az előző év hasonló hónapjával, amikor a hiányzó tételek száma 49 százalékkal meghaladta a fölösökét.

Ez az eredmény biztató, de közel sem megnyugtató. A hiány és fölös száma még mindig magas. Különösen sokat kell tenni a dézsmálásokozta károk csökkentéséért. Tűrhetetlen helyzet, hogy a vasuton a vasutasok kezei között áru tűnik el, hogy a kártérítések összege évente sokszázezer forintra rúg. Az elért eredménynek arra kell serkentenie, hogy a darabárukezelés végrehajtásával, ellenőrzésével és irányításával foglalkozó vasutas dolgozók munkájuk megjavításával, a még fel nem tárt lehetőségek kutatásával a gyors és szabályszerű darabárufuvarozást tovább javítsák, még gazdaságosabbá tegyék. Tovább csökkentsék az árukezelés selejtjét, mely rontja az önköltséget, fokozza az eltűnt és elkezelt áruk kutatásával az adminisztrációt, nehezíti a dolgozók életszínvonalának emelését.

Gyimóti Gyula
az 5. D.-osztály dolgozója

Debrecen állomás tartani akarja az élüzem színtet

Az első negyedévben másodszor nyerte el Debrecen állomás az élüzem címet. Április hónapban is minden tényezőnél száz százalékon felül teljesítették tervüket.

Laczkó Imre elvtárs állomásfőnök a következőket mondja az állomás eredményeiről:

— Nagy segítséget jelent a terveljesítésben az összekapcsolt mozgalom, amelynek bevezetése óta egyre jobb eredményeket érünk el.

Az összekapcsolt mozgalom fokozottan megköveteli az együttműködést. E téren a pártszervezet irányító munkájának hatásaként jelentős javulás tapasztalható Debrecenben. A forgalmi dolgozók váltáskor megbeszélik a feladatokat. A kommunisták mindig arra a területre irányítják a figyelmet, ahol lemaradás tapasztalható.

Vigh Gyula elvtárs állomásfőnök helyettes elmondja, hogy a közelmúltban a terhelési tervet nem teljesítették. Megbeszélték a tennivalókat s az erőket erre a területre összpontosították. Ezután a terhelés javult ugyan, de romlott a tartózkodás. A legközelebbi megbeszélésen terítékre került a probléma: *meg kell találni a helyes arányt, a terhelés és a tartózkodás között.* Az állomás dolgozói elé azt a feladatot tűzték, hogy minőségi összeállítást végezzenek, amiért céljutalom jár.

A lelkiismeretlenség is gátolja a jó munkát. Megtörtént, hogy az üres kocsi céduláját lekaparták s besorozták a kocsit a rakottak közé. Az üres kocsi így többszáz kilométert futott feleslegesen. Az ilyen megnyilvánulások ellen elsősorban a kommunistáknak kell erélyesen harcba szállniuk.

Az állomáson többször szó esett arról, hogy olcsóbbá kell tenni a szállítást az árukárok emelik az önköltséget. Debrecen állomás leginkább darabárut szállít, az árukárok veszélye tehát fokozottan fennáll. A dolgozók felelősségteljes munkája, a párttagok példamutatása azonban csökkenteni tudja a káreseteket, s ezzel jelentősen csökkenhet az önköltség.

Az állomás havonta száz irányvonatot is küld, amit a fűtőházzal együtt dolgozva, mindig száz százalékon túl teljesítenek. Már most felkészültek a nyári irányvonatok továbbítására is.

Mindent egybevetve: Debrecen állomás dolgozói meg akarják tartani az élüzem szintet.

LEVELEZŐINK írják

Egy mostoha kultúrotthon

Az újszászi vasutas kultúrotthon mostoha gyermeknek érzi magát, úgy érzi, hogy róla a szakszervezet és a területi bizottság egyaránt megfeledkezett. Sohasem kérdezik meg, van-e valami panaszunk, kívánságunk, szükségünk van-e segítségre? Pedig érdemes lenne törődni a kultúrotthonnal, amely nemcsak a vasutasok körében, hanem a községben is eleven kultúrmunkát végez, saját erejéből mutat be háromfelvonásos színműveket, operetteket.

Nemcsak az anyagi segítség hiányát tesszük itt szóvá — bár a kilátásba helyezett támogatás égetően szükséges lenne, mert szeretnénk felszerelni, megnagyobbítani kultúrotthonunkat, hogy 2500—3000 vasutas és vasutas családtag második otthonává válhasson. Arra szeretnénk felhívni a szakszervezet kultúrnevelési osztályának és a területi bizottságnak a figyelmét, hogy új kultúrotthon vezetőség megválasztása előtt állunk. A mostani ideiglenes vezetőségnek, de majd az új vezetőségnek is igen sok problémája van és lesz, útmutatást, tanácsokat szeretnének kérni, hogy minél jobb munkát tudjanak végezni. Azt is szeretnénk, ha a vezetőség megválasztásán a szakszervezet és a területi bizottság is képviseltetné magát. A két szerv egyébként is már hetek óta igéri, hogy meglátogat bennünket, de erre mindeddig hiába vártunk. Szép terveink és elgondolásaink vannak, de csak akkor tudjuk azokat valóraváltani, ha legalább az induláshoz megkapjuk a segítséget.

Nagy Elemér. Ujszász

Üdvözlet a névtelen jegyvizsgálónak

Nem tudom a nevét annak a jegyvizsgáló elvtársnak, akinek a kocsiján utaztam a múltkoriban Budapestről Nagykanizsára. De a hét óra hosszat tartó, fáradságos utazás tapasztalatai alapján így is őszinte köszönetem küldöm neki és rajta keresztül mindazoknak a kalauzoknak, akik hivatásuk magaslatán állva, igyekeznek kellemesebbé tenni az utazás körülményeit.

A nagykanizsai utazásnak csak egy epizódját szeretném elmondani. A zsúfolt kocsiban a Kelenföldön felszállók már nem kaptak ülőhelyet. Az új utasok között volt egy világtalan férfi is, idős feleségével. A vak embernek az egyik utas átadta a helyét, de az asszonynak már nem jutott ülőhely. Amikor a kalauz meglátta az álldogáló asszonyt, a házaspárt átvezette a gyermekek számára fenntartott kocsiba, amelyben még volt hely. A kalauz elvtárs végül is a hozzátartozó kocsikban mindenkinek szerzett ülőhelyet, állandóan az utasok között volt, figyelmeztette őket az állomásokra, az átszállásokra. Általában nem volt olyan utas, akinek valamiképpen a segítségére ne lett volna, volt, akinek a kisgyermekét segítette a leszállásnál, másoknak a csomagját adta le.

A kalauz elvtárs egész magatartásában szív és emberszeretet tükröződött, s példamutatásával, elvtársi segítőkészségével a leghatásosabb nevelőmunkát végezte.

Az utasok nevében

Kozák Józsefné

Új rendelőintézet

A debreceni MÁV rendelőintézet átadásával újabb szociális létesítménnyel gazdagodott vasutunk.

(Bermann István felv.)

Ifjúsági élet

Miért maradnának le a kulturális seregszemlén?

NEM DOLGOZIK ROSSZUL a pécsi fűtőház DISZ-szervezete. De a kulturális seregszemléről a legjobb nem érdeklődni. Ilyenkor azonnal elborul az arc, megakad a szó. — Mert hát az úgy volt — magyarázza *Magosi Ottó* DISZ-titkár —, hogy beadtuk a nevezést, megkezdődött a készülődés, de a készülődésen nem is jutottunk túl. Készülődünk még ma is, pedig a járási és városi versenyeken már eldőlt, ki jutott tovább a kulturális seregszemle versenyein.

Nem valami világos a kép. Miért éppen a kultúrmunka nem megy? Az elmúlt évben a DISZ kultúrcsoport aratta a legtöbb sikert. Szerepeltek a fűtőházban, felléptek a környező falvakban: Katalinban, Bicsérden, Siklóson, Kistótfalun. Tapsoltak színjátszóiknak, táncosaiknak, szájharmonika-együttesüknek és énekkaruknak.

Beszélgetés közben megoldódik a „talány". A kultúrcsoportnak nem volt helyisége. A pécsi kultúrotthon felajánlotta segítségét és helyiségeit. Idáig nincs is hiba. A „fúziónak" azonban ára volt: a csoport szerepeljen a kultúrotthon „gárdájaként", de hogy a fűtőházi DISZ se járjon rosszul, ha a fűtőházban lépnek fel, akkor ismét legyen a nevük: fűtőházi DISZ kultúrcsoport. Nos, itt kezdődtek a bonyodalmak. A kultúrotthon terv szerint dolgozik, és ez megszabta a színjátszók munkáját: betanultak egy darabot. A DISZ viszont a seregszemlén egy másik színdarabbal akart szerepelni — nekifogtak hát ezt is betanulni.

A KÉTFÉLE TANULÁS túl nagy követelmény volt a fiatal csoport számára. Nem jutott elég idő a próbákra, közbe-közbe szólt a szolgálat is, és szükségük volt a diszeseknek szabad időre is. Vagyis a seregszemlére már nem futotta erejük. Sokat markoltak, és ahogy a közmondás mondja — keveset fogtak. A pécsi kultúrotthonban a „régi" fűtőházi gárdából ma már talán hatan-nyolcan szerepelnek. Igy maradtak le a kulturális seregszemléről.

Emiatt bizony joggal szomorkodhat a DISZ-szervezet. De a történet nem vet jó fényt a kultúrotthonra sem. Hisz éppen a kultúrotthonnak lett volna legfőbb feladata, hogy segítse, ösztönözze a kultúrcsoportot a seregszemlén való részvételre, sikeres szereplésre. A kultúrotthonnak az lett volna a legnagyobb érdeme, dicsősége, ha az általa patronált DISZ-csoport győz a városi és megyei döntőn, feljut a fővárosba, és esetleg eljut még a varsói VIT-re is. Ehelyett mi történt? Előtérbe helyezték a kultúrotthon „szereplését", és bár létrejött a kultúrotthon színjátszócsoportja — de elhalt a fűtőházi DISZ kultúrélete. Nem ilyen támogatást ír elő a SZOT és a DISZ közös határozata a kulturális seregszemlét illetően.

A TÖRTÉNTEKÉRT FELELŐS a DISZ-szervezet is. Nem kellett volna belenyugodniok a kultúrotthon ilyen „patronálásába". Amikor észrevették, hogy a kettős feladattal nem tudnak megbirkózni, akkor elsősorban a kulturális seregszemlére kellett volna készülődniök. A városi seregszemle döntőjének már vége, de talán a megyei döntőkig még lehetne valamilyen szükségmegoldást találni. Sürgősen beszéljék meg a helyzetet a városi DISZ-bizottsággal és a kultúrotthon segítségével próbálják helyrehozni a hibát.

Bizonyára sikerülni fog, hiszen sok más területen eredményes a DISZ munkája. Jól foglalkoznak a sporttal: 20 tagú labdarúgó-keretük rendszeres edzéssel készül a nemsokára megkezdődő üzemi bajnokságra; működik a röplabda- és asztalitenisz-csapat és ott vannak a diszesek a tekézők között is.

A DISZ II. KONGRESSZUSA tiszteletére húsz új belépővel kívánják erősíteni szervezetüket, és már 11 fiatalt fel is vettek taggyűlésükön. A napokban alakult egy DISZ mozdonybrigád, és nő a termelése a műhelyi fiataloknak is. Miért épp a kulturális seregszemlén maradnának le? Nem szabad ebbe belenyugodni Pécs fűtőházi diszesek.

A Landler Járóműjavító Vállalat fiataljai a DISZ II. kongresszusára készülnek

IZGATOTTAN SZÁMLÁLJÁK a napokat a Landler Jenő Járóműjavító fiataljai. Izgatottak, mert azt vállalták, hogy május 31 helyett, már 20-ra elkészítik a 424—236-os mozdony fővizsgáját, s bizony már csak néhány nap van a határidőig.

— *A DISZ kongresszusra és a VIT-re vállaltuk ezt a mozdonyt,* — mondja *Kocsi* Gáspár DISZ-titkár. *Meg is leszünk vele 20-ra, hiszen csak az armatúraszerelés és a kerékbekötés van hátra.*

A mozdonyműhelyben hatalmas emelők tartják három méter magasságban a mozdonyt. Alatta a lakatosok most igazítják a több tonnás kerekeket.

— *Rekordidő alatt végezzük el a főjavítást,* — mondja *Dombi* elvtárs, a termelési felelős.

Olyan fiataloknak köszönhető ez, mint *Schermann* Tihamér lakatos, aki a kongresszusi mozdony kormányművét, május 11. helyett, már május 1-re elkészítette. Nagy segítséget adtak a gép határidő előtti főjavításához a kazánműhely fiataljai is: *négy nappal előbb megjavították a kazánt, mint ahogy tervezték.*

A KONGRESSZUSI MOZDONYON kívül, a mezőgazdaság segítését is vállalták a fiatalok. A gépgyártási osztályon a diszesek csavarokat, anyákat és tengelyeket esztergályoznak traktorok és cséplőgépek számára, a kocsiosztályon hulladékanyagból gereblyéket, kapákat készítenek. A mezőgazdasági kisszerszámokból eddig mintegy 1000 darabot gyártottak.

A legutóbbi DISZ választmányi gyűlésen a fiatalok vállalták, hogy a *hajdúnánási* TSZ és a *fóti Gépállomáson* kívül, az *újpesti „Bán Tibor"* TSZ-t is patronálják.

A fiatalok példamutató eredményeket értek el az önköltségcsökkentésben is. A motorszerelőknél *Stefán* István kétszeres sztahanovista ifi-brigádja a kongresszus tiszteletére vállalta, hogy OH anyagok felhasználásával kijavít két 60 lóerős villanymotort A brigád teljesítette a vállalását és 14 000 forintot takarított meg.

A KONGRESSZUS TISZTELETÉRE megélénkült a szervezeti élet az üzemben. A szervezet taglétszámát 475-ről, 600-ra emelik. Néhány nappal ezelőtt a titkár szobájában megbeszélésre gyűltek össze az ifjú kommunisták. Azt a feladatot kapták, hogy a DISZ kongresszusi versenyben fokozottabban segítsék a 100 százalékon alul teljesítő ifjúmunkásokat. Ennek a mozgalomnak első jelei máris mutatkoznak: *napról napra kevesebb lesz a 100 százalékon alul teljesítők száma.*

A minisztertanácsi határozatnak megfelelően, a Landler üzemben is megindult a vasgyűjtés. A vasgyűjtő hónap első eredményei további sikerekre biztatnak: 120 tonna vasat, 15 tonna színesfémet gyűjtöttek eddig az ifi-brigádok.

A Landler Jenő Járóműjavító ifjúmunkásai a helyes úton haladnak. Termelési eredményeik, öntudatos magatartásuk példaképül szolgálhat az idősebb munkások számára is.

A Közlekedési Múzeumban

Az elmúlt évszázad huszas éveiben megindult Angliában az első gőzmozdony, egy lovas vágtatott a sínek előtt, hogy riassza a falvakat: „*Vigyázat, jön a vonat!*"

A gőzmozdony feltalálása megbolygatta az akkori világot. A vasút az érdeklődés középpontjába került. Mint feljegyzik, 1829-ben, Angliában, Reinhill városban mozdonyversenyt rendeztek, amelyen négy mozdony vett részt. A mozdonyversenyt egy *Stephenson* nevű lakatos nyerte, óránkénti 15—20 kilométeres sebességgel. Ő kapott megrendelést mozdonygyártásra.

Ime: így indult világhódító útjára a vasút.

A vasúti közlekedés magyarországi fejlődését mutatja be a városligeti, restaurálás alatt álló Közlekedési Múzeum, amely előreláthatólag a nyár végén nyitja meg újra kapuit, a háború után először.

Mit láthatunk majd a Közlekedési Múzeumban?

Az első kiállítás a szárazföldi közlekedés fejlődését mutatja be. Itt van például az a mozdony, ami az első magyarországi vonatot vitte Vácra, 1846. július 15-én. Akkor, a mai Nyugatival szemben volt az indóház, innen indult a „*Pest*" nevű, belga gyártmányú gőzmozdony. Majd a következő években elkészült a váci vonal Pozsonyig, aztán pedig Szolnokig, később Debrecenig.

Érdekes darabja a múzeumnak a „*Derű*" mozdonymodell, amit 1847-ben készített két pesti lakatos. Ez az első mozdony, amely hosszú évekig vitte a vonatokat hazánk földjein... És a harminc darabból álló 1:5 arányú mozdonysor végén ott áll a magyar mozdonygyártás egyik büszkesége: a 424-es!

Több mint negyven vasúti kocsi szemlélteti majd a magyar vagongyártás fejlődését. A mi Közlekedési Múzeumunkban van Európa leggazdagabb vasúti modellgyűjteménye. Az egyik modell például emeletes vasúti kocsit mutat be. Az emeleti részen találjuk a harmadosztályú, a földszinten pedig az első- és másodosztályú szakaszokat. Ez a kocsi 1870-től egészen 1905-ig volt forgalomban.

A gépjármű-közlekedés fejlődéséről számolnak be a múzeum eredeti nagyságban kiállított autói. Itt van például Csonka János gépkocsijának az alváza, odébb az egykor világszenzációt jelentő autó, az ötvenéves Opel. Olyan, mint egy lóvontatású fiáker, hátul kell felszállni, tetején vászonernyő. Elől van a fakormány, egymotoros, és kígyózó vízhűtéses. De a világítást *még két szál gyertya szolgálta.* Ezzel az ócska autóval indult el 1936-ban világkörüli útjára két újpesti motorszerelő. Akkor, amikor az autók már 110 kilométeres sebességgel száguldoztak Európa országútjain, a két újpesti motorszerelő Opelje 16 kilométerrel döcögött, egyik Opelszerviztől a másikig

A sarokban régi villamoskocsit látunk, 1887-ben indult meg Budapesten a villamosközlekedés. Ez a villamos az 1-es számot viseli. Jó állapotban van, lehetne vele most is utazni.

A Közlekedési Múzeum rövidesen megnyíló állandó jellegű kiállítása nagy érdeklődésre tarthat számot.

Ütköző

Fűtés

Albert Mihály fűtő bizonyára olvasta az újságban, hogy véget ért a fűtési idény. Mert ő ahhoz tartotta magát. Egyszerűen otthagyta mozdonyát az egyik állomáson, magára hagyva mozdonyvezetőjét, aki fűtő nélkül érkezett meg a 6964/II-es vonattal Rákos állomásra. Ugy véljük, időközben figyelmeztették arra, hogy a fűtési idény ugyan véget ért, de a mozdonyokon továbbra is tüzelni kell.

Védőoltás

Egy éjszakai ellenőrzés során alva találták Forró-Encs állomáson a forgalmistát és a málházót.

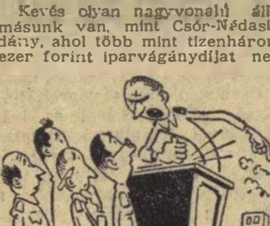
Azzal védekeztek, hogy védőoltást kaptak és attól elálmosodtak. Nem ártana alvás elleni védőoltásban is részesíteni őket.

Hívatlan vendégek

Több munkásvonat vonatvezetője elpanaszolta, hogy igazgatósági közegek erőszakosan betelepednek a szolgálati kocsiba és zavarják munkájukat. Hiába mondják, hogy a rendelet tiltja a szolgálati kocsiban való tartózkodást. Az igazgatósági közegek nem ismerik ezt a rendeletet. Érthető, hiszen ők adták ki.

Ingyen fuvarozás

Kevés olyan nagyvonalú állomásunk van, mint Csór-Nádasladány, ahol több mint tizenháromezer forint iparvágánydíjat nem számítottak fel a szállító feleknek. Nem mintha kímélni akarták volna a szállító feleket — csak egyszerűen nem ismerik az iparvágánydíj felszámításának módját. Sürgősen meg kell tanulniok! A MÁV nem fizetheti tovább a tandíjat — helyettük.



Hírek

— **A szovjet tiszti művészegyüttes közreműködésével** rendezték meg „Dallal, tánccal, zenével a barátságért" c. műsoros kultúrestjüket május 14-én este a szombathelyi vasutas MSZT-szervezetek. A műsorban nagy sikerrel közreműködött a járóműjavító zenekara, énekkara és a MÁV napköziotthon tánccsoportja.

— **Gödöllő állomás parkosítása** és csinosítása érdekében az I., II., III. számú őrhely és a BEV forgalmi iroda versenyre léptek egymással. A versenyt az I. számú őrhely nyerte, de dícséretet érdemel a III. számú őrhely és a BEV forgalmi iroda is.

— **Soltvadkerten vendégszerepelt** az ottani pedagógus szakszervezet meghívására a kiskőrösi vasutas kultúrcsoport. A nagysikerű előadás bevételét a soltvadkerti selymesi általános iskola úttörőinek üdülésére fordítják. A kiskőrösiek újonnan alakult fúvós zenekara közreműködésével nagymértékben elősegítette a május 1-i ünnepségek sikerét is.

— **26 kilós harcsát fogott** Répcelaknál a Rábán Pásti János, a Szombathelyi Járóműjavító ÜV villanyszerelője. A kitűnő sporthorgász villantóval ejtette a nagy zsákmányt.

— **Képzőművészeti szakkört alakítottak** a szerencsi vasutas dolgozók. A szakkör nyolc vasutas és kilenc külső taggal május 18-án kezdte meg működését. A tagok oktatását György Antal rajztanár végzi. Szerencsen a gócponti könyvtár is megkezdte működését és máris nagy látogatottságnak örvend.

— **Bűnvádi eljárás** indult Szürüs István kocsirendező, szolnoki lakos ellen, mert az ó-szolnoki pályaudvaron folyamatosan dézsmálta a szállítmányokat.

— **Vívótermet avatott** május 15-én a Budapesti Törekvés vívószakosztálya. A Tanács körút 9. szám alatt megnyitott új vívóterem fokozott mértékben elősegíti a vasutas vívósport fejlesztését.

— **A Hámán Kató fűtőház füstelszívó berendezésének elkészítésére** a pályafenntartás 600 000 forintos ajánlatot tett. Kállai Ferenc műszaki intéző, a fűtőház dolgozója a régi füstelszívó berendezés anyagainak felhasználásával másik tervet készített. Kállai elvtárs terve szerint a berendezés felújítása csupán 150 000 forintba kerül. A tervező és a dolgozók május 1-re ígérték a berendezés teljes helyreállítását. Felajánlásukat két nappal a határidő előtt teljesítették.

— **Ifjúsági béketalálkozót rendeztek** május 15-én Várpalotán. A találkozó keretében üzemlátogatásokat végeztek és a különböző szolgálati helyek kultúr- és sportcsoportjai bemutatták tudásukat.

— **Fejlődik a józsefvárosi pályafenntartási főnökség kultúrcsoportja.** Erről tett tanúságot a „Bujócska" című 3 felvonásos vígjáték bemutatása, amely nagy sikert aratott. A darab betanítása Kiss Emma elvtársnő érdeme.

— **A Vasutas Tisztképző Intézet** 1949 50-ben végzett növendékei május 29-én 15 órakor tartják találkozójukat a tisztképző intézetben.

LAKÁSCSERE

Tatabánya-újvárosi két szoba összkomfortos lakásomat elcserélném hasonló budapestiért, vagy pestkörnyékiért, Szabó Gyula, Tatabánya-Ujváros N. épület. IV. lépcsőház, II. emelet 7. ajtó.

Miskolci két szoba összkomfortos lakásomat hasonló budapestiért, vagy pestkörnyékiért elcserélném. Cím: Farkas Zoltánné, Budapest, XIX. kerület, Malinovszkij A/II. fszt. 1.

Az összekapcsolt mozgalom országos bevezetése előtt

A tizenegy vonalon próbaképpen bevezetett ötszazkilométeres és nehézsúlyú *összekapcsolt mozgalom* jó eredményeket mutat. *Ezért június 1-én az összekapcsolt mozgalom az ország valamennyi menetirányított vonalán bevezetésre kerül.*

A próbaidő alatt figyelemreméltó mértékben megjavult a menetrendszerinti közlekedés, a tehervonatok terhelése, nőtt a mozdonyok gazdaságos kihasználása. A Hatvan—salgótarjáni vonalon, ahol a múlt év hasonló időszakában a teherforgalmat 14 gép bonyolította le, gépenként átlagosan 19 400 százelegytonnakilométer teljesítménnyel, ott márciusban 11 gép végezte ezt a munkát átlagosan 24 700 százelegytonnakilométer teljesítménnyel.

Jó munkát végeztek az összekapcsolt mozgalom fejlesztésében a *szegedi igazgatóság dolgozói* is: az egy mozdonyra eső százelegytonnakilométer teljesítmény az előző évi átlaghoz viszonyítva 24,1 százalékkal emelkedett.

Keresztrejtvény VIII.

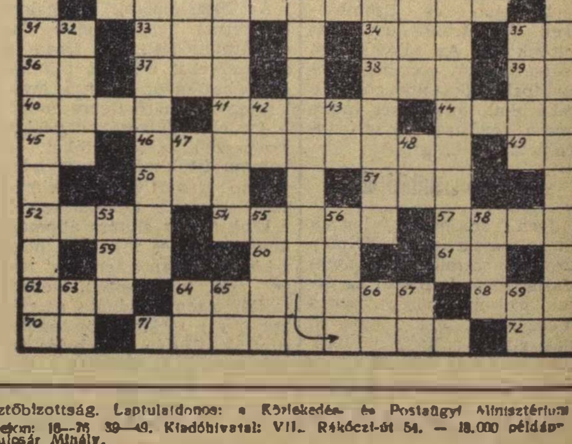
Vízszintes: 1. Bányaváros. 8. A vonat útja. 8. Tűzhányó Olaszországban. 13. ... Erőmű, nehéziparunk egyik büszkesége. 15. Közép-Amerikai államok. 16. Ebédnél az asztalon van. 18. Férfi név. 19. Zöld végei. 20. A. A. R. 21. Cyrano monológja. 22. Betű fonetikusan. 23. Kilépett. 26. Mozgasd a vagonokat! 29. **A járműjavítás egyik fajtája.** 31. Tiltószó. 33. Nem jó az ilyen retek. 34. Ilyen fa is van. 35. Folyadék. 36. Ó nélküli gól. 37. Űrlap mássalhangzói. 38. Lélekmentőben van. 39. E. M. 40. Vissza: de — idegen szóval. 41. Vissza: magból lesz. 44. Nem kell több. 45. Határozatlan névelő (2. kockába kettősbetű). 46. Érzékeljen. 49. Kettős mássalhangzó. 50. Becézett fiúnév. 51. Csomóz. 52. Ilyen jegy is van. 54. Bolgár város. 57. E vidék. 59. Zamat. 60. Vissza: mutatószó. 61. Tagadószó. 62. Német város. 64. Szabolcs párja. 68. Háromötöd karéj. 70. Étel ízosító. 71. Díszítés. 72. Kerti munkát végez.

Függőleges: 1. **A vasutas fiatalok lelkesen készülnek méltó megünneplésére.** 2. Országgyűlés Rákóczi idejében. 3. Piros nemetül. 4. Ékezettel időhatározószó. 5. Biztosít. 7. Európai nemzet. 8. Kis háziszerszámok. 9. E. N. A. 10. Gabona. 11. Vissza: m-mel a végén vihar a Szaharában. 12 **Május elején a vasúton is erőteljesen megindult.** 14. Irodai kellék. 15. Madár. 17. Majdnem óra. 18. Bors fele. 24. M. F. 25. Ázsiai folyó. 27. Jó, ha a beteg ilyen. 28. Római pénz. 30. **Csökkentése igen fontos tennivalónk.** 32. Feladott küldemény (utolsó kockába kettősbetű). 35. Életet eltölt. 42. Sír. 43. Start eleje. 47. Rangjelző. 48. Egymást követő magánhangzók. 53. Verskellék. 55. Hiányos utas. 56. Végtelenül buta. 58. Ital. 63. Háziállat. 64. Keserűben van. 65. Zeke mássalhangzói. 66. Majdnem iparos. 67. Lásd: 42. függ. 69. Tetejére.

Beküldendő: vízszintes 29, függőleges 1, 12, 30. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. **Beküldési határidő:** május 25.

A VII-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: A proletár nemzetköziség ünnepe. Utazási sebesség. Ferencváros. A nehézipar fejlesztése.

Könyvet nyertek: Kecskeméti István vez. rakt., Cegléd állomás. Czibere József, Hajduhadház, Széchenyi út 57. Tóth Ferenc asztalos, Szolnoki J. J. ÜV. Deli Ferencné. Bp., XX., Kossuth Lajos u. 38.



SZOCIALISTA VASUTERT – A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. – Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 53. 1/3 – Telefon: 228–995 428–317. 428–332. Üzemi telefon: 16–76 39–49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. – 18.000 példány. Szikra Lapnyomda. Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 21. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 MÁJUS 23.

Rózsahegyi Miklós villanyhegesztő, a Szolnoki Járműjavító dolgozója 149 százalékos átlagteljesítménnyel járul hozzá az üzem tervteljesítéséhez. (Kovács Géza felv.)

Biztosítsuk a nyári személyforgalom zavartalanságát

Az őszi és téli forgalom lebonyolításánál jelentőségében nem kisebb feladatot jelent a nyári megnövekedett személyforgalom lebonyolítása.

Mint ismeretes, az utazási igény növekedése vagy csökkenése az évszakokhoz igazodik és csúcsát a nyári hónapokban éri el. Ez törvényszerű, és mint ilyent, a vasút mindig figyelembe veszi a menetrend szerkesztésnél: *nyáron lényegesen több személyszállító vonatot közlekedtet, mint az év többi szakában.*

Mi az mégis, ami arra figyelmeztet, hogy a nyári személyforgalom zavartalanságáért a szó szoros értelmében harcolnunk kell? A szeszélyes időjárás miatt összetorlódott a *zöldáru szállítás.* Hatalmas mennyiségu, kocsiparkunkat alaposan igénybevevő szállításokról van szó, amelyek éppen idényjellegüknél, romlandóságuknál fogva erős versenytársai a személyszállításnak. A másik: *tehermentesítenünk kell az őszi csúcsforgalmat az előszállítások jó megszervezésével és végrehajtásával.* Nem mindegy tehát, hogy teljes gőzzel fogunk-e a munkához vagy csak félerővel. Az új menetrendben — nem is szólva a teherforgalomról — különösen egyes vonalakon, szinte egymást érik a személyvonatok. A megnövekedett feladat és a vasutas becsület május 22-től fokozottabb iramot követel.

A nyári forgalom előkészületeit az előző évieknél nagyobb körültekintéssel végezték a forgalmi szakosztály dolgozói. Meghallgatták az üzemek képviselőit, megbeszélést folytattak a tanácsok közlekedési osztályaival és az eddiginél is jobban figyelembe vették az utazóközönség javaslatait. Egyik fő elvük: *a pontosan közlekedő vonatokon minden utas jusson ülőhelyhez.*

Sok egészséges kezdeményezés, bevált gyakorlat segíti a nyári személyforgalom zavartalanságát. Közvetlen kocsikat adunk az üdülő- és kirándulóhelyeket érintő menetrendszerinti vonatokhoz. Az üdülőkbe utazók úgynevezett váltási napjának megváltoztatásával „lépcsőzetessé" tettük a dolgozók üdülőhelyre szállítását. A visszautazásnál külön kocsikat jelöltünk ki az üdülők számára. Július elsejétől szeptember 30-ig a vasút 33 százalékos menetkedvezményt nyújt a nem Balaton menti állomásokról indulóknak valamennyi balatoni állomásra. — Négyszeri megszakítással, akár körülutazhatják a Balatont. Hasonló kedvezményt élveznek a Velencei-tóra utazók is. A nyári hónapokban ismét közlekednek majd a hétvégi, üdültető különvonatok, amelyekre 66 százalékos menetkedvezményt ad a vasút. Ezeken kívül jelentős menetkedvezményekkel támogatja a szervezett gyermeküdültetést, az úttörők nyári táborozását, s vállalja a 30 főnél nagyobb csoportok együttes elhelyezését is a vonaton.

Eszervezeti intézkedések mellett a nyári személyforgalom odaadó, éber és öntevékeny munkát követel dolgozóinktól, amelyhez valamennyi szolgálati ág jó munkája, együttműködése szükséges. A megnövekedett feladatokat csak akkor tudjuk végrehajtani, ha munkánkat az utasítás előírásai alapján, az utasításhoz, mint törvényhez ragaszkodva végezzük. Ennek betartásában és betartatásában a kommunistáknak kell élenjárniok.

A most induló újabb küzdelem fokozott felelősséget ró a vezetőkre, elsősorban a kommunista vezetőkre. Pártszervezeteink a márciusi határozatok szellemében vezessék a nyári forgalom zavartalanságáért folyó harcot, irányítsák a szakvonali munka sikeres végzésében a szolgálati vezetőket, az üzemi bizottságokat, a dolgozókat.

A nyári személy- és teherforgalom lebonyolításában jelentős állomások lesznek, és kiemelkedő segítséget nyújtanak azok a felajánlások, amelyeket dolgozóink az alkotmány ünnepére, s ezen belül az ötödik vasutasnap tiszteletére tesznek. A teljesítés feltételeinek biztosítását, a menetközbeni segítség állandósítását a pártszervezetek irányító, vezető munkájával lehet és kell biztosítani.

A siker alapja az együttműködés, az elvtársi, kommunista segítségnyújtás és áldozatvállalás, az, hogy kiki a maga munkaterületén a legnagyobb odaadással járuljon hozzá a közös feladat végrehajtásához.

A járműjavítási és vontatási szolgálat jól karbantartott, gondozott gépekkel, jól kiképzett személyzettel induljon a nagy feladat elvégzésére. A megnövekedett személyforgalom kocsiszükségletének előteremtése a személykocsi-szolgálat feladata kell hogy legyen. Elsősorban a menetrend szerint közlekedő vonatok szerelvényeit kell biztosítania, a szerelvényfordulók helyes megállapításával. A különvonatok szerelvényeinek kiállítására használják fel azoknak a munkásvonatoknak a szerelvényeit, amelyek egyébként már „pihennek" a hét végén. De mindezt úgy szervezzék, hogy a kocsik hétfőn hajnalban már munkába szállíthassák az üzemi dolgozókat.

A műszaki kocsiszolgálat kötelessége a kocsik belső karbantartásáról, takarításáról, világításáról, vízzel való feltöltéséről gondoskodni. A pályafenntartási szolgálatnál dolgozó elvtársak a már megkezdett parkírozási és csinosítási munkájukon kívül arra törekedjenek, hogy a vágányzárak és lassújelek számát a minimumra csökkentsék. A kereskedelmi szakszolgálat dolgozói, elsősorban a személypénztárosok, raktárnokok, málházók munkája oda irányuljon, hogy higgadtan, gyorsan, a megfelelő jegyek kiadásával, számadás elválasztások nélkül kíméletes árukezeléssel oda hassanak, hogy a nagy gépezet nyári munkája kifogástalan legyen.

Az állomások dolgozóinak álandóan tisztán kell tartaniuk a várótermeket, az állomások előcsarnokait, a közönség kényelmét, egészségügyét szolgáló kisebb-nagyobb létesítményeket. Az Utasellátó Vállalat dolgozóival egyetértésben a lehetőségek határain belül ki kell elégíteni az utazóközönség igényeit.

Az együttes munka azonban csak akkor lesz értékes, a dolgozó milliók számára gyümölcsözővé, ha valamennyi vasutas egyben azért is harcol, hogy a most következő időszakban vastörvénnyé tegye a menetrendet. Nem mindegy az, hogy milyen véleményt alkotnak a vasutasok munkájáról azok a dolgozók, akik az év folyamán csupán nyáron veszik igénybe a vasutat. Nem lehet közömbös egyikünk számára sem, hogyan felelünk meg dolgozótársaink várakozásának. Májusban — hat százalék híján — személyszállító vonataink már menetrend szerint közlekedtek. csökkent az egy késett vonatra eső időátlag. De ez még nem elég. A vasutasok akarata, a kedvező időjárás, a kielégítő szénhelyzet és az az elszántság, hogy a nyári személy- és teherforgalmat zavartalanul lebonyolítsuk, olyan lendületet kell hogy adjon munkánkhoz, hogy a most következő küzdelmünk is teljes győzelemmel járjon.

Menetirányítóink, forgalmi szolgálattevőink, mozdonyvezetőink, vonatkísérőink tartsák becsületbeli kötelességüknek az új menetrendben közlekedő vonatok pontosságának biztosítását.

Jegyvizsgálóinknak olyan udvariasan, szolgálatkészen kell a pihenőre, a szabadságára utazó dolgozókkal bánni, hogy visszatérésük után, amikor élményeikről számolnak be társaiknak, hozzátartozóiknak, a vasutasokról megbecsüléssel emlékezzenek. Egy percre sem szabad szem elől tévesztenünk, hogy lelkiismeretes, éber munkánkkal mi is hozzájárulunk a szocializmust építő milliók pihenéséhez, üdüléséhez. életkörülményeinek javításához, közvetve pedig ahhoz, hogy visszatérve munkahelyükre, a termelésben újabb sikereket érjenek el.

AZ ÜZEMBIZTOS KÖZLEKEDÉS EGYIK FELTÉTELE A KIFOGÁSTALANUL MŰKÖDŐ TÁVKÖZLŐ BERENDEZÉS

Komlósy Gábor főtávirdamester és Kovács I. Ferenc távközlő műszerész, a kelenföldi távközlő szakasz dolgozói, vonaluk távközlő és harangjelző berendezéseit a legnagyobb rendben tartják. (Ferkis Emil felv.)

Dolgozóink örömmel üdvözlik és támogatják a varsói döntéseket

A vasút minden üzemében és szolgálati helyén röpgyüléseken üdvözölték és üdvözlik békénk és biztonságunk szilárd alapját, a varsói szerződést. A felszólalók hangoztatták: érzik, hogy nincs egyedül a magyar dolgozó nép, hiszen velünk dobban az egész béketábor szíve. A Szovjetunióval és a baráti népi demokráciák országaival már előzőleg gazdasági és politikai egységben dolgoztunk, most a varsói döntések után még tovább szilárdul ez az összefogás.

Egy-két nap választotta el Budapest-Nyugati pályaudvar dolgozóit az *Eszaki összekötő vasúti híd* felavatásától, nagy munkában volt az állomás, mert 21-től kezdve 16 vonatpárral több szerelvény indul a pályaudvarról, mégis időt szakítottak a dolgozók arra, hogy összejöjjenek, hogy megvitassák a varsói értekezlet határozatait. *Légárd József* elvtárs, forgalmi alapszervezeti párttitkár ismertette a szerződést, megmagyarázta: milyen

gránitfalat emelnek ezzel a nyugati imperialisták háborús törekvéseivel szemben.

A forgalom dolgozói, váltóőrök, kocsirendezők, forgalmi szolgálattevők, az állomás vezetői nagy figyelemmel hallgatták *Légárd* elvtárs mondanivalóit. És amikor *Pünkösdi* István, *Pál* Ferenc, *Habony* Pál és a többiek hozzászóltak, — valamennyien emlékeztettek a háború nehéz éveire. Visszaidézték a romokban heverő Nyugati pályaudvar képét és hangoztatták, hogy egyetlen egy becsületes dolgozó sem kíván háborút, és azért örülnek a varsói döntéseknek, mert

olyan erő ez, amely képes lefogni a háborús gyújtogatók kezét.

Pünkösdi István még hozzátette, hogy tíz év alatt menynyire megváltozott az egyszerű vasutasok élete. Emlékeztetett a felszabadulás előtti időkre. Elmondotta, hogy mennyi párttfogói ajánlásba, tele kosárba került a vasutasnak három év után a vasúton maradnia.

Fodor Zoltán állomásfőnök-helyettes a tíz év nagyszerű eredményeiről beszélt. — Most az a kérésem — fordult munkatársaihoz —, hogy a Minisztertanács elnökének aláírását a varsói szerződésen

munkafegyelemmel, a megnövekedett feladatok maradéktalan elvégzésével erősítsük meg.

És erre elszánt igennel feleltek az állomás dolgozói.

A többi üzemek és szolgálati helyek röpgyülésein a dolgozók hozzászólásai arról tanúskodtak, hogy *dolgozó népünk nagy megelégedéssel fogadta a varsói döntéseket, szilárdan és tömören áll pártunk és kormányunk mögött és örömmel üdvözli az elhatározást: hazánk teljes erejével támogatja a szerződés valamennyi pontjának végrehajtását, mert a varsói szerződés egyik legnagyobb biztosítéka népünk békéjének, hazánk biztonságának.*

Kisbrigádos pályafenntartási munkán

Szél se rezdül, erősen tűz a nap. Várja a föld az aranyatérő májusi esőt. A kigyózó sínkorona vakítva tükrözi vissza a napfényt. A pálya hosszában rezeg a felmelegedett levegő. Hosszan elosztva a pályán, itt a *Bátaszék—Mórágy* közötti szakaszon dolgoznak a bátaszéki pályamunkások.

Olyan ez a felépítmény, hogy öröm nézni. A pályamunkások munkáját dicséri. Tavaly ősszel sikerrel befejezték a szalagszerű fenntartási munkálatokat. *Hovánszky* Emil főpályamester, ahogy ő mondja, valósággal szerelmese a szalagszerű fenntartásnak. Nem is csoda. Két évig vezetett ilyen munkát a *nagykanizsai* pályafenntartási főnökségen, s ez alatt az idő alatt,

a szovjet tapasztalatok iskolájában, 36 sztahanovistát nevelt.

A volt pályamunkás évekkel később visszakerült *Bátaszékre* vezetőnek, oda, ahonnan mint pályamunkás indult el.

A szakasz a dombóvári pályafenntartási főnökséghez tartozik. Jó munkájukkal hathatósan hozzájárulnak ahhoz, hogy a főnökség élüzem lett az első negyedévben. A szakasz jelenleg is élüzem szinten dolgozik. Hetvenöt ember szorgalma, iparkodása biztosítja a feladatok végrehajtását.

A pályán most kisbrigádos munka folyik. Ez voltaképpen „öccse" a szalagosnak. Egyetlen brigádon belül csoportokat alkotnak és munkafelvétel alapján végzik munkájukat. A munkafelvételről grafikon készül, — egy-egy csoport foglalkozik az átszegeléssel, a repedt talpfák pántolásával, a szórványos talpfacserével, a vágányszabályozással és a többi, kisebb fenntartási munkával.

A bátaszéki vegyes szakasz. Nem könnyű a helyzetük: felépítményi és magasépítményi munkát végeznek. A magasépítésnél is szalagrendszert vezettek be, de a munka folyamatosságát fékezi a festékhiány. Mégis, minden nehézség ellenére 117 százalék az átlagos teljesítményük.

Telephelyük az állomás Sárbogárd felőli részén van. Szemben most építik az uj fordítókorongot, a fűtőházi és állomási dolgozók nem kis örömére. A szakasz udvarán hatalmas farönkök várnak feldolgozásra, egyikét-másikát már bárdolják. Az

öntevékenységnek, a gazdaságosságra törekvésnek nagyszerű példáját

látjuk itt. A dolgozók maguk állítottak össze egy sokágú fűrészt, a *„gattert"*. A pécsi igazgatóság nagy területét látják el szarufákkal, pallókkal. Mindez olyan nélkülözhetetlen faanyag, amelyet évek óta nem kapnak. A bátaszékiek nyárfarönkből szabályos, használható építőanyagot készítenek. Virágzó kis üzem, amely a vasúti munkások és vezetőik leleményességére épült, segítségük éppen ott jelentkezik, ahol leginkább szükség van rá.

Szabados János, *Fekete* Antal, *Nuszer* Anna és a többiek becsületes munkája biztosítéka arra, hogy az élüzem szintet továbbra is megtartsák, hogy jó munkájukkal hozzájáruljanak a vasút évi tervének teljesítéséhez. Ennek egyik feltétele, hogy *Hovánszky* elvtárs — mint eddig is tette, — a párt iránymutatását követve, igényelve az üzemi bizottság segítő támogatását, kemény kézzel, de emberségesen vezesse a szakasz munkálatait.

Élen a tavaszi pályafenntartási munkában

Országszerte teljes erővel folynak a tavaszi pályafenntartási munkák. A miskolci igazgatóság egyes pályafenntartási főnökségeinél az elmúlt napokban kimagasló eredmények születtek.

A *diósgyőri pályafenntartási főnökségnél Kóródi László* és brigádja kitérő szerelésnél 126 százalékos, *Bodnár István* és brigádja vágányszabályozásnál 125 százalékos eredményt ért el. A tapasztalt férfiakból álló *Bodnár*-brigádon is túltett azonban *Kiss Árpád női brigádja*, amely 129 százalékos eredményt mutathat fel a vágányszabályozásnál.

Az újmiskolci pályafenntartási főnökség területén a fiatalok jeleskednek a munkában. Ifj. *Brezsnák Gyula* ifi-brigádja futószalagrendszerű fenntartási munkánál 125 százalékkal jár az élen, *Tuza Emil* brigádja pedig az általános felépítményi munkáknál 119 százalékkal büszkélkedhet.

Jól halad a budakeszi szanatórium építése

A jó idő beálltával jelentősen meggyorsult a budakeszi szanatórium építése. A *Budapesti Magasépítési Főnökség* budakeszi építésvezetősége áprilisi tervét 104 százalékra teljesítette. Az egy főre eső termelési érték a tervhez viszonyítva 111 százalék volt. Májusban tovább nőtt a munka lendülete. A hónap első dekádjában *Botlik János* sztahanovista és brigádja ácsolási munkánál 197 százalékos teljesítményt ért el, *Balázs II. József* vasbetonszerelő pedig 182 százalékot teljesített.

A főnökség *péceli* építésvezetősége 120 százalékra teljesítette áprilisi tervét. Itt *Szabó Sándor* és *Blaskó Dezső* kőművesek brigádja ért el kimagasló eredményt, 176, illetve 173 százalékkal. A *szolnoki* építésvezetőség dolgozói az anyagtakarékosságban tűntek ki. Bontásnál 150 000 forint értékű anyagot takarítottak meg. Ebben a munkában *Bakos József* segédmunkás és brigádja ért el 150 százalékos kimagasló eredményt.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A MUNKAFEGYELEM MEGSZILÁRDÍTÁSA ELSŐSORBAN A KOMMUNISTÁKON MÚLIK

Kevés olyan üzem van a vasúton, amely azzal büszkélkedhet: nyolcszoros élüzem, a megye legjobb vállalata. A *Szombathelyi Járóműjavító ÜV.* ezt mondhatja magáról. Szabad hazánk 10. évfordulója tiszteletére indított versenyben nyerte el nyolcadszor az élüzem-jelvényt és a Vas megyei pártbizottság felszabadulási serlegét. A siker újabb eredményekre serkentette az üzem dolgozóit. Május első dekádjában tovább tartották az élüzem szintet. Eti-tervüket a tervezett 57 120 normaóra helyett 60 840 normaórára teljesítették.

Dekádról-dekádra teljesítik a tervet

A járóműjavító dolgozóinak közel 50 százaléka párttag. Ez a legfőbb magyarázata a tartós jó eredményeknek, annak, *hogy dekádról-dekádra, negyedévről-negyedévre túlteljesítik a tervet.* A párt erejét, a kommunisták példamutatásának hatását mutatja a munkafegyelem, meglátszik a legapróbb dolgokban is. Az első negyedévben például mindössze 72 óra igazolatlan mulasztás volt. Majdcsak ismeretlen a vállalatnál a késés: május 14-én egyetlen dolgozó késett — két percet. 16-án hétfőn nem volt későnjövő, 17-én kedden egy nyolcperces késés fordult elő. Ezekre a számokra azt lehetne mondani: felszínes. Hiszen az a döntő, hogy bent az üzemben hogyan használják ki a munkaidőt. Erre a „hogyan"-ra válaszképp elég elmondani annyit, hogy *a dolgozók, ha munkájuk befejezéshez közeledik, maguk sürgetik a folyamatos termelés érdekében az újabb munkát.* Kétségtelen, hogy az ilyen jelenségek összefüggnek a keresettel is. De súlyos hiba lenne, egyedül a pénznek tulajdonítani a munkafegyelmet.

Ezt bizonyítja az is, hogy a KV márciusi határozata előtt — különösen az elmúlt évben — amikor a járóműjavítóban is érezni lehetett a jobboldali elhajlás következményeként a párt vezető szerepének csökkenését, lényegesen több hiba volt a munkafegyelemmel, mint mostanában. *A szilárd munkafegyelem elsősorban a kommunisták érdeme.* A kommunisták — funkcionáriusok, gazdasági vezetők és egyszerű párttagok — egységesen lépnek fel a fegyelem lazítói ellen, például mutatva valamennyi dolgozónak.

A rendszeres osztályvezetői értekezleteken minden esetben résztvesz a párt-végrehajtóbizottság képviselője is. Az osztályvezetők beszámolnak a munkáról és elmondják a munkafegyelemmel kapcsolatos észrevételeiket is. Ennek alapján esetenként a végrehajtóbizottság, de *elsősorban az alapszervezetek vezetősége és aktivái egyéntileg foglalkoznak azokkal, akik ellen panasz merült fel.* Már a legkisebb fegyelemsértést is megbeszélik a párt aktivái a dolgozókkal, mert igen helyesen, a pártszervezetnél az a vélemény alakult ki, hogy *amíg kicsi a hiba, a fegyelemlazítás, addig kell harcolni ellene,* mert a kicsiből lesz a nagy, s amíg kicsi, addig könnyebb megszüntetni.

A párt-végrehajtóbizottság nagy gondot fordít arra, hogy az alapszervezetek figyelmét a legkisebb fegyelemsértés se kerülje el. Az elv az, hogy az alapszervezetek tartsák főfeladatuknak a munkafegyelem megszilárdítását. Ők törődjenek a dolgozókkal munka közben és ők beszélgessenek el azokkal, akik lazítják a fegyelmet.

Pártbizalmiak, népnevelők a munkafegyelemért

Igy dolgozik a mozdonyosztály két pártszervezete *Horváth* József és *Kurucz* Imre párttitkár elvtársak vezetésével. Az alapszervezetek taggyűlésén szinte állandóan napirenden van a munkafegyelem kérdése. A pártbizalmiak és a népnevelők munkájának fontos részét képezi az ezzel való foglalkozás. Ez eredményezte például azt, hogy ma már nem fordul elő a régebben oly gyakori eset, hogy a munkaidő befejezése előtt 8—10 perccel előbb mentek mosakodni egyes dolgozók.

A mozdonyosztály munkáját és egyben munkafegyelmét nehezíti az üzem szűk keresztmetszete. A szertár részére érkező anyaggal teli kocsikat a mozdonyosztály tolópadja segítségével állítják a szertárhoz. Ez gyakran másfél-két órára lefoglalja a tolópadot, feltartja a mozdonyosztály munkáját. Előfordul, hogy ilyenkor azt mondják a dolgozók: *állunk másfél-két órát, hogyan lehet ilyen körülmények között a munkaidő kihasználásáról beszélni?* A pártszervezet felvilágosító munkájának érdeme, hogy még sincs komolyabb baj a munkafegyelemmel, jól megy a munka és a dolgozók pótolják az időkiesést. De ez a helyzet mégsem helyes. A mozdonyosztályi kommunisták már tettek javaslatokat arra, hogy más úton állítsák be a szertárhoz a kocsikat. Kielégítő választ azonban nem kaptak javaslatukra.

Helyes lenne, ha a párt-végrehajtóbizottság ezt is felülvizsgálná, mert a munkafegyelem ilyen dolgokon is múlik. A műszaki vezetésnek és elsősorban közöttük is a kommunistáknak nagy felelőssége van abban, hogy jól ki legyen használva a munkaidő. Ezt nem lehet egyedül a dolgozók öntudatától függővé tenni. A párt-alapszervezet a maga területén ilyen, egész üzemet érintő műszaki kérdést nem tud elintézni. Ehhez már a végrehajtóbizottság, a vállalatvezetés segítsége kell. De egyébként, a maguk területén sok sikert értek el a mozdonyosztályi alapszervezetek. Következetesen magyarázták, hogy a *munkafegyelmet a selejtszázalék alakulása is mutatja.* Eredménye, hogy *nem ritka az olyan brigád, ahol rövid idő alatt 40—50 százalékkal csökkent a selejt.* Voltak az osztályon notórius lógók, fegyelemlazítók, akiknek nem használt a felvilágosító szó. Az ilyen dolgozók körül olyan légkör alakult ki, hogy tarthatatlan lett a helyzetük. Kilencet közülük elbocsátottak, azóta még szilárdabb a fegyelem, még jobb a munka.

A PVB minden negyedévben felülvizsgálja a két alapszervezet munkáját. Ezek a vizsgálatok kiterjednek a pártmunka minden területére, a munkafegyelem megszilárdításáért folytatott küzdelemre is. Ès hogy ezen a területen is helyesen vezeti a harcot a párt-végrehajtóbizottság, azt legjobban bizonyítja a dolgozókkal együtt elért eredmény: a Szombathelyi Járóműjavító ÜV. nyolcadszor élüzem.

A karbantartói bérrendszer tapasztalatai Miskolcon

A vontatási fiókműhelyek dolgozói mindjobban megértik, hogy a biztonságos, pontos közlekedés alapfeltételei nagyrészt az ő kezükben vannak. Menetrend szerint, üzembiztonságosan közlekedni *csak jól karbantartott, minőségi munkával javított mozdonyokkal lehet.*

— Fűtőházunk fiókműhelyében az utóbbi hónapokban jelentősen javult a munka minősége — mondja érdeklődésünkre *Mohácsi Gyula* elvtárs, a miskolci fűtőház főnöke. — A visszatérő javítások március óta fokozatosan csökkennek. Azért hangsúlyozom, hogy március óta, mert a dátum egybesik a karbantartói bérrendszer és az egyéni premizálás új rendszerének bevezetésével.

Nem minden a mennyiség

— A karbantartói bérrendszert — folytatja — meglehetősen bizonytalan várakozás előzte meg. De, emlékezhetünk rá, így volt ez a darabbérezés bevezetésénél is. A pártszervezetnek, az üzemi bizottságnak széleskörű felvilágosító munkát kellett végeznie, és ez sikerrel is járt. Ma már a dolgozók saját tapasztalataikból is meggyőződtek az új bérezési rendszer helyességéről. Büszkék arra, hogy lényegesen jobb munka kerül ki a kezük alól, nincsenek arra utalva, hogy a nagyobb darabszám érdekében — finoman szólva — engedményeket tegyenek a minőség rovására. Ès azok a kevesek is, akik azt hitték, hogy az új bérrendszernél lazábban lehet fogni a gyeplőt, meggyőződtek róla: nem érdemes kirekeszteniök magukat a prémiumból.

Az eddigi tapasztalatok alapján a dolgozók is le tudják mérni a karbantartói bérrendszerrel bekövetkezett változásokat, amelyeket majdnem egészében kedvezőeknek tartanak. Egyedül amiatt hallottunk panaszt, hogy a darabbérezés megszűnése óta *még nem állapították meg részükre a sztahanovista szint feltételeit.* A sztahanovista feltételek megszabása még nagyobb ösztönző erőt jelentene, a javítási munkák minőségének további javulását eredményezné.

— Sokkal nyugodtabb a munkánk a karbantartói bérezés bevezetése óta — mondja *Tóth István Dániel* kazánkovács. — Sokkal jobban ki tudjuk használni a munkaidőt, már csak azért is, mert sokkal egyszerűbbé vált a munkautalványozás. Azelőtt legalább egy órát azzal kellett eltölteni, hogy munkautalványok után járkáltunk. A fiatal, gyakorlatlanabb dolgozókkal is többet, és lelkiismeretesebben tudunk foglalkozni, hiszen nem megy a mennyiség, a darabszám rovására.

A bürokrácia elleni küzdelem is jelentős eredményt köszönhet az új bérrendszernek. Igen sok adminisztratív folyamat szűnt meg, ezelőtt öt utalvánnyal „futott" egy javítás, ma csak a mozdonyvezető képviselője egy példányos javításbeadási utalványa szükséges. A munkautalványozók munkakörének megszűnésével a legjobb szakmunkások kerültek vissza a termelőmunkába. A miskolci fűtőházban például nyolc szakmunkás végzett adminisztratív munkát, és éppen a legképzettebbek, hiszen valamennyi munkafolyamatot a legalaposabban kellett ismerniök.

A karbantartói bérrendszer további követelményeket ró a fűtőházak, a fiókműhelyek dolgozóira és vezetőire egyaránt. A dolgozóktól alapvetően megkövetelik a munka minőségének állandó javítását, a munkaidő teljes kihasználását. A fűtőházfőnököknek az egyéni premizálások helyes, lelkiismeretes odaítélése jelent felelősségteljes feladatot, amelyet csak úgy tudnak jól megoldani, ha mindenkor együttműködnek a pártszervezetekkel és az üzemi bizottságokkal.

A Debreceni Járóműjavító nyerte a Hajdú megyei pártbizottság felszabadulási serlegét

Hármas kitüntetés érte a *Debreceni Járóműjavító ÜV* dolgozóit. Az első negyedév jó eredményeként élüzem lett vállalatuk, a felszabadulási versenyben elért jó teljesítményük jutalmául elnyerték a Hajdú megyei pártbizottság felszabadulási serlegét és megkapták a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját is. Igy a Debreceni Járóműjavító a Szombathelyi Járóműjavító mellett ugyancsak azzal büszkélkedhet, hogy *a megye üzemei között a legjobb eredményt érte el a felszabadulási versenyben és tulajdonosa lett a megyei pártbizottság felszabadulási serlegének.*

Az élüzemavató és serlegátadási ünnepségen *Tölgyes* Lajos elvtárs, a 7. szakaszvezető, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium képviseletében rámutatott, hogy a debreceni üzem volt az, amely a vasúti üzemek között elsőnek csatlakozott a *Rákosi Művek* felhívásához. Csatlakozásában megfogadta, hogy élüzem lesz. Fogadalmát meg is tartotta, a 102 százalékos élüzem szint helyett 110,99 százalékos eredményt ért el. A további feladat a debreceniek és a többi járóműjavító előtt, hogy *felkészüljenek a nyári és az őszi forgalomra.* Nyáron az üdülő- és kirándulóvonatok számára, ősszel pedig a nagy csúcsforgalom lebonyolításához sok gép kell. Feltétlenül teljesíteni kell a mozdonyjavítási terveket, mert őszre *150 géppel többet kell forgalomba állítani, mint most.* A műhelyekben tehát már most kezdődik az őszi forgalom előkészítése.

A Minisztertanács és SZOT vándorzászlaját *Kelemen* Béla elvtárs vette át a dolgozók nevében.

Kulcsár Ferenc elvtárs a megyei pártbizottság részéről üdvözölte a dolgozókat és átnyújtotta a felszabadulási serleget.

Az ünnepség végén több mint 200 dolgozót jutalmaztak meg.

A szakszervezet kultúrnevelési osztályának felhívása

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének kultúrnevelési osztálya felhívja a képző- és iparművészettel foglalkozó vasutas dolgozókat, hogy vegyenek részt az augusztusban megrendezendő V. Országos Vasutas Képző- és Iparművészeti Kiállításon. Az eddigi vasutas képzőművészeti kiállításoktól eltérően az idei kiállításra iparművészeti és népművészeti alkotásokat is lehet beküldeni.

A beküldésre kerülő képzőművészeti művek témaválasztására vonatkozóan semmiféle megkötés nincs, de előnyben részesülnek azok a művek, amelyek a vasutas dolgozók hősi munkáját, a felszabadulás óta eltelt 10 év eredményeit, a vasutas dolgozók megváltozott életét örökítik meg. (Így az 1904. évi nagy vasutas-sztrájk, a dicsőséges Tanácsköztársaság egy-egy kiemelkedő eseményét, Hámán Kató, Landler Jenő harcos életének egy-egy epizódját, a vasút újjáépítését, új alkotásaikat stb.)

A képzőművészeti körök az év folyamán készített tanulmányi műveikkel (szén-, akvarell, tus, ceruzarajz) is résztvehetnek a kiállításon.

A beküldés helyét, a beküldési határidőt és a művek díjazásának részleteit a kultúrnevelési osztály későbbi időpontban közli.

Nemzetközi ÉLET

A szovjet vasutak életéből

A szovjet vasutasok nemes versengésben vannak az 1955. évi terv túlteljesítéséért. A versenyben részvevők egyik legfontosabb feladatuknak a mozdonyok futásának emelését jelölték meg. Ezáltal gyorsul a kocsi- és mozdonyforduló, következésképpen gyorsul a teherszállítás, csökken a fűtőanyag-felhasználás és kevesebb lesz a szállítási önköltség.

A mozdonyfutás növelésének első negyedévi eredményei máris mutatkoznak: a szovjet mozdonyok naponként 32 kilométerrel tettek meg hosszabb utat, mint az elmúlt esztendő ugyanezen negyedében.

★

A legjobb mozdonyvezetők túlsúlyos szerelvényekkel is segítik az évi terv túlteljesítését. Január óta több mint 200 millió tonna árut szállítottak terven felül.

★

A szovjet mezőgazdaság a hatalmas állam további fejlődésének egyik legfontosabb forrása. A szinte felmérhetetlen területű szűzföldek megművelése igen nagy feladatokat ró a vasutasokra. A műveléshez szükséges gépek, anyagok, vetőmag és műtrágya szállítása sikeresen folyik.

★

Az elmúlt napokban megindult a vasúti közlekedés a kercsi szoroson keresztül. A kercsi átkelés építői átadták az irányító emelvény kulcsát a krími körzet vasutasainak. Az elektromos kompon a mozdonyvezetők óvatosan rávezették a hajó fedélzetén lévő sínekre az első szerelvényt. A kercsi átkelő ezzel bekerült a vasúti vállalatok sorába.

★

Közeledik a szovjet vasutak egyik legforgalmasabb időszaka, amikor a dolgozók millióit kell elszállítani a gyönyörű ország üdülőibe, pihenő- és nyaraló helyeire. A szovjet vasutasok napilapja, a „Gudok" vezércikkben hívja fel a szovjet vasutasok figyelmét az utasok gondos kiszolgálására, a jegykiadóhelyek, a poggyászraktárak, a felvilágosító irodák, a hangosbeszélők zökkenésmentes működésére.

Leningrádban — mint írja a lap — kijavították a perronokat, rendbehozták a világítást, nem régen fejezték be a poggyászraktárak bővítését. Negyvenöt jegypénztár készül a jegykiadás meggyorsítására, de ehhez még hozzá kell számítani néhány városi vasúti pénztárt is, ahol előre meg lehet váltani a jegyet.

Különös gondot fordítanak a szovjet vasutasok a gyermekek és anyák várótermeinek rendbehozatalára. Megjavítják a zuhanyozókat, a fürdőszobákat.

★

A délnyugati körzetben 500 vasutas tanul a vasúti technikumok és mérnöknevelő intézetek levelező tagozatán. A vizsgák eredményei azt mutatják, hogy a hallgatók tanulmányi színvonala igen magas. A harmadéves hallgatóknak több mint fele kapott jó és kitűnő érdemjegyet.

★

Április 20-án nyílt meg a közvetlen vasúti személyforgalom *Moszkva* és a *Koreai Népköztársaság* fővárosa, *Phenjan* között. A vonat expresszvonat jellegű és hetenként kétszer, szerdán és vasárnap közlekedik.

★

A *jaroszlávi* fűtőházban dolgozik *Alekszandr Petrovics Papavkin* elvtárs, *a szocialista munka hőse.* Huszonnyolc esztendeje továbbít mozdonyával személyvonatokat. Gondos karbantartással elérte, hogy mozdonya másfélmillió kilométert futott nagyjavítás nélkül. Többen követik *Papavkin* elvtárs példáját, és igen jó eredmények születnek ebben a versengésben.

Anglia

Az angol vasutasok lapja, a „*The Railway Review*" legutóbbi számában beszámol arról a harcról, amely a különböző érdekeket védő angol vasutas szakszervezetek között dúl. A lap sajnálatosnak mondja, hogy az ASLEF vasutas szakszervezet, a NUR vasutas szakszervezet előzetes tájékoztatása nélkül, különálóan sztrájkot rendelt el egyes kategóriák érdekében. A lap arra inti a vezetőségeket, hogy szüntessék meg a dolgozók érdekét nem szolgáló hatalmi versengést.

Egyesült Államok

Az Észak-Amerikai Egyesült Államok 232 000 mérföldnyi hosszúságú vasúthálózatán egyetlen néger mérnököt nem találni. Mindössze csak 2000 néger fűtő és kocsikísérő teljesít szolgálatot, holott 30 esztendővel ezelőtt még tízezerre rúgott a számuk.

A négerek megkülönböztetése elleni tiltakozó harc újra fellángolt. Több néger ifjú azzal a kérelemmel fordult a pennsylvániai vasút igazgatóságához, hogy foglalkoztassák őket segédmozdonyvezetői állásban. Elutasították őket. A négerek megkülönböztetése elleni küzdelem New-York-i bizottsága több hónapig tartó harc folyamán most elérte, hogy a pennsylvániai vasútigazgatóság, fennállásának egész története óta első ízben kénytelen volt néger dolgozót alkalmazni segédmozdonyvezetőként.

India

India kormánya a Kalkuttától 240 kilométerre lévő Csittaranjában mozdonygyárat létesít, amely évente 120 mozdonyt állít elő. A már meglévő mozdonygyárral együtt a két nagyüzem révén India most már el tudja látni vasúthálózatát mozdonyokkal.

Japán vasutasok tiltakozó gyűlése

20 000 japán vasutas nagygyűlésen tiltakozott 18 szakszervezeti vezető jogtalan elbocsátása ellen.

(Japán Hírügynökség felv.)

Mind több szolgálati hely követi a húsz budapesti üzem példáját

A húsz budapesti ipari üzem példája nyomán mind több vasúti szolgálati hely dolgozói vállalják éves tervük túlteljesítését. A pécsi igazgatóság területén például május közepéig 74 szolgálati hely jelentette csatlakozását.

AZ ANYAGTAKARÉKOSSÁG FOKOZÁSA

szerepel első helyen *Pécs állomás* forgalmi és kereskedelmi dolgozóinak vállalásai között. Vállalták továbbá a kocsik gyorsabb mozgatását, a vonatok gazdaságosabb kihasználását, a menetrendszerinti vonatközlekedtetést élüzem szinten, illetve élüzem szint fölött. Megfogadták, hogy a tervek mennyiségi túlteljesítésén kívül a jóminőségű munkára is nagy gondot fordítanak és a tervek teljesítését már most, a második negyedévben elkezdik, hogy megőrizhessék az első negyedévben elnyert élüzem címet, *(Várnai László leveléből.)*

DECEMBER 1-IG BEFEJEZIK ÉVI TERHELÉSI TERVÜKET

Komló állomás dolgozói és december 31-ig 130 000 tonna szenet szállítanak el túlsúlyként. Ezzel 130 ezertonnás irányvonat közlekedtetésének költségét takarítják meg. A tolatási költség csökkentése érdekében az egy kocsira eső tolatási időt 3,9 percre csökkentik és ezzel december 31-ig 21 000 perc tolatási időt takarítanak meg. A vállalások *Zombár* Ferenc kocsimester kiváló dolgozó kezdeményezésére születtek meg. A *Petőfi* DISZ-brigád vállalta, hogy *valamennyi tagja egész éven át teljesíti a sztahanovista feltételeket és ezzel elnyerik a szakma kiváló dolgozója jelvényt és oklevelet. (Görbe Zoltán leveléből.)*

HATSZÁZALÉKOS ÖNKÖLTSÉGMEGTAKARÍTÁS

szerepel a pécsi fűtőház vállalásai között. Vállalták még a dolgozók, hogy az időszakos mozdonyjavítási tervet 100, az összes mozdonykilométer tervet 110, a százelegytonnakilométer tervet 105 százalékra teljesítik és ilyen módon *globális tervüket december 15-re befejezik.*

AMI AZ ELSŐ NEGYEDÉVBEN SIKERÜLT,

sikerülni fog a másodikban és az év végén is — hangoztatták röpgyűléseiken Miskolc személypályaudvar dolgozói, amikor csatlakoztak a budapesti üzemek felhívásához. Első negyedévi tervüket tudniillik március 20-ra fejezték be és továbbra is úgy akarnak dolgozni, hogy a tervtúlteljesítés az év hátralévő részében is minden negyedévben sikerüljön. Hogy ezt elérhessék, *az átlagos terhelési tervet minden hónapban 5 százalékkal túlteljesítik.* A személyszállító vonatok indítási tervét 4, a tehervonatokét 2 százalékkal akarják túlteljesíteni. A fajlagos kocsimozgatási egységidőt 5 százalékkal csökkentik, a kocsikihasználást pedig egynegyed tonnával túlteljesítik.

A NYIREGYHÁZI FŰTŐHÁZ

dolgozóinak termelési értekezletén a dolgozók megfogadták, hogy *1955. évi tervüket december 18-ra* befejezik. A vállalás teljesítéséért a többi között olyan dolgozók vállaltak kezességet, mint *Kondor* Ferenc mozdonyvezető, *Nagy* András és *Benczik* Mihály fűtő elvtársak, akik a második negyedév első hónapjában 39 tonna szenet takarítottak meg. Kondor Ferenc ezenkívül éber szolgálattétellel súlyosnak igérkező balesetet hárított el. Példamutató éberségéért a vasút felső vezetősége 2000 forint jutalomban részesítette. *(Ertsey László leveléből.)*

1230 TONNA OLAJ

és 2000 tonna gazolin terven felüli előállítását vállalta a budafoki olajüzem. *Zalaegerszeg állomás* forgalmi és kereskedelmi dolgozói, csatlakozva a budapesti üzemek felhívásához, vállalták, hogy ezt a terven felüli olaj és gazolin mennyiséget a leggyorsabban elszállítják a *Vörös Csillag Traktorgyár és a Gheorghiu Dej Hajógyár* készítette traktorok, hajók és úszódaruk részére. Több terven felüli vállalás is előmozdítja még a zalaegerszegi dolgozók éves tervének túlteljesítését. A munkában élenjár *Tőke* Dezső ifi-brigádja, akik a kocsitartózkodási egységidőt 124,5, a kocsikifutási tervet 138,8, a kocsitartózkodási tervet 117,2 százalékra teljesítette a május 1-i versenyben. A brigádok a második negyedévre felújították párosverseny-szerződésüket. *(Kámán József leveléből.)*

A TOLATÁSOK MEGRÖVIDITÉSÉVEL

jelentős szénmegtakarítást vállaltak *Debrecen állomás* dolgozói. Megfogadták, hogy május második felében megtakarított szénnel továbbítják valamennyi vonatjukat. Vállalták továbbá, hogy a tehervonatok jó kiterhelésével szállítási tonnatervüket túlteljesítik. Vállalták, hogy éves tervüket *december 15-ig* befejezik. *(Kálmán Ernő leveléből.)*

MEGTAKARÍTOTT SZÉNNEL

továbbítják vonataikat decemberben a záhonyi fűtőház mozdonybrigádjai. Százelegytonnakilométer tervüket 110, mozdonykilométer tervüket 110, haszonkilométer tervüket 115, kocsijavítási tervüket 110, fajlagos szénmegtakarítási tervüket 115 százalékra teljesítik, a javítási költséget pedig 10 százalék alá szorítják, hogy 1955. évi tervüket túlteljesíthessék.

„TARTJUK AZ ÉLÜZEM SZINTET"

— fogadták *Törökszentmiklós állomás* dolgozói, amikor elhatározták, hogy a húsz budapesti üzem példája nyomán csatlakoznak az éves terv túlteljesítéséért indított mozgalomhoz. A versenybe be akarják vonni *Fegyvernek, Kisújszállás, Karcag* és *Püspökladány* állomásokat is, ezért felhívással fordulnak hozzájuk, hogy ők is csatlakozzanak a húsz budapesti üzem kezdeményezéséhez.

Lapzártakor jelentik, hogy legújabban *Szolnok állomás, Miskolc személypályaudvar, Szolnoki Fűtőház, a Hámán Kató Fűtőház, Budapest Délipályaudvar, Rákospalota-Újpest állomás és Veszprémvarsány állomás* jelentette csatlakozását a 20 budapesti üzem felhívásához.

A zöldáru gyors szállítása egyik legfontosabb tennivalónk

A kedvező időjárás arra figyelmeztet bennünket, hogy rövidesen jelentősen megnő a zöldáru- és gyümölcsszállítás. A vasút fontos feladata biztosítani, hogy a zöldáru frissen, élvezhető állapotban kerüljön az ipari gócpontok piacaira. Ez a munkásosztály és a dolgozó parasztság szövetsége erősítésének is egyik láncszeme. Ennek alapvető feltétele, legfontosabb követelménye a zöldáru és gyümölcs gyors továbbítása.

A gyors továbbítás szervezési feltételeit a vasút megteremtette a „C"-vonatok és gyorstehervonatok rendszerével, a menetrend olyan összeállításával, mely biztosítja, hogy az előző nap feladott zöldáru másnap korán reggel, 24 órán belül belföldi rendeltetési helyére érkezzen. Ez egymagában azonban nem biztosítja a zöldáruk gyors útját. A gyors szállítás elsősorban a vasutas dolgozókon múlik. És a vasutasok többsége meg is tesz mindent, hogy az ipari gócok munkásai mindennap friss árut kapjanak. Mégis beszélnünk kell jelenségekről, amelyek arra figyelmeztetnek: van még javítani való a munkánkon.

Keszthely állomáson történt, hogy egy romlandó küldemény feladását előre jelezték és időben ki is szállították a 13,30 órakor induló vonathoz. Az áru mégis lemaradt, mert a pénztárosnő „éppen" a vonat indulása előtt tartott ebédidőt. A romlandó áruk szállításánál — és elsősorban a zöldárunál — rendkívül fontos, hogy

az árut a meghatározott, kijelölt vonattal továbbítsák.

Zöldárut nem lehet tolató tehervonatokkal továbbítani még akkor sem, ha az előbb indul az állomásról, mint a gyorstehervonat. Mert ha előbb is indul — később érkezik! Május 3-án 9 órakor adtak fel Szegváron 20 kosár salátát — a személyvonat kalauzkocsija helyett rendes tehervonatra. A 20 kosár saláta csak 4-én 21 órakor érkezett a Nagyvásártelepre, minőségében erősen megromolva. Az ilyen munka enyhén szólva nem segíti a munkásosztály és a parasztság közeledését, helyes viszonyának alakulását.

Az ehhez hasonló hibák kocsirakományú áruknál gyakran abból adódnak, hogy az állomás — nem törődve a következményekkel — csak azt tartja szem előtt, hogy javuljon a kocsitartózkodási idő. „Csak tőlem menjen el" — hangzik ilyenkor. Nem tudjuk, hogy ilyen nézet játszott-e közre, vagy valami más okozta a hibát, de tény az, hogy május 12-én 10 órakor *Rakamaz* állomáson feladott sóska-küldemény csak 14-én hajnali 5 órakor érkezett meg — természetesen fonnyadtan — a Nagyvásártelepre.

A küldemények késve érkezése abból is adódhat, hogy az átrakásoknál hiba történik. Az elmúlt évben gyakran előfordult, hogy nem várták be a csatlakozó vonatokat s a csatlakozó vonalakról érkező áru nem egyszer 24 órát késett. A menetrend betartása rendkívül fontos, de a csatlakozó vonatokat — melyek gyorsan romlandó árut hoznak — mégis be kell várni, mert a csatlakozás elmulasztásából keletkező kár sokkal súlyosabb lehet, mint az esetleges késés.

A gyors továbbításnál nagy jelentőségű, hogy

az árut időben előkészítsük a berakáshoz

és ellenőrizzük a kocsik állapotát, hogy az alkalmas-e romlandó áruk szállítására. Nem kisebb feladat az áru megőrzése sem. Gondosan kell ügyelnünk a csomagolásra, gyümölcsszállításnál a rekeszek minőségére és magára az árura a feladástól a berakásig, a kirakástól az elszállításig, mert a felügyelet nélkül hagyott áru szinte „vonzza" a dézsmálókat.

Nagy figyelmet kell fordítanunk az áru átvételére. Ügyelni kell arra, hogy ha az áru szemmel láthatólag már a felvételkor nem friss, befülledt, akkor a feladója ismerje ezt el a fuvarlevélen. A mérlegelésnél

rendkívül fontos a pontos súlymegállapítás.

Sok helyen az a gyakorlat terjedt el, hogy a súlyt a fuvarlevél helyett apró papírdarabkákra jegyzik fel. Ez gyakran súlyelírásokat eredményez és súlyos károkat okoz. A mérlegadatokat a fuvarlevélbe minden esetben azonnal be kell írni!

A zöldáru szállításának gyors, zökkenésmentes lebonyolítása nem könnyű feladat, de minden feltétel megvan ahhoz, hogy sikeresen, a dolgozók megelégedésére bonyolítsuk le.

A menetirányítók grafikonjai számtalan olyan kérdésre adnak választ, amelyekre a vonalon utazó mozdonyvezetők, vonatvezetők hiába kérnek feleletet a forgalmi szolgálattevőktől. Például hányszor hangzik el a kérdés: mire várunk? A forgalmi szolgálattevők ilyenkor — tisztelet a kivételnek — egy vállrándítás kíséretében legfeljebb egy vonatszámot vetnek oda. A menetirányítók grafikonja pontosan megmagyarázza a feltartóztatások, a várakozások okát, megmutatja, hogy egyetlen vonat késése hány másik vonat menetrendjét teszi tönkre, milyen károsan hat egész vonatcsoportok utazási sebességére.

Gyorstehervonatok — 10 kilométeres utazási „sebességgel"

A grafikonok beszédes példái bizonyítják, hogy a tehervonatok utazási sebessége nagyon alacsony. A közlekedő tehervonatoknak csak mintegy 40 százaléka tartja az előírt utazási sebességet.

Minden szónál meggyőzőbb például a 2559-es számú gyorstehervonat esete. A vonat május 11-én 23 óra 30 perckor indult Szolnokról Ujszászon át Budapestre. Menetrend szerint 12-én 3 órára kellett volna érkeznie. A vonat azonban már Nagykátáig 12 perc hosszabb menettel közlekedett, Nagykátán 50 percig kezelt, Sülysápig újabb 19 percet késett. Közben a vonatot utólérte a munkásvonat csoport. A sürgős csarnoki árut és élőállatot szállító gyorstehervonat végeredményben csak délelőtt 10 órára érkezett Budapestre. Könnyű kiszámítani, hogy a gyorstehervonat átlagos utazási sebessége mindössze 10 kilométer volt az előírt 50—60 kilométer helyett.

Hasonló példák bőven akadnak s nem egy olyan példát is említhetnénk, amikor az elkésett vonatösszeállítás miatt a tehervonat már indításkor kiesik a menetrendjéből. Viszont az ellenkezőjéről is idézhetnénk példákat, bár sajnos, lényegesen kisebb számban, amikor a forgalmi, a kereskedelmi, a vontatási és a menetirányító szolgálat egybehangolt munkája az indulástól az érkezésig biztosítja az utazási sebesség betartását. Az utazási sebesség a legsiralmasabb képet a budapest—székesfehérvári vonalon mutatja (utána sorrendben az aszód—gödöllői vonalszakasz következik). De még ezen a nehéz vonalon is lehet jó eredményt elérni a szolgálati ágak jó együttműködésével, mint ezt a május 12-én közlekedett 1889-es és 2275-ös tehervonatok bizonyítják.

Az együttműködés „viszi" a vonatokat

A fenti példa a legbeszédesebb bizonyítéka annak, hogy az utazási sebesség emeléséhez nélkülözhetetlen a szolgálati ágak jó együttműködése. A vonatok időbeni összeállítása, indítása, a menetidő tartása, az áru kezelése, a tolatási munkák gyorsítása, az áthaladás biztosítása, a nagy állomások, rendezőpályaudvarok jól szervezett vonatfogadása mind az utazási sebesség növelését segíti. Nem szabad megfeledkezni a pályafenntartás fontos szerepéről sem, hiszen hosszú ideig fennálló lassújelek, vágányzárak is visszatarthatják a vonatok futását.

A vasútnál az önköltségcsökkentés egyik legfontosabb feltétele az utazási sebesség növelése. A menetidő túllépése, a lassú menetek döntően visszahathatnak a mozdonyok kihasználására, a szénfogyasztásra, a kocsiforduloidőre, az utazószemélyzet ésszerű szolgálati beosztására, a béralapra s nem utolsósorban a szállított áruk minőségére, a városok dolgozóinak friss árual való ellátására, mint azt a 2559-es gyorstehervonat példájánál is láthattuk.

A tehervonatok utazási sebességének emelése nem csekély feladat. Megoldásához és megoldhatóságához azonban jó példát mutatnak a személyvonatok menetrendszerinti közlekedésében elért kedvezőbb eredmények, nagy segítséget jelent az új vonatprémium. Az új vonatprémium a menetrend vastörvényének betartására ösztönzi a dolgozókat s egyaránt elősegíti a dolgozók egyéni érdekeinek, valamint az egész vasútüzem és ezen keresztül a népgazdaság érdekeinek védelmét.

Kiemelkedő eredmények a nehézsúlyú mozgalomban

Az elmúlt napokban a nehézsúlyú mozgalomban elért több kiváló teljesítményről érkezett jelentés. A *szegedi fűtőház* létszámába tartozó *Mórágyi Lajos* mozdonyvezető *Péntek János* fűtővel május 14-én, a 324 123. számú géppel, a 2178. számú vonatot *83 százalékos túlterheléssel* továbbította a menetidő pontos betartása mellett.

A *miskolci fűtőháznál Illés József* mozdonyvezető és fűtője, *Aradi János* 324 677. számú gépükkel Kazincbarcika—Miskolc között 1091 tonna túlsúlyt továbbítottak és ezzel 152 százalékos teljesítményt értek el. Ugyanakkor három tonna szenet takarítottak meg.

Pótvállalás az önköltségcsökkentésre

Jelentettük, hogy *Budapest-Ferencváros* állomás dolgozói csatlakoztak a húsz budapesti üzem kezdeményezéséhez az éves terv határidő előtti befejezése érdekében. A dolgozók most röpgyűléseken elhatározták, hogy az éves terv túlteljesítését *pótvállalásokkal* segítik és a Központi Vezetőség márciusi határozatának útmutatása szerint újabb vállalásokkal csökkentik az önköltséget.

Vállalják, hogy májusban és júniusban a leadási kocsik egy kocsira eső tartózkodási idejét gyors beállítással és kirakással, a tolatási műveletek megrövidítésével *az eddigi 17 órá-ról 15 órára csökkentik.* Az átmeneti áruval rakott kocsik egy kocsira eső tartózkodási idejét a vonatok gyors szétrendezésével és összeállításával a menetrendszerűség biztosítása érdekében az eddigi *11.8 óráról 10.3 órára csökkentik.* A továbbmenő kocsik egy kocsira eső tartózkodási idejét az eddigi *2.1 órás tervvel szemben 1.5 órára szállítják le.*

A ferencvárosi dolgozók felhívják az ország valamennyi állomásának dolgozóit, hogy az önköltség további lényeges csökkentése érdekében hozzájuk hasonlóan tegyenek vállalást, illetve pótvállalást.

Piros muskátlik a delta ölén

Három oldalról magas töltések, oldalukon zöld, bársonyos gyep, a pályán kétfelől vonatok, a másik részén sárga villamosok robognak. A delta ölén, öt kerek holdon tarkállik a vasút üde színekben pompázó kőbányai kertészete. A virágházakban bujaszépségű dísznövények, cserjék, százféle virág gyönyörködtet szívet és szemet.

A vasúton „hagyomány" az állomások környékének és a hivatalok helyiségének csinosítása, szépítése. A külső képében tetszetős, tiszta, virágokkal szépített munkahelyeken, állomásokon vidámabb a munka, kellemesebb a várakozás.

A vasutasok szeretik a virágot. Ahova hivatalos úton nem jut belőlük, maguk ültetnek, bibelődnek velük. Az őrházak színes kövekkel kirakott gyepágyai, muskátlija, árvácskája ezeknek az egyszerű embereknek az izlését, jóérzését dicséri.

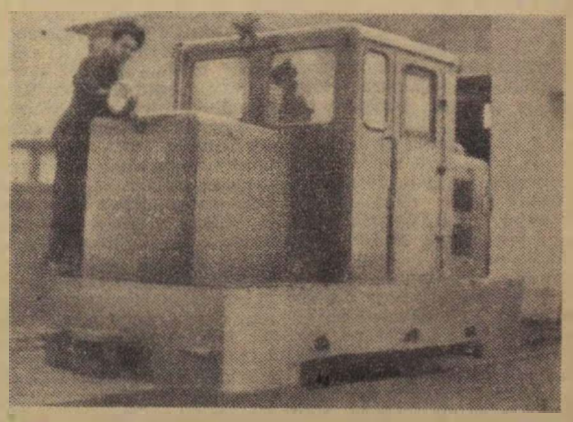
Ma még nem jut mindenhová virág, dísznövény. De a kertészet évről-évre fejlődik. Pataki István vezetésével szakértelemmel, gondosan és gazdaságosan folyik a munka. Az elmúlt esztendőben például 71 000 forint értékű virággal neveltek többet, mint az előző évben. Ezzel több mint félmillió forint értékű növényt adtak a szolgálati helyeknek. Hogy mit jelent ez munkában, erőfeszítésben, misem példázza jobban, mint néhány számadat: 700 ezer különféle palántát, 160 ezer dísznövényt és 200 ezer cserepes, kiültetésre kerülő növényt adtak a vasút szépítésére. Emellett önköltségi áron a vasutas dolgozók részére is juttattak dísznövényeket.

A márciusi határozatok új feladatokat szabtak Pataki elvtárs és kollektívája elé is. A kertészet még inkább, mint eddig, arra törekszik, hogy az önköltséget csökkentse, s ennek érdekében tárja fel a rejtett tartalékot, ésszerűsítéssel, újításokkal fokozza a kertészet gazdaságosságát. Ezt a célt szolgálja egy saját kezelésben létrehozott új cserépműhely is, ahol 1200 fokra hevítve, elsőrendű virágcserepeket égetnek. A jövőben az eddiginél tartósabb cserepekkel látják el a többi vasúti kertészetet is.

A kertészet dolgozói rövidesen megkezdik a parkosítást a BEV aquincumi állomásánál lévő 2000 négyzetméter területen, a Sztálin híd budai hídfőjénél és egyéb helyeken is.

A kőbányai kertészet dolgozói szerényen dolgoznak, de szorgalmas munkájuk kifejezőit, a piros muskátlikat, a gyönyörű hortenziákat, begóniákat és sok-sok díszes-színes társukat mindenütt ott látjuk, hogy még szebbé varázsolják életünket, környezetünket.

A JÓ TELJESÍTMÉNY ALAPJA — A JÓL KARBANTARTOTT GÉP



Farkas József motorvezető a Gazdasági Vasutak ercsi üzemfőnökségének dolgozója mozdonyát állandóan példás rendben és tisztán tartja.

(Ferkis Emil felv.)

Egy kis kultúrközösség életéből

Kicsi a kultúrcsoport, de erős — ezzel a kissé módosított szólásmondással jellemezhetnénk legtalálóbban *Veszprém-külső pályaudvar* kultúrgárdáját. Amellett ez a kicsiny, tíztagú kultúrcsoport nem is tekinthet vissza régi, tapasztalatokban gazdag múltra, hiszen csak mostanában alakult. Mi adja mégis erejét?

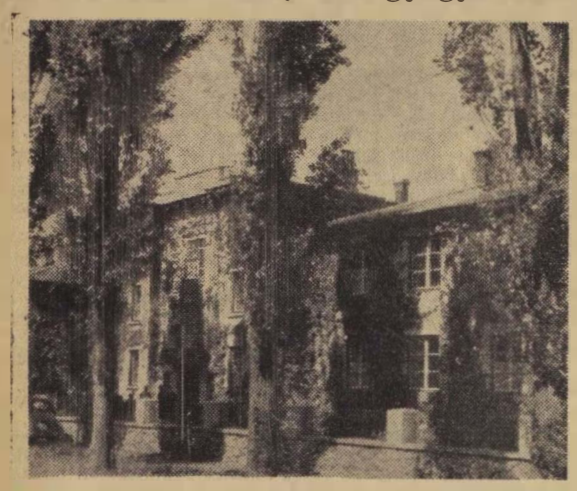
— A kultúrcsoport tagjai vállalt kultúrmunkájukat is éppen úgy kötelességüknek tartják, mint szakvonali munkájuk becsületes elvégzését — mondja *Simon II. Károly* elvtárs, a csoport művészeti vezetője. — Ez a kötelességérzet és a művészi munka szeretete segítette át az egyes tagokat és az egész csoportot a kezdeti nehézségeken. Itt van például csoportunk egyik legtehetségesebb tagja, *Molnár Németh Lajos* elvtárs. Amikor szerveztük a csoportot, kijelentette, ő is szívesen részt venne a munkában, de fél, hogy nem ért az ilyesmihez. Sokat beszélgettünk vele, segítettük — s ma a csoport egyik legfőbb erőssége. Ugyanígy igen népszerű, tehetséges tagunk, *Horváth Viktor* elvtárs.

A kultúrcsoport rövid fennállása óta úgy megerősödött, hogy vállalni merte a helybeli *Vörös Csillag termelőszövetkezet* patronálását is. A tsz dolgozói hamarosan megkedvelték a vasutas színjátszókat, s még az aktív kultúrélethez is olyan kedvet kaptak, hogy arra kérték az állomás kultúrcsoportját: *segítsék őket, mert saját tagjaikból ők is kultúrgárdát szeretnének alakítani. Talán mondanunk sem kell: a vasutasok minden segítséget megadnak ehhez.*

A nagy kedvvel és szorgalommal dolgozó kultúrcsoportnak azonban van egy fájdalma is: nem tudják, meddig lesz az övék az állomás kultúrterme. Félnek a hontalanná válástól, nemrégiben olyan utasítást kaptak, hogy a kultúrtermet haladéktalanul adják át az Utasellátónak étterem és melegkonyha céljaira. Az utasítás ellen fellebbezést jelentettek be, úgy hogy az átadási ügy tovább húzódik, de a bizonytalanság kedvezőtlenül hat a csoport munkakedvére.

A veszprém-külsői kultúrmunka másik erőssége a jól működő könyvtár. 392 kötetének több mint a fele állandóan a dolgozók kezében van, a könyvtár 77 állandó látogatója között nem egy környékbeli vasutas is van, és a vasutas gyermekek is megtalálják a kedvükre való könyveket. Az állomás az első negyedévi élüzem cím elnyerésével egyidejűleg 100 kötet könyvet is kapott jó munkája jutalmául, *Várnagy* elvtársnak, a könyvtár kezelőjének legnagyobb örömére. Mert *Várnagy* elvtárs maga is hűséges barátja a könyveknek, s nyilván az ő lelkes könyvszeretetéből sok ragadt az állomás dolgozóira is.

Harkányfürdőn megnyílt a vasutas dolgozók gyógyháza



(Németh Gyula felv.)

Ünnepélyes külsőségek között nyitották meg Harkányfürdőn az újonnan tatarozott, korszerűen berendezett vasutas gyógyházat. A festői szépségű Harkányfürdő egyik legimpozánsabb épülete a vasutasok gyógyháza, ahol egyszerre százharminc reumatikus megbetegedésben szenvedő vasutas dolgozó talál gyógyulási és üdülési lehetőséget.

A gyógyház ünnepélyes megnyitásán résztvett Baranya megye tanácselnöke, a Vasút Politikai Osztály, a szakszervezeti területi bizottság képviselője, a pécsi vasútigazgatóság helyettes vezetője, Pécs városának egyetemi tanárai. Az ünnepi beszédet dr. *Szekulesz Károly*, a Központi Egészségügyi Hivatal vezetője mondotta.

Az ünnepélyes megnyitáson már a gyógyházba beutalt dolgozók első csoportja is részt vett.

AZ ELSŐ BÉKEKÖLCSÖN NYOLCADIK SORSOLÁSA

Az Első Békekölcsön nyolcadik sorsolását május 27—30 között Nyíregyházán rendezik meg. Ezúttal 199 100 kötvény tulajdonosa összesen 59 498 900 forint nyereményben, illetve törlesztésben részesül majd. Ebből 94 600 egész kötvényt 38 703 900 forint nyereménnyel, 104 500 kötvényt pedig névértékben, 20 795 000 forint törlesztéssel sorsolnak ki.

A forgalom és a vontatás viszonya — mozdonyvezető - szemmel

A legfontosabb feladataink egyike a menetrendszerinti közlekedés biztosítása. Nézzük meg a menetrendszerinti közlekedést vontatási és forgalmi szempontból egyes vonalakon. Például *Kisterenye—Kál-Kápolna* és *Kiskőre* között. Először is tudni kell, hogy Kisterenye fűtőháznál 376 sorozatú mozdonyok vannak, ezek alapsebessége 50 ó/km — a pálya alapsebessége 50 ó/km. A személyvonatok sebessége is 50 ó/km. A személyvonatok 99 százaléka munkásvonat. Kál-Kápolna és Kisterenye fővonali csatlakozó állomás. Figyelembe kell vennünk a pálya fekvését is, hiszen a *Mátrában vagyunk*. Egyetlen vasutasnak sem kell magyarázni, mit jelent az, ha ilyen lejtviszonyú pályán az 50 km-es sebességgel közlekedő vonatot a jelzőnél indokolatlanul vagy hibás forgalomirányítás miatt *megállítják*. Pedig ez elég gyakran megtörténik. Bizony, az ilyen és hasonló esetekből sok késés származik, még akkor is, ha a mozdony 50 ó/km-el rohan. De mi azért tudjuk a 376 sorozatú mozdonyokkal a munkásvonatokat — ha szükség úgy kívánja — *„rövidvel"* rendesen továbbítani. Ám a bajokat nem lehet elhallgatni.

Ha a menetlevél beszélni tudna

A legnagyobb baj, hogy a menetleveleket porosodni hagyják. *Hej, ha az a menetlevél beszélni tudna, de fájdalmas hangokat hallatna!* Például, ha a vonalon megáll a mozdonyvezető műszaki hiba miatt, mondjuk egy percre, ez a megállás biztosan szerepel a menetlevélben és kijön a hiánylat, az „akta", ami helyes és rendjén való. De ha a jelzőt később vagy egyáltalán nem kezelik, ez már nem szerepel a menetlevélben s nem jön ki az „akta".

De beszéljünk világosabban: Kisterenye állomás bejárati jelzőjénél a vonatok nemre való tekintet nélkül sűrűn megállnak. Igaz, sokszor a szükség kívánja így, de sokszor az is előfordul, hogy a jelzőt kezelő váltóőr és a sorompó kezelői fontosabbnak tartják egy-egy ismerősük csigalassúságú szekerét átengedni, mint a vonat közlekedésének zavartalanságát biztosítani. Nodehát mit tegyünk, ha a jelző *„megállít"* mutat, meg kell állnunk! Csak az a baj, hogy *az ilyenek nem szerepelnek a menetlevélben, hiszen a vonatvezetőnek jó barátja a forgalmi szolgálattevő.* De ha a mozdonyvezető jelenti eseménykönyvileg az ilyen esetet, akkor a forgalmi szolgálattevő *„utazik"* a vonatvezetőre, meg a mozdonyvezetőre is. Ezzel csak azt akarom mondani: *szolgálatban ne legyen sógor, koma, barát, egyedül az utasítás legyen irányadó.*

Több segítséget!

Mi mozdonyvezetők és fűtők az előttünk álló feladatokat átérezve, gépünket tőlünk telhetőleg karbantartjuk, nagy súlyt helyezünk a kazán belső tisztaságára stb. *De a menetrend szerinti közlekedéshez kérünk a forgalomtól és felsőbb vezetőinktől is segítséget.* Nyolc éve kérjük már *Recsk—Parád* állomás páratlan végén lévő vízdarú kivilágítását, vagy Kál-Kápolnán a szerelőszalag leeresztő drótkötelének kijavítását — hiába. A kál-kápolnai szalag már több mint egy hónapja elszakadt, a szén így mindenhová megy, csak oda nem, ahová kellene.

Mi 376-os kis mozdonyainkkal hatalmas erőfeszítést fejtünk ki — mégsem tudjuk a széntakarékossági tervünket háromszorosára emelni, mint például Budapest—Ferencváros fűtőház. És ennek okai azok a körülmények, amelyekre rámutattam. A szénbányákból mi hordjuk össze a szénnel rakott kocsikat, mint szorgos hangyák, Kisterenye állomásra, legtöbb esetben túlsúlyos vonatokkal. Ott e vonatokat már várja a 411-es gép, s elindul Kisterenyéről Hatvan állomásra, ahol a *zöld út* már biztosítva van az 1600—2000 tonnás vonat számára. Mi az elmúlt években — igaz nem 1600—2000 tonnával, de 1200—1300 tonnával, zöld út biztosítása mellett 60—70 perc alatt Hatvan állomásra szaladtunk. Ebben az időben túl is teljesítettük széntervünket.

A menetirányítók és a forgalmi szolgálattevők között kétségtelenül javult a kapcsolat a legutóbbi versenyek folyamán, de javult a forgalom kapcsolata is a nagy fűtőházakkal, *annál kevésbé a kis fűtőházakkal.* Itt is meg kellene javítani és szilárdítani a kapcsolatot, az együttműködést. Mert csak akkor teszünk mindannyian eleget a március 4-i párthatározat célkitűzéseinek, az életszínvonal emelésének, ha emeljük termelékenységünket, csökkentjük az önköltséget.

Olyan kommunistákra van szüksége a pártnak és az államnak, akiknek feje, szíve a helyén van, akiknek helytállását a nehéz helyzetek csak szilárdabbá teszik, akik szívósan, engesztelhetetlenül és eredményesen harcolnak a bajok, a hibák ellen.

Cserháti József
mozdonyvezető

A tüzelőanyagigénylések bejelentésének póthatárideje

Az Anyagellátási Igazgatóság felhívja azoknak a vasutas dolgozóknak a figyelmét, akik tüzelőanyag-igénylésüket még nem jelentették be, hogy május 28-ig pótlólag bejelenthetik igénylésüket. A póthatáridő a részletfizetéses és a készpénzfizetéses igények bejelentésére egyaránt vonatkozik. Az utólagos igénybejelentés miatt elmaradt első részletlevonás az esedékes második részlettel együtt kerül levonásra. Az Anyagellátási Igazgatóság kéri a szolgálati főnökségeket, a nyugdíjasokat nyilvántartó állomásokat és a szakszervezet helyi csoportjait, hogy a határidőmódosítást hozzák a dolgozók tudomására.

Balázs Anna:

A családjáért tette?

Az ügyészség vádat emelt Óvári Béla és társai ellen társadalmi tulajdon elsikkasztása miatt. A tettesek harmincnyolcan, a MÁV Északi Járóműjavító ÜV raktárait fosztogatták, elvittek mindent, amihez hozzáférhettek, tízezrekre menő, csak valutáért vásárolható zárolt anyagokat, textiliákat, lúgkövet, bőrt, s összejátszottak, hogy minél zavartalanabbul, minél többet elemelhessenek. A bűnszövetkezés vezetője Óvári Béla, a 11-es számadóság vezetője volt, körötte fonódott, mint a háló, a bűnügy. A másodrendű vádlott Dobos József főszertárnok, két gyermek atyja.

Az állami letartóztató intézet őre vezeti elő.

Szikár, magas ember Dobos József. Orrnyerge besüppedt, félszemére vak, homlokán gyérül a haj.

Ő is éveken át károsította az államot bűntársaival együtt, míg rájöttek és letartóztatták. Három hónapja van előzetes letartóztatásban.

A jegyzőkönyv vallomásai vakmerőségről tanúskodnak. Megdöbbentő kép tárul elém: vihette az állam, a nép vagyonát, mindenki, aki akarta! Dobos József felettese Óvári Béla, akinek kötelessége lett volna az ellenőrzés, maga a fővádlott.

Dobos József akadozva, sóhajtozva beszél. Látszik rajta, hogy fogságában sokszor meghányta-vetette, hogyan is történt és — hogy mit is mondjon, ha rákerül a sor, hogy tisztázza magát. Kétségbeesett erővel kapaszkodik a mentségbe: nem ő a hibás, ő nem gondolta meg, ravaszul belevitték.

De a jegyzőkönyv sok mindent másképp mond, mint ő. Eleinte óvatosságból alig ismer be valamit. Tudta, hogy a lakására is kimennek és tudta, hogy ott mit találhatnak. Mindazt, amnek nyoma volt, bevallotta. A többi csak a vádlottársak vallomásából derült ki, akkor ismerte be ő is, mikor a rendőrség elétárta bűnét, amikor már nem tagadhatott. Vallomásai ellentmondanak egymásnak, nem őszinték. És ő, meg Óvári igyekeznek egymásra tolni a kezdeményezés vádját, így akarnak a súlyosabb büntetéstől szabadulni. Dobos József most is mást okol:

— Először Dunai Géza csoportvezető jött hozzám — mondja. — Megkérdezte, nem lenne-e szükségem flanellra, van egy négyméteres felesleges darab, vigyem haza, jó lesz a gyerekeimnek. Otthagyta a flanellt. Azt hittem ki akarnak próbálni, hogy becsületes ember vagyok-e? Mentem az anyaggal Óvári számadóhoz, az meg rámondta: vigyem csak haza, valóban megtakarították, csak elkallódna. Hát...; mindenki tud ilyesmit használni, akinek családja van... Csak ezt ne tettem volna, akkor tán nem bíznak meg bennem és most nem volnék itt... Mert aztán már... az elsőt követte a többi. Legközelebb elküldtek flanellt vételezni. A Központi Szertárban azonban nem adtak, azt mondták nincs. Jelentettem. Óvári visszaküldött azzal, hogy hagyjak ott Kövesi Józsefnek húsz métert, akkor ad — adott is. Ebből is adtak nekem...; időnkint mindig adtak. Egy idő múlva láttam, hogy mások is jönnek, mindenki viszi az anyagokat, akkor megijedtem. Kértem Óvárit, hogy a szolgálati főnökhöz mehessek kérni a leváltásomat, de nem engedett. Azt mondta, itt ő dirigál és ha talán azt forgatom a fejemben, hogy bejelentem a visszaéléseit, vegyem tudomásul, hogy ő hamarabb jelent majd és börtönbe kerülök. Nem engedtek — sóhajt — kellettem nekik :: És én gyenge voltam... a családomért tettem tessék elhinni, a családomon akartam segíteni...

A családján?

Vecsésen kanyargós az Eötvös utca. Mindenütt orgonabokrok illatoznak, üde a levegő, a kis házak fénylő ablakai ragyognak a napfényben. Szelíd hangulatú, tiszta község: innen járt munkába Dobos József. A ház mögött, amelyben laknak, szép kert, ápolt gyümölcsfák, a veteményes ágyai frissen zöldelnek, az ólban feketefoltos malac kotorászik a moslékban ízesebb falat után.

A lakásban minden tiszta, ápolt. A bútorok sem régiek, a lábosok sem, melyek ott állnak a tűzhelyen. De a szép zománctűzhelyen most nem föl ebéd, Józsika, a tizenkétéves kisfiú és huga, a hétéves Mária, csak kenyeret és szalonnát ebédelnek.

— *Anyátok hol van?*
— *A kórházba ment.*
— *Beteg?*

Józsika tágult, fekete szemében bánat fénylik, mikor felel:

— *Operálni kell.*
— *Már ott is marad?*
— *Nem. Halasztást kér.*

A szomszédasszony mondja, hogy az operáció sürgős volna, de Dobosné nem akar bemenni a kórházba, amíg nem tudja, hogy a férjével mi lesz.

Sietve érkezik haza a magas, sovány asszony. Amint rápillantok, látom egész lényét. Kemény asszony lehet. De most szürkés szeme homályos, véreres, mióta férjét letartóztatták állandóan sír. Arccsontjai kiállnak, bőre sárgás, nemcsak a betegség emészti, hanem a súlyos, rászakadt bánat és a tehetetlenség is.

Halasztást kért az operációra. Pedig az orvos azt mondta, nem lehet halogatni.

— *Ha ezt a két gyereket nem nézném, már nem élnék* — mondja és szeméből bő áradatban megindul a könny. — *Már elemésztettem volna magam* — félig suttogva beszél, mint akinek már panaszkodni sincs ereje. — *Nem tudok egy kis tejet venni a gyerekeknek* — teszi hozzá panaszosan és amint ránézek a két barnabőrű gyerekre, akiknek arcából tágult, fekete szemek néznek rám, látom, hogy ők is sírnak. Együtt sírnak az anyjukkal, némán, hangtalanul, felnőtt, fájdalmas könnyezés ez, nem szipognak, nem emelkedik jobban a mellük, vékony kezecskéik mozdulatlanul fekszenek a térdükön, amint ott ülnek a pokróccal letakart heverő szélén a konyhában. Ráfüggesztett tekintetük anyjukat figyeli rémült, féltő pillantással.

— *Ugyis hiába minden, nem élek én már soká... és nem is megyek operáltatni magam, így legalább hamarosan meghalok* — mondja az asszony fakó hangon és akaratosan összeszorítja keskeny ajkát. — *Jobb lesz nekem.*

A gyerekekre nem gondol, látszik rajta, hogy valójában csak a maga bajának tartja, hogy a férjét letartóztatták. A két fekete szempár nem tartja vissza, hogy ilyen szavakat mondjon. Pedig a két gyermek most tán hosszabb időre elveszítette apját — és ő azzal fenyegeti őket, hogy anyjukat is elvesztik. mégpedig örökre.

A szomszédasszony, alacsony, kendős nénike, aki eddig hallgatva figyelte szavait, most megszólal:

— *Mindig csak ezt mondja Dobosné, hiába beszélek magának, hogy a két gyerekivel törődjön. Ez a két gyerek még boldogságot hozhat magának, de persze, fel kell nevelni őket.*

Dobosné felsír, rekedt, meggyötört hangon zokog:

— *Az én boldogságomnak már régen vége... más gyerek is maradt már árván, majd felnőnek ezek is...*

Remegő kézzel levelezőlapot kotor elő a táskájából és közel emelve könnyes szeméhez, nézi. Férje írta. Átnyújtja nekem. Akkor látom, hogy fordítva nézegette. Irástudatlan, a világból jóformán semmit sem ismer, mint a maga szűk körét, amelyben *egy* erőset, biztosat tudott, a férjét, aki pontosan hozta a fizetést, amíg idáig nem jutott.

— Maga asszony — mondom Dobosnénak — az asszonyoknak több eszük szokott lenni, maga miért nem tartotta vissza a férjét, miért nem mondta, hogy ne hozzon el olyant, ami nem illeti meg? Tudhatta, hogy baj lesz belőle, mindenki tudja, hogy lopni nem szabad, miért engedte?

Megrántja a vállát és újra sír.

— Mert az nagyon egyszerű, hogy most meg akar halni, a gyerekeit meg árvaságra hagyná. Akkor kellett volna tenni a baj ellen, amikor kezdődött. Azzal kezdődött, hogy a férje elhozott állami tulajdont és folytatódott, hogy maga éveken át tűrte. Maga is hibás.

Józsika kísér ki az állomásra. A földre szegezi tekintetét, hallgat. De én megkérdem:

— *Meg szokott verni apád?*

Rázza a fejét:

— *Nem. Nagyon szeret bennünket.*

— *Hát a kishugod, jó tanuló?*

— *Nem nagyon. Azelőtt... azelőtt én foglalkoztam vele, de most...*

Kézlegyintéséből megértem: most semmi kedve hozzá. Most minden felborult kis életében, minden reménytelenné vált, a biztonság, nyugalom eltűnt, sötét kilátástalanság váltotta fel. Anyjuk állandó, keserű sírása, konok halálvágya gyászba borította a gyerekek életét.

— *Ugye, rosszul tette apád?*

— *Rosszul. Nagyon rosszul.*

Most veti rám először sötét szemét és én haragot érzek az apa iránt, aki ilyen bánatba taszította a családot és még azt mondja: értük tette!

Nem tudok szabadulni a képtől: az élet küzdelmei elől megfutamodó, halálra vágyó asszony és a két gyermek arca sokáig kísér. És minduntalan visszatér a börtönben tépelődő ember képe, akit a demokrácia felemelt, bizalmi helyre állított és akit meg lehetett vásárolni négy méter flanell-anyaggal, akinek aztán már nem volt ereje a bűn útján megállni, mindig lejjebb zuhant és magával rántotta családja boldogságát is. Most szánja-bánja: Csak még egyszer becsületesen dolgozhatna! — sírta és elővette a zsebkendőjét és törölgette a könnyeit ő is, hogy a fiatal őr, aki kísérte, nem tudta megállni, halkan odaszólt: Legyen ember, Dobos. Arra gondoljon, amit elkövetett és viselje el, ha megbüntetik érte. Bizony előbb kellett volna gondolkoznia. — Dobos akkor is felsóhajtott: Csak a családomért tettem!

A törvény bűnükre fél évtől tíz évig terjedő börtönbüntetést ír elő. Dobos Józsefen — nem mint ő mondja, filléreket, hanem tízezreket követel az állam. A háló, amelybe önként lépett, megfogta, egyetlen mentsége a szégyenkezés, amit még érezni képes. És most talán megtanulta, hogy a családért csak a tisztesség útján lehe tenni — soha a bűnén!

A jegyzőkönyvi vallomások azt bizonyítják: mindig bátrabban és nagyobb méretekben lopták, hordták a nép vagyonát, melyért annyi veríték hull, annyi becsületes munkáskéz dolgozik szerte az országban. Az ellenőrzés hiánya „segített benne", hogy Dobos József a vádlottak padjára került. A felettesek bűncselekménye rántotta magával a bűntetlen előéletű Dobos Józsefet és ítélte beteg feleségét arra, hogy a halált kívánja — de a teljes bizalom, amit Óváriék élveztek, szintén hibás benne. Büntessék meg a bűnösöket, példájuk visszatart másokat: de szervezzék meg úgy az ellenőrzést, hogy ne is lehessen ilyen bűnt elkövetni, hogy a kezet, amely a nép vagyonához nyúl, már akkor megfoghassa az ellenőrzés, mikor még nem okozott kárt az országnak.

Mi akadályozza a hatvani felvételi épület építkezését

— Ez a forgalmi iroda — mondja az állomásfőnök és úgy mutat körül, mintha már ott lennének a távírógépek, a biztosítóberendezések, a telefonok. Pedig csak üres négy fal között állunk *Hatvan állomás* épülő felvételi épületében, még tető sincs felettünk.

Igaz, három hónappal ezelőtt még nyoma is alig látszott az építkezésnek, ma pedig már kialakult a felvételi épület képe. Az épület 138 méter hosszú lesz, emeletes jobbszárnyában kapnak helyet a forgalmi szolgálat helyiségei, az állomásfőnöki és helyettesi iroda, középen kilenc méter magas, kupolás pénztárcsarnokot építenek, ettől balra, az ugyancsak emeletes épületszárnyban helyezik el a váróhelyiségeket.

A középső pénztárcsarnok kivételével már valamennyi helyiségnek állnak a falai, a balszárnyon már megkezdték az emeleti vasbetonfödémek szerelését.

— A *miskolci Építési Főnökség* dolgozói — mondja *Füstös István* elvtárs, építésvezető — vállalták, hogy a tervezettnél két hónappal előbb, június végére tető alá hozzák az építkezést.

A tervszerű munka és a munkaellátás hiányosságai

A vállalás teljesítése azonban nem olyan egyszerű. Sok nehézséggel kell megküzdeniök az építkezés vezetőinek és dolgozóinak. Az egyik az, hogy *a részletes tervek az építkezéssel párhuzamosan készülnek* az ÚVATERV-nél, sokszor már-már olyan a helyzet, hogy meg kell állni az építkezési munkával, mert a soronkövetkező részletrajz még nincs az építésvezetők kezében. A másik akadály a *munkaerőhiány*.

Az engedélyezett munkáslétszámnak csak a felét sikerült biztosítani, a munkaerőhullámzás igen nagy, a munkafegyelem laza. Ennek a következménye, hogy *áprilisban csak 61 százalékos volt a tervteljesítés*, s a lemaradást még máig sem tudták pótolni.

A munkaerővándorlásnak minden bizonnyal nemcsak az az oka, hogy a környéken kedvezőbb kereseti lehetőségek is kínálkoznak, hanem *a munkaellátás hiányosságai is. Az előregyártott modul-elemekből készült, téglapadlós barakok hidegek, nyirkosak.* A kis mosdóhelyiségben is hideg van, a téglapadló repedésein felbuggyan a víz, lábrácsnak nyoma sincs, de a hálótermekben is feltétlenül szükség lenne gyékény lábszőnyegekre vagy papucsokra és nem utolsó sorban öltözőszekrényekre.

Az építkezés élenjáró brigádjai teljesítményeik emelésével igyekeznek pótolni a munkaerőhiányt, behozni a lemaradást. *Csányi István* sztahanovista kőműves brigádja 180, *Heiter Gyula* munkaérdemrendes, a szakma kétszeres legjobb dolgozója, vasbetonszerelő brigádjával 199, *Horváth Gyula* segédmunkás brigádja 165, *Porubszki* György sztahanovista ácsbrigádja 178, *Fehér Magda* és *Papp Istvánné* segédmunkás brigádja 122—126 százalékos átlagos teljesítményeket mutat fel.

Nem szabad minőségi engedményeket tenni!

A dolgozók az anyagtakarékosságban is igyekeznek minél jobb eredményeket elérni. A rakodásoknál, a szűk rakodóhelyeken sok tégla törik összse, ezeket a szigetelések falazásánál mind felhasználják. Sokat kell még azonban tenniök az építésvezetőknek és a munkavezetőknek a minőség javításáért, *nem szabad elnézniök a kisebb hibákat sem.* A cél nemcsak az, hogy a határidőket a várható prémium reményében előbbre hozzák. Az építkezés minden becsületes dolgozója másik célt is lásson maga előtt, mégpedig azt, hogy egy rendeltetésének mindenben megfelelő felvételi épülettel gazdagítsa vasutunkat és az építkezésnél a minőség és az önköltségcsökkentés szemmeltartásával olyan megtakarítást érjen el, amelynek összegét lakóház, bölcsőde vagy más szociális intézmény építésére lehet fordítani.

KÉRDEZZ — FELELÜNK

A felemelt kilométerpénz-rendszer bevezetése — amelyet május 9-i számunkban ismertettünk — alapjaiban változtatta meg a vonatszemélyzet prémiumrendszerét. A változások élénken foglalkoztatják az utazó személyzetet. Szerkesztőségünkhöz több kérdés érkezett az új kilométerpénz-rendszer egyes vitás, kevésbé érthető kérdéseinek helyes értelmezésére és alkalmazására vonatkozóan. Felhívjuk a mozdonyvezető, fűtő, vonatvezető és vonatkísérő elvtársakat, hogy a felemelt kilométerpénz-rendszer kérdéseit behatóan tanulmányozzák, és az esetleges vitás kérdésekkel forduljanak szerkesztőségünkhöz.

Az alábbiakban válaszolunk néhány, eddig hozzánk érkezett kérdésre.

Virágvölgyi Péter vonatvezető kérdezi:

Igen sok esetben megállapítható, hogy a vonat menetrendje nem felel meg a vonattal szemben támasztott követelményeknek. Van-e lehetőség arra, hogy adott esetben a vonat menetrendjét menetrendi időszakon belül megváltoztassák?

Válasz:

Általában nincsen, mivel ez az egész vonalhálózaton menetrendváltozást okozhat. Az ilyen eseteket azonban jelenteni kell és kivizsgálják. Változtatásra csak akkor van lehetőség, ha a vizsgálat megállapítja, hogy az új menetrend beiktatható az egész vonalhálózat menetrendjének megváltoztatása nélkül.

Győri Zoltán mozdonyvezető kérdezi:

Milyen menetek lehetnek az új rendszerben átállítós menetek?

Válasz:

Több pályaudvarral rendelkező városok pályaudvarai egymásközti forgalmát lebonyolító menetek, amelyek ezt a forgalmat meghatározott fordákban külön erre a célra rendszeresített vontatójárművekkel bonyolítják le. (Például: budapesti körvasút.)

Kis Lőrinc vonatvezető kérdezi:

A vonat menete közben a menetrendtől eltérő tolatásokat el lehet-e számolni egyéb munkaóra-teljesítményként a vonatkíséretnél?

Válasz:

Nem. A vonatkísérők csak a vonat indulása előtt vagy érkezése után felmerült tolatásokat számolhatják el a rendeletben közölt tételekkel ezen a címen.

Nagy Ambrus mozdonyvezető kérdezi:

Hányszor szabad a járműkezelést egy szolgálaton belül elszámolni a mozdonyszemélyzet részére?

Válasz:

Csak egyszer. Ha azonban a fordulótól vagy az eredeti vezényléstől eltérőleg a honos fűtőházba való visszaérkezés után szükségből újabb útra vezénylik a személyzetet, az már új szolgálatnak számit, tehát a kezelés ismét elszámolható, amennyiben a fordában ingamenet nem szerepel.

Gulyás András mozdonyvezető kérdezi:

Hogyan kell elszámolni a rendszeres tolatónak az állomásra visszafelé megtett menetét?

Válasz:

Gépmenetnek.

Varga Máténé jegyvizsgáló kérdezi:

Ha egy útvonalon belül megváltozik a vonatszám, az utazási naplóban hogyan kell vezetni az adatokat?

Válasz:

Vonatátszámozás esetén, ha az átszámozás következtében a menetrendszerinti utazási sebesség is megváltozik, akkor két vagy több sorban kell vezetni az adatokat. Ha az átszámozás következtében a menetrendszerinti utazási sebesség nem változik meg, és újabb leés feljelentkezés sem történik, az adatok egy sorban vezethetők.

BETANÍTOTT GÉPMUNKÁS

Nagy Jánosné, a Nyugati Kocsiszolgálati Főnökség betanított gépmunkása szorgalmasan dolgozik, minőségi munkát végez és átlagos teljesítménye eléri a 113 százalékot.

(Kovács Géza felv.)

KÖSZÖNET

A Szovjetunióból kaptunk egy 120 tonnás gépegységet a csapágygyártás korszerűsítésére. A gépegység elmozdítása meghaladta a szállító vállalatok felkészültségét. A sajtóból értesültünk, hogy a MÁV egyes tereprendezéseknél teljes épületeket mozdított el. Megtudtuk, hogy ezen munkálatokat Módos főfelügyelő elvtárs végzi szovjet módszerek segítségével. Módos elvtárs nemcsak értékes ismereteit adta át, hanem brigádjával vállalta a gép elhelyezését is.

A vállalt feladatot sikeresen, jelentős költség- és időmegtakarítással végre is hajtották.

Az elvtársi segítségért Módos elvtársnak és Som János elvtársnak, valamint brigádjának ezúton kívánunk köszönetet mondani.

FARAGÓ ISTVÁN
Gördülőcsapágygyár.

Hogyan készülnek az őszi forgalomra a Miskolci Járóműjavítóban

Metszően hideg szél söpört végig Miskolc felett, a járműjavító külső vágányaira állított kocsik oldalát kövér esőcseppek paskolták. Mintha az időjárás is figyelmeztetni akarta volna a járműjavító dolgozóit: ősz is lesz ám, az eddiginél is erősebb forgalommal.

Ne legyenek „félreállított" mozdonyok

— Igazán szükségtelen az ilyenforma figyelmeztetés — mondja *Molnár Imre* elvtárs, főmérnök. — Mi már javában az őszi forgalom előkészítésén dolgozunk. Minél több jó, üzembiztos mozdonyt és kocsit akarunk adni a forgalomnak. Munkánk eredményességének egyik fokmérője, hogy áprilisi tervünket 111 százalékra teljesítettük, a mozdonyosztályon sikerült biztosítani a tervek teljesítésének egyenletességét, nincs hónapvégi rohammunka, a kocsiosztályon csökkent a javítások átfutási ideje.

Az átfogó, mondhatnánk „globális" tájékoztatás után a helyszínen, vagyis a mozdony- és kocsiosztályon tájékozódtunk a részletekről. A mozdonyosztályon *Farkas* elvtárs osztályvezető és helyettese, *Tóth* elvtárs így vázolták a helyzetet:

— A legfontosabb feladat: *a darabszámos terv teljesítése mellett a mozdonyjavítás minőségének a fokozása.* Eredményekről is beszélhetünk már, a futópróbákon sokkal kevesebb hiányosság merül fel, mint azelőtt, mozdonyainkat egyszeri futópróbával tudjuk átadni. Azt tervezzük, hogy bevezetjük *a futójavításos mozdonyok patronálását.* Vagyis a műhelyünkben javított mozdonyokat — főként a honos fűtőház gépeire gondolunk — soronkívül fogadjuk futójavításra, a javítási munkát is soronkívül végezzük, hogy a mozdonyjavítás átfutási ideje csökkenjen, a mozdony minél előbb ismét forgalomba állhasson.

A kocsijavítások átfutási idejének csökkentése

— Nagy gondot fordítunk arra — mondották —, hogy *a nagy munka- és anyagigényes mozdonyokat is mielőbb munkába vegyük, ne legyenek félreállított mozdonyok.* Az anyagellátás zökkenői sokszor akadályozzák ezt, főleg a kazánjavításokhoz nem mindig áll rendelkezésünkre megfelelő anyag. Ezen úgy segítünk, hogy az osztályon készítjük el az idomfalakat, elvégezzük az utánmegmunkálásokat.

A kocsiosztályon *Csorba Bálint* elvtárs, osztályvezető a következőket mondotta:

— Keményen küzdünk *a teherkocsi fővizsgák átfutási idejének csökkentéséért.* Az első négy hónapban hónapról hónapra sikerült csökkentenünk az átfutási időt, az előírt nyolc nap helyett az első negyedévi átlag 7,7 nap volt, legutóbb pedig 6 napos átlagot értünk el. Az osztály dolgozói megértették, hogy az őszi forgalom sikere rajtuk is múlik. Ezért növekedik a terven felüli vállalások száma, de ugyanakkor szaporodnak *a minőségi munkára és az önköltségcsökkentésre, anyagtakarékosságra vonatkozó felajánlások* is. Ezeknek köszönhetjük, hogy ebben az évben eddig csupán faanyagnál több mint 80 000 forintot takarítottunk meg, összes anyagmegtakarításunk értéke pedig közel 140 000 forint.

A *Miskolci Járóműjavító* dolgozói, a mozgalmi és a műszaki vezetőkkel együtt, arra törekszenek, hogy az őszi forgalomra való jó felkészülés során visszaszerezzék tavaly, a negyedik negyedévben elvesztett élüzem címüket. És jól tudják, hogy ezt csak az önköltség további csökkentésével, a munka minőségének állandó javításával tudják elérni.

A tervfegyelem betartása mindennapos feladat

Huszonöt évvel ezelőtt még gödrök, sűrű bozót és gaz éktelenítette a rákosrendezői pályaudvar környékét. Rövidesen azonban feltöltötték a területet, elkezdték az építkezést és megkezdhette működését a *Központi Pályafenntartási Telep.*

Az ország minden részéből özönlöttek a sérült, elhasználódott, javításra szoruló váltók, kitérők és a különféle pályafenntartási eszközök. A vonatkísérők, akik látták, hogy ezerszámra indulnak innen útjukra, a *„krampácsok"*, a vasvillák, a *„kapcsolók"*, tréfásan *„kapagyárnak"* nevezték maguk között a telepet. Még ma is így *„becézik"* ezt a fontos üzemet, a *MÁV Felépítményi Vasanyagjavítót*, amely alaposan megnőtt, megizmosodott azóta és ahol ma már ötször annyian dolgoznak, mint valamikor.

A népjólét szülője a munka

Egy gépcsarnok helyett ma már hat üzemrésze van, soksok épülettrésszel. A mult rendszerben csaknem minden munkát kézi erővel végeztek. Ma csúcsesztergapadok, marógépek, haránt- és hosszúgyaluk, lemezollók segítik a dolgozókat. Kétmillió forintot áldozott a dolgozók állama, hogy az embertelenül erős munkától megszabadítsa a munkásokat.

Az üzem dolgozói dicséretes munkát végeztek a felszabadulás első percétől kezdve és sokszor hősi erőfeszítést követelő munkával segítették a rombadöntött vasút újjáépítését, vasutunk fejlődését. A vállalat nem egyszer nyerte el az élüzem címet. Tavaly például 113,4 százalékra teljesítették a tervet, pedig göröngyös volt az út, amely odáig vezetett.

A mi hazánkban a népjólét szülője a munka, az életszínvonal emelkedése egyedül és kizárólag a több, jobb és olcsóbb termelésen múlik. Ennek bizony *nélkülözhetetlen velejárója a tervfegyelem betartása. Róza* Sándor elvtárs, az üzem fiatal gyártásvezetője érzi is a felelősséget a tervfegyelem betartásáért. Nagyon jól tudja, hogy a lazaság milyen károsan érezteti hatását a vasútüzem életében, a vasútépítő vállalatok, a pályafenntartási főnökségek munkájában. Ezért harcol a pártszervezet vezetésével, a szakszervezet segítségével az évi igények időben történő bejelentéséért, a műszaki feltételek biztosításáért.

A tervfegyelem betartásában minden dolgozó anyagilag is érdekelve van, de ez még nem minden. A tervet időre szét kell bontani osztályokra, ezenbelül pedig csoportokra. A műhelyvezetőknek lelkiismeretesen segíteni kell a dolgozókat, hogy a tervet, felemelkedésük anyagi alapját, teljesítsék. Mindezek ellenőrzése és támogatása elsősorban a gyártásvezető kötelessége, de nagy segítséget kap ebben a munkában a kommunista aktíváktól.

A tervfegyelem betartása naponta megújuló küzdelmet jelent. A cél: hét százalékkal növelni ebben az esztendőben az egy főre eső termelékenységet, egyben megszabja a tennivalókat is. Elsősorban a munkafegyelmet kell javítani. Az üzem érzi, hogy havonta minden dolgozóra még ma is két-három kieső munkanap jut. Ennek egyrésze az elmúlt rendszerben kiuzsorázott idősebb dolgozók betegségével függ össze, kisebb részük fegyelemlazításból ered. A munkában álló dolgozók a kommunisták példamutatásával szorgalmasan dolgoznak, hogy ezeket a kieséseket pótolni tudják, a fegyelemlazítókat megrendszabályozzák, mert máskülönben nem készül el a 190 csille és a darabáruk szállításában annyira fontos kontinerek, szállítótartályok egész sora.

A Felépítményi Vasanyagjavító dolgozói jó alapot akarnak teremteni a második ötéves terv indulásához, ezért küzdenek a tervfegyelem betartásáért, a munkafegyelem megszilárdításáért.

Verseny indult a legtisztább váltóért

Budapest-Keleti pályaudvar váltókezelői, váltóőrei és váltótisztítói között verseny indult a legtisztább váltóért. A dolgozók elhatározták, hogy szocialista tulajdonba veszik váltóikat, azokat tisztán tartják a balesetmentesség feltételeinek megfelelően. Azt akarják elérni, hogy a váltók tisztaságáért indított megmozdulásba az állomás minden váltókezelője, váltóőre és váltótisztítója bekapcsolódjon, mert most a nyári forgalom előtt különös jelentősége van annak, hogy az ország legnagyobb személypályaudvarán a váltók tisztán, jól karbantartva álljanak.

Az állomás vezetősége *a versenyben első helyezést elérő dolgozónak, vagy brigádnak 600 forint jutalmat tűzött ki.* A jutalmat a felügyeleti közegek napi értékelése alapján a vasutasnapon adják át.

LEVELEZŐINK írják

HUZAVONÁK

1954 augusztusában áthelyeztek Sztálinvárosból Ujszászra. Az eltelt tíz hónap alatt a pécsi igazgatóság ruhaügyesének nem volt ideje ruhanyilvántartási lapomat a budapesti igazgatóságnak megküldeni, így nem kaphatom meg a nyári ruhámat. Az állomásfőnökség írásbeli kérelmét figyelmenkívül hagyják, ezért az újság hasábjain keresztül szeretném megkérni a pécsi igazgatóság illetékeseit, hogy törődjenek jobban dolgozó társaik ügyével.

Nagy Elemér
főtiszt, Ujszász

★

Egy esztendeje, hogy az Ó-miskolci pályafenntartási főnökségtől a győri pályafenntartási főnökség VIII. pályamesteri szakaszára helyeztek. Mikor ruhajárandóságomért jelentkeztem Győrben, megdöbbenve hallottam, hogy a nyáriruha kiutalásom megtörtént, de azt elküldték Ó-Miskolcra, mert nem szerepelek a nyilvántartásban. Azt hiszem, joggal kérdezem, hogyan lehetséges ez? És vajon miért nem küldik vissza az ó-miskolciak az utalványomat. Már Pesten is jártam az ügyben, de csak ígéretet kaptam. Ezekután nem lehet csodálkozni azon, hogy a termelési értekezleteken napirenden vannak a ruhaproblémák. Megértjük, hogy vannak nehézségek, de miért kell azt hanyagsággal fokozni?

Németh György
előmunkás, VIII. pm. gépkasz, Győr

SEGÍTSÉK SPORTKÖRÜNKET

Tiszatenyő dolgozói nagy érdeklődést tanusítanak a sport iránt, azonban nincs felszerelésünk. Van röplabdapályánk és hálónk, de nincs labdánk. Sok tehetséges asztalitenisz játékosunk van, de nincs ping-pong asztalunk. Labdarúgó felszerelésünk sincs. Kérjük, segítsenek rajtunk. Reméljük, alkalmunk lesz bebizonyítani a sport területén is jó munkánkat.

Rudi Mihály
ÜB-elnök, Tiszatenyő

MÉG MEDDIG VÁRJAK?

Átminősítésemmel kapcsolatos kérvényemet múlt év szeptember 8-án szolgálati úton elküldtem a szegedi igazgatósághoz. Az elintézését januárban megsürgettük, de a mai napig még válaszra sem méltattak.

Tompos Antal
vez. hiv. segéd, Baja

Ifjúsági élet

KÉSZÜLÜNK A DISZ II. KONGRESSZUSÁRA

Részesei vagyunk a győzelemnek

Békéscsaba állomás az első negyedévben az élüzem jelvény tulajdonosa lett. Büszkék rá az állomás dolgozói és mi fiatalok is, akik részesei vagyunk e győzelemnek. Az állomáson dolgozó fiatalok a DISZ II. kongresszusára készülve egyre jobb munkát végeznek. Én az első negyedévben kocsirendező voltam és átlagos teljesítményem felül volt a 100 százalékon, sőt *az utolsó két hónapban — társaimmal együtt — sztahanovista szinten dolgoztunk.*

Nemrégiben forgalmi tanuló lettem. Itt is igyekszem megállni a helyemet, elnyerni oktatóim és feletteseim elismerését. De ez a cél fűti a többi fiatalt is és munkájukkal, tanulásukkal bizonyítják: *méltók a DISZ-tagságra.*

A forgalmi tanulók közül már négyen letették a szakvizsgát. Igaz akadtak olyanok is, akiknek vizsga nem sikerült. De ezek sem csüggednek. A párt-, a DISZ-szervezet és az idősebb dolgozók segítségével pótolni fogják mulasztásukat.

A Szovjetunió népszerűsítésére *képkiállítást rendeztünk* és 2000 látogató aláírását gyűjtöttük össze egy albumban. Tartottunk *Lenin*-ünnepséget is. Szervezeti életünk is sokat javult az utóbbi időben, de még sok a tennivalónk a fiatalok nevelésében, DISZ-szervezetünk erősítésében.

KISS BALÁZS
Békéscsaba

Versenyre „forda" brigádok!

Brigádunk, a *dombóvári DISZ-brigád* jó munkával készül a DISZ II. kongresszusára, amelyet szép eredménnyel szeretnék megünnepelni. Éppen ezért brigádunk a kongresszus tiszteletére *versenyre hívja az ország valamennyi forda szolgálatot teljesítő DISZ-brigádját.* Versenyünkben az a brigád lesz a győztes, amelyik átlagosan a *legmagasabb utazási sebességet éri el, balesetmentesen látja el szolgálatát, a politikai és szakmai oktatásokon a legjobb átlageredményt éri el és a legkevesebb hiányzója lesz. A versenyszempontok között szerepel a munkafegyelem betartása és a vasgyűjtésben elért eredmény is.*

Ezúton kérem a forda DISZ-brigádokat, hogy csatlakozásukról értesítsenek bennünket.

BÓDOGH MIHÁLY
vezető kalauz, Dombóvár

Sok kicsi sokra megy

Üzemünkben két hét óta működnek a DISZ-őrjáratok. A lelkes fiatalok járják a műhelyeket azért, hogy felfedjék a termelékenység emelésének, az önköltség csökkentésének lehetőségeit. Első látszatra talán kis dolgok, amit javasolunk, de *sok kicsi sokra megy, a nép vagyonának minden fillérjével takarékoskodni kell.*

Ilyen javaslat *Magyar József* DISZ-járőré: 1955. március 1 óta a dolgozók kézmosáshoz ammóniák-szóda helyett *„Mersolit"* nevű kéztisztítószert kapnak a 7. D. osztály rendeletére. A *„Mersolit" ára kilónként 13.40 forint — az ammóniák csak 1.50 forintba kerül.* Emellett az új szer nem tisztítja a kezet, viszont kiszárítja a bőrt. *Vincze Gyulának* például a szer használata után orvosi kezelésre volt szüksége. Azóta az új kéztisztítót nem használja senki, a kovácsműhelyben 450 forint értékű, lassan használhatatlanná váló, *„Mersolit"* hányódik. A járőrnek az a javaslata: *adják az olcsóbb, de használható kéztisztítót.*

Az üzem a körfűrész élezéséért évente mintegy 12 000 forintot fizet ki. Pedig lehetne élezni olcsóbban is — *Melegh László* szerszámlakatos újításának bevezetésével. Lehetne... annál is inkább, mert az újítást elfogadtak, az újító 200 forintot kapott, készülékét az újítókiállításon is bemutatták. *A körfűrészt mégis Pestre küldik élezni.*

Bódis Zoltán ifi technikus járőre szerint: az O. H. telep közelében lévő kátránymelegítő rossz helyen van és tűzveszélyes is. El kellene vinni a kocsiosztályi kifőző mögé. A kifőzőből a falon átvezetett gőzzel lehetne melegíteni a kátrányt. Az áthelyezésnek kettős haszna lenne: megszűnne a tűzveszély és egy ember munkáját meg lehetne takarítani.

Az eltelt két hét alatt számos javaslatot tettek a járőrök. A sok javaslatnak minden bizonnyal csak egy részét lehet megvalósítani, de ezek is elősegítik, hogy üzemünkben jobb legyen a munka, eredményesebb a harc a párt *Központi Vezetősége* határozatának megvalósításáért.

LŐRINCZ ERNŐ.
a Szombathelyi Jj. ÜV. DISZ-bizottságának titkára

A vasgyűjtő-hónap eddigi eredménye

Vasárnap megmozdult az üzemek fiatalsága, hogy az országos vasgyűjtő-napon döntő rohamra induljon a vasgyűjtőhónap sikeréért. A vasút fiataljai is ott voltak a rohamozók között és eredményes gyűjtéssel járultak hozzá, hogy minél több vashulladék kerüljön a gyűjtőhelyekre. Különösen a járóműjavító vállalatok DISZ-szervezetei tettek ki magukért, de a kisebb üzemekben, üzemi főnökségeken, fűtőházakban, állomásokon is jó eredményeket értek el a fiatalok, akiknek az idősebb dolgozók is lelkesen segítettek. A vasárnapi gyűjtés számbavétele még folyik, de máris bizonyos, hogy sokszáz tonnával növeli a vasút területén összegyűjtött vashulladékot.

A DISZ Központi Vezetősége a vasgyűjtésben legjobb eredményt elérő vasutas DISZ-szervezeteknek is *értékes díjakat* tüzött ki. A vasárnapi gyűjtés alapján és a hátralévő másfél hét alatt dől el, melyik szervezet nyeri az első díjat, *egy világvevő rádiót*, a másodikat, *egy teljes röplabdafelszerelést* és a harmadikat, *egy asztalitenisz felszerelést.*

A vasuti szolgálati helyeken már a hónap első felében jelentős mennyiségű vashulladék gyűlt össze. Alant kimutatást közlünk arról a vasmennyiségről, amelyet az igazgatóságok, járóműjavítók és az egyéb vasuti üzemek *május 14-ig átadtak az állami gyűjtőszerveknek.*

Budapesti igazgatóság: 447.4 tonna kovácsoltvas, 27,7 tonna öntöttvas.

Debreceni igazgatóság: 31,9 tonna kovácsoltvas.

Miskolci igazgatóság: 56,7 tonna kovácsoltvas.

Pécsi igazgatóság: 48.7 tonna kovácsoltvas, 6,7 tonna öntvény.

Szegedi igazgatóság: 119.1 tonna kovácsoltvas, 4,6 tonna öntvény.

Szombathelyi igazgatóság: 40 tonna kovácsoltvas.

Landler Jenő Járóműjavító: 541.6 tonna kovácsoltvas, 13,9 tonna öntöttvas.

Északi Járóműjavító: 388,5 tonna kovácsoltvas.

Debreceni Járóműjavító: 395,5 tonna kovácsoltvas, 49,8 tonna öntöttvas.

Miskolci Járóműjavító: 116,9 tonna kovácsoltvas.

Szolnoki Járóműjavító: 269 tonna kovácsoltvas, 25 tonna öntöttvas.

Szombathelyi Járóműjavító: 140 tonna kovácsoltvas.

Felépítményi Vasanyagjavító: 261,5 tonna kovácsoltvas.

Hídépítő Főnökség: 49.6 tonna kovácsoltvas.

Kitérőgyártó Vállalat: 87,7 tonna kovácsoltvas.

Összesen tehát 3651.5 tonna hulladékvasat adtak át május 14-ig a járóműjavítók és az egyéb vasuti szolgálati helyek a gyűjtő szerveknek.

A DISZ-szervezetek az elkövetkező napokban sem hagyják ellanyhulni a fiatalok lendületét. Szocializmust építő országunkban egyre több fémre, vasra van szükség iparunk fokozott fejlesztése, a népjólét állandó emelése érdekében. A vasutas fiatalok munkája is segíti ennek a célnak eredményesebb, gyorsabb elérését.

HÍREK

— ERKEL FERENCRŐL nevezik el a miskolci kultúrotthont. A névadó ünnepségre május 28-án 19 órakor kerül sor.

— ÜZEMBEHELYEZTÉK május 13-án *Isaszeg—Gödöllő* között a menetirányváltásos, önműködő térközbiztosító berendezést. *Szár* állomáson váltó- és vágányfoglaltságos egyközpontos állomási biztosítóberendezést helyeztek üzembe. A berendezéseket magyar dolgozók tervezték és készítették.

— AZ EGYMILLIÓ FORINT költséggel Békéscsabán épülő öltöző és mosdóhelyiség munkálatai befejezéshez közelednek.

— SAJÁT CÉLJAIKRA HASZNÁLTÁK FEL a dolgozók által befizetett ebédpénzt Körmöczi Sándor fűtőházi pénztárnok és Pető Erzsébet konyhai alkalmazott Székesfehérvárott. A vasúti rendőrség eljárást indított ellenük.

— „A KÖLEKEDÉS RÉGEN ÉS MA" címmel ismeretterjesztő előadás-sorozatot indított a Társadalom és Természettudományi Ismeretterjesztő Társulat. Az előadásokat pénteki napokon 17.45 órakor tartják az Ut- Vasúttervező V. kultúrtermében (V., Molotov tér 1).

— CSALÁDI ÜDÜLŐ ÉPÜL a vasúti főosztály dolgozói részére *Balatonszemesen.* Az üdülő május hó végére elkészül.

— 424-ES TIPUSÚ MOZDONYOKAT készít a MÁV részére a MÁVAG Mozdony és Gépgyár. Az első kettőt már átadták, újabb két mozdonyt futópróbára küldtek.

— A GYERMEKNAP ALKALMÁBÓL május 29-én a budapesti politikai osztály a területi bizottsággal karöltve nagyszabású kultúrműsort rendez a Széchenyi-hegyen 15 órától 19 óráig. A műsor keretében a legjobb vasutas gyermekcsoportok mellett neves fővárosi művészek is fellépnek.

— KÖZEL EGYMILLIÓ forint költséggel megindult a *zalaegerszegi* fűtőházban a mosdó és öltöző építése.

— TÁRSADALMI TULAJDON ELLEN ELKÖVETETT LOPÁS bűntette miatt eljárás indult Marton Antal vonatkísérő, veszprémi lakos ellen, mert építőanyagot lopott.

— „SINEK KÖZÖTT" címen megjelent a vasúti főosztály irodalmi körének lapja. A májusi első szám beköszöntője abban jelöli meg az irodalmi kör és a lap feladatát, hogy a vasutas dolgozók érdeklődését felkeltse az irodalmi kérdések és a művészeti problémák iránt s maga köré tömörítse az írással foglalkozó vasutas dolgozókat.

LAKASCSERE

Alsógödön, állomás közelében lévő veranda, szoba-konyha, éléskamrából álló villalakásomat elcserélném budapesti egy szoba komfortos lakásért, lehetőleg nyugdíjassal. Érdeklődni lehet Budapest, VII., Damjanich utca 31/a III. 11. sz. este 7—8 óra között.

Elcserélném székesfehérvári kétszobás összkomfortos lakásomat ugyanolyan, vagy esetleg egyszobás intézeti lakásért, Budapest területén. Cím: Berentel András, Székesfehérvár, Fürst Sándor utca 72. II. 5.

Elcserélném központi fekvésű egyszoba-konyhás lakásomat kétszobásért, esetleg komfortosért. Érdeklődni lehet levélben Bender Miklósné, Budapest VI., Rózsa Ferenc utca 57. föld. 4.

Kétszobás összkomfortos bérleti és egyszoba-konyhás főbérleti, nem intézeti lakásomat elcserélném kétszobás összkomfortos, vagy háromszobás komfortos nem intézeti lakásért Budapest területén. Érdeklődni lehet Dékány Lajosnénál I. Vasúti Főosztály, telefon: 33—17, vagy 220—660/260, 8 órától 17 óráig.

Budapest, XV. kerület, Ady tér 13., I. emelet 6. szám alatt lévő 1 szoba, konyha, veranda, éléskamrából álló szolgálati lakásomat elcserélném Budapest területén lévő szoba-konyhás lakásért. Lakásom kertes házban van, a 67-es villamos végállomása mellett. Baromfi- és sertéstartás engedélyezve. Érdeklődni lehet: Dallos Ferenc, Landler Jenő Járóműjavító, telefon: 18—44.

Bírálataink nyomában

„Idejében szólunk" címmel közöltük május 9-i lapunkban Zombori Sándor elvtárs levelét, a kiskőrösi felvételi épület hiányosságairól. *Tóth* elvtárs, a szegedi igazgatóság II. osztály főnöke a levél nyomán intézkedett, hogy a padozatburkolat és tetőszigetelés javításait július 1-ig, a központi fűtés munkáit augusztus 1-ig elvégezzék.

„Akta vagy ember" cím alatt március 28-i számunkban bíráltuk a MÁV nyugdíjhivatal és a KEH munkáját *Bulyáki Erzsébet* árvasegélyügyével kapcsolatban. A szakszervezeti központ megvizsgálta az ügyet és értesítette szerkesztőségünket, hogy a panaszt orvosolták.

„Sötét ügy" című Ütközőnkben március 28-án kifogásoltuk, hogy *Tárnokon* a laktanya és WC közötti úton nem szerelték fel a villanyt. A szükséges munkálatokat azóta elvégezték.

„Hol van a bádog" cím alatt április 25-i számunkban megjelent *Pozsár András* elvtárs levele. *Horváth* elvtárs a szegedi igazgatóság II. osztály helyettes főnöke közölte szerkesztőségünkkel, hogy a kiutalt bádogot a békéscsabai és mezőtúri felvételi épületeknél és a békéscsabai fűtőháznál használták fel. Intézkedtek, hogy a gyomai áruraktár hiányzó csatornáját június hó végéig felszereljék.

„Anyagbőség Csongerben" című Ütközőnkre közölte a debreceni igazgatóság II. osztályának vezetője, hogy a fegyelmi vizsgálatot a debreceni igazgatóság márciusban lefolytatta és megállapította, a társadalmi tulajdonra veszélyes cselekmények elkövetését. Ezért az első fokú fegyelmi hatóság a vétkes dolgozókkal szemben eljárt és a mátészalkai járási ügyészséghez a bűnvádi feljelentést is megtette.

B. Kiss Mihály elvtárs elpanaszolta, hogy az 1952-ben esedékes BB-kabátját nem kapta meg. Közbenjárásunkra a budapesti igazgatóság anyagosztálya közölte, hogy Kiss elvtárs májusban megkapja a bundakabátot.

Ifjúsági béketalálkozó Várpalotán

Május 15-én, verőfényes napra ébredt *Várpalota állomás.* Mintegy 300 vasutas fiatal érkezett ezen a napon Várpalotára a szombathelyi igazgatóság politikai osztálya ifjúsági alosztályához tartozó DISZ-szervezetek fiataljai, hogy a Várpalota állomás és az inotai „November 7 Erőmű" fiataljaival együtt, ifjúsági béketalálkozót tartsanak.

Az ünnepélyes fogadtatás után a fiatalok az erőműhöz mentek, ahol a feldíszített kapunál *Czimondor* elvtárs, DISZ-titkár üdvözölte a vendégeket. A fiatalok ezután meglátogatták az erőművet és elbeszélgettek a dolgozókkal. Sok érdekes élménnyel és tapasztalattal végződött üzemlátogatás után, a találkozó részvevői közös ebéden vettek részt.

A délutáni program első pontja a várpalotai fiatalok békefelhívásának ismertetése volt. A részvevők egyhangú lelkesedéssel tették magukévá a felhívást, hogy a fiatalok tegyenek meg mindent a békéért, a békemozgalom erősítése érdekében.

A délután hátralévő részében kultúrműsor, sportműsor szórakoztatta a találkozó részvevőit. A sportműsor kiemelkedő eseménye a Szombathelyi Járóműjavító és a Várpalotai Törekvés labdarúgó-csapatának barátságos mérkőzése volt. A sportszerű keretek között lezajlott mérkőzés a várpalotaiak 8:2 arányú győzelmével végződött.

A jól sikerült találkozót táncmulatság fejezte be.

SPORT

SZÁMUNKRA LEGFONTOSABB A TÖMEGSPORT

— A Törekvés SE választmányi ülése —

A Törekvés SE Országos Választmánya május 20-án kibővített választmányi ülést tartott. A napirend rendkívül fontos kérdéssel, pártunk Központi Vezetőségének 1954 decemberi és 1955 márciusi határozata alapján a sportegyesületek feladataival foglalkozott.

A napirend előadója Soproni József elvtárs, a Törekvés elnöke három fő kérdés köré csoportosította beszámolóját: **a tömegsport kérdése; a sportolók elkötelezi, politikai nevelése, valamint a pénzügyi és gazdasági munka feladata.**

A tömegsportról szólva emlitette az előadó az elért eredményeket, majd megállapította, hogy az eredmények nem kielégítőek, nem állnak arányban azzal a támogatással, amelyet pártunk és államunk a szakszervezetnek juttat sportmozgalmunk fejlesztése céljából. A hibák okát az elnökség abban látja, hogy az **Országos Elnökségtől kezdve, egészen a sportkörökig előtérbe került a túlzott minőséghajhászás. Emiatt lebecsülik, elhanyagolják a tömegsportot.** Nem látják világosan, hogy számunkra legfontosabb a tömegsport, de minőségi is csak ott lehet, ahol széles tömegsport a szilárd alap. Ezekből a helytelen nézetekből következik, hogy egyes helyeken sportkörök összevonására, szakosztályok felszámolására tesznek kísérletet, azzal az indokkal, hogy minőségi sportkört hoznak létre. Ha érvényesülnének ezek a törekvések, akkor a dolgozók száz, sőt ezrei esnének el a sportolás lehetőségétől.

Az üzemek elhanyagolják az üzemrészek közötti versenyeket. Alig van olyan üzem, ahol állandóan működő sportcsoport lenne. A sportmunka területén lévő hiányosságok abból is adódnak, hogy a sportkörök munkájába nem vonják be a DISZ-szervezeteket és az üzemi bizottságokat. Igaz, sok helyen a DISZ sem mutat valami túl sok aktivitást. De nagyon helytelen az, hogy emiatt a sportkörök lemondanak a DISZ-szervezet támogatásáról.

A sportolók nevelésével kapcsolatban Soproni elvtárs rámutatott arra, hogy a sportolók között **az általánosnál elterjedtebb a burzsoá gondolkodás, az anyagiasság, a munkanélküli életmód, a kozmopolitizmus, az erkölcstelenség.** Ez következik abból, hogy a sportszervezetek, a párt- és tömegszervezetek nem foglalkoznak rendszeresen a sportolók erkölcspolitikai nevelésével. A sportoló ifjúság erkölcspolitikai nevelését munkánk középpontjába kell állítani.

Általános jelenség, hogy a sportvezetők elhanyagolják a nevelőmunkát. Ez adódik abból is, hogy a sportvezetők nagy része politikailag képzetlen és nem is törekszik politikai képzettsége fejlesztésére.

Sok helyen az anyagiasság oka, a baráti körök helytelen működésében is kereshető. A baráti körök az egész sportkör barátai és nemcsak a labdarúgó-csapatoké. Mégis a gyakorlat az, hogy a baráti körök külön független vezetőséget alakítanak, külön OTP-számlát vezetnek, mint például Debrecenben és a befolyó összegből a labdarúgókat „alándékozzák". **A baráti köröknek az a célja, hogy erkölcsi és anyagi támogatással segítsék sportköreiket egyre jobb eredmények eléréséhez,** de nem az a célja, hogy beleszóljanak nem egyszer még a csapat összeállításába is. A baráti kör anyagi támogatását a sportkör úgy használja fel, hogy az az egész sportkör fejlődését segítse.

A költségvetéseket rosszul állították össze. A súlyponti sportágakra nem, vagy csak kis összegeket terveztek a költségvetésben. Például a jól működő Szolnoki Törekvés kerékpár szakosztálya a sportkörtől nem kapott költségkeretet. A súlyponti sportágak fejlesztéséért következetesen kell harcolni. El kell érni, hogy legkésőbb 1956 végéig a súlyponti sportágakban — atlétika, torna, kerékpár, úszás — az összes sportolók 30 százaléka legyen.

A pénzügyi és gazdasági munkáról szólva elmondotta Soproni elvtárs, hogy érvényesíteni kell ezen a területen is a párthatározatot, mely a maximális takarékosságot, a költségvetési és pénzügyi fegyelem megszilárdítását, a társadalmi tulajdon védelmét írja elő. Csökkenteni kell bizonyos fokig az anyagi eszközöket. Ennek ellenére **a rendelkezésre álló anyagiak ésszerű felhasználás mellett kielégítik a szükségletet, biztosítják a fejlődést, lehetővé teszik a tömegsport fejlesztésére irányuló törekvést.**

Sportköreink legnagyobb hibája, hogy túlnyomórészt kizárólag központi támogatásra építenek és kevés erőfeszítést tesznek saját kezdeményezéseikből a bevételek fokozására. Az első negyedévi tapasztalatok azt mutatják, hogy súlyos hibák vannak a tagdíjfizetés terén is. A sportolóknak alig 50 százaléka fizet tagdíjat. 1955. július 1-től megvalósítják azt a gyakorlatot, hogy amelyik sportkör a tagdíjbefizetést nem teljesíti, annak a lemaradás mértékének megfelelő összeggel csökkentik a támogatást.

Sokkal nagyobb gondot kell fordítani a sportszerek, felszerelések megőrzésére. Sok helyen tapasztalható, hogy a felszerelékeket nem kezelik kellő gonddal, emiatt a felszerelések idő előtt tönkremennek. Meg kell szüntetni azt, hogy a sportolók hazahordják felszerelésüket és azt odahaza használják.

A beszámolót követő vitában sokan szóltak fel. De meg kell mondani, hogy a felszólalók többsége nem foglalkozott a legfőbb problémákkal. A legtöbbet az edzők fizetéséről és általában a pénzügyi kérdésekről beszéltek. Alig került szóba a DISZ-szervezet munkája, feladata a sportkörök támogatásánál. A sportolók neveléséről is kevés felszólalás hangzott el és a társadalmi tulajdon védelme sem kapott kellő hangot a felszólalók részéről. Ez csökkentette az értekezlet eredményességét.

Szinte mindenki a hibákról beszélt. Ez abból eredt, hogy a beszámoló is igen negatív képet festett a Törekvés munkájáról. Hasonlóképpen a beszámolót lehet okolni amiatt is, hogy a DISZ tevékenysége elsikkadt az értekezleten. Maga a beszámoló csak általánosságban vetette fel ezt a kérdést. Nem beszélt például olyan fontos feladatról, mint a VIT tiszteletére indított jelvényszerző versenyek jelentősége és a sportkörök ezzel kapcsolatos feladata. Hibának tartjuk, hogy a választmányi ülésen nem volt jelen a DISZ képviselője. Kétségtelen, hogy ez is hozzájárult ahhoz, hogy a DISZ-szervezet háttérbe szorult.

A Törekvés I. női csapata országos csúcsot állított fel a budapesti teke-csapatbajnokságban

A budapesti teke-csapatbajnokság lejutóbbi fordulójában a női I. osztályban kiemelkedő eredmény született: a Törekvés I. csapata 1744 fát dobott és ezzel országos csúcsot állított fel. Négyfőnyi női csapatok idén versenyeznek először és ez az eredmény az első négyes csapatcsúcs. 1700 fán felül még nem dobtak négyes női csapatok.

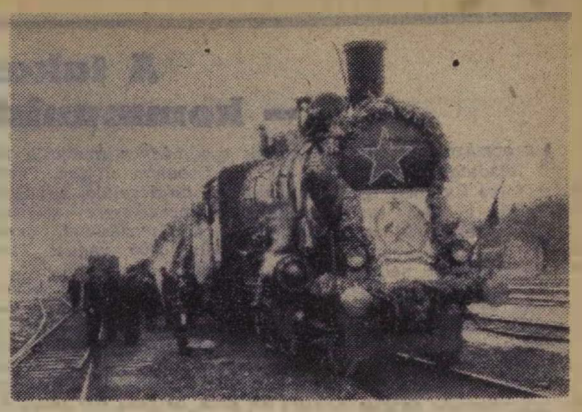
SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Lapalapitók: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 63 sz. — Telefon: 228—995 428—817, 428—832, Üzemi telefon: 16—76 30—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18.000 példány. Sajtóra leadva: Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 22. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. MÁJUS 30.



Az első szénnel rakott irányvonatot, amely áthaladt az északi összekötő vasúti hídon, ünnepélyesen indították Dorogról. (Simonyi Miklós felv.)

Új híd feszül a Dunán

— Ünnepélyesen felavatták az északi összekötő vasúti hidat —

Nagy ünnepre gyűlt össze Angyalföld, Ujpest és Óbuda dolgozó népe. Eljöttek Rákosrendező, Angyalföld állomás és Óbuda állomás vasutas dolgozói is május 21-én, hogy egy új híd születését ünnepeljék. Felavatták Magyarország leghosszabb vasúti hídját, az újpesti vasúti dunahidat. Több évi megfeszített munka eredménye az új híd. Nem is egy híd ez, hanem kettő. Ujpestről a Népszigetre, a kis öbölág fölött ível az egyik, a Népszigetről Óbudára vezet a másik, a Duna nagy folyamága fölött.

Bebrits elvtárs ünnepi beszédét mondja. Mellette balról Hidas István és Kovács István elvtársak, jobbról Pongrácz Kálmán és Katona Antal elvtársak állnak. (Németh Gyula felv.)

A híd forgalombahelyezési ünnepségén megjelentek *Hidas* István, *Kovács* István és *Mekis* József elvtársak, az MDP Politikai Bizottságának tagjai, *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Szabó* János elvtárs, város- és községgazdálkodási miniszter, *Pongrácz* Kálmán elvtárs, Budapest Főváros Tanácsa végrehajtó bizottsága elnöke.

Ezen a napon azokat ünnepelték, akik három éven keresztül a téli fagyban és a nyári hőségben egyaránt helytálltak a Duna fölött épülő hídon. Nekik szólt az ünnepség, hozzájuk szóltak *Csanádi* György elvtárs, MÁV vezérigazgató megnyitó szavai, *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepi beszéde.

A miniszter elvtárs köszönetét fejezte ki mindazoknak, akik részesei voltak annak, hogy felépült az ország legnagyobb vasúti hídja, majd méltatta a híd elkészültének jelentőségét.

— Mindenekelőtt a hős hídépítőket, a Hídépítő Vállalat, a MÁVAG és a vasúti építő vállalatok dolgozóit illeti a dicsőség és elismerés, akiknek lelkes odaadó munkája nyomán öt hónappal a határidő előtt felépült a híd — mondotta.

— Ez az új vasúti híd megszünteti azt a szükségmegoldást, hogy a főváros büszkeségét jelentő Sztálin-hídon tehervonatoknak kelljen áthaladniok. E vonatok nem füstölik be többé a Duna partján lévő fürdőinket, sétányainkat, gyermekjátszótereinket és a Déli vasúttól a Margit-hídig terjedő szakaszon nem zavarják a villamosforgalmat.

— Nagy harc dicsőséges győzelmét ünnepeljük — folytatta. — Köszönet illet minden dolgozót, aki részese volt annak a munkának, amellyel 2000 tonna cementet, 10 000 tonna betont, 5560 tonna vasat csaknem egy kilométer hosszúságú vasszerkezettel rendelkező Duna-híddá alakítottak át és 40 000 köbméter földet mozgattak meg. Az országos teherforgalmi hálózatban 100 kilométeres rövidítést jelent az új híd építése. Dorogról már nem kell nagy kerülővel Pestre szalíttani a szenet, megszüntethetjük Buda-Császárfürdő állomás vasúti személyforgalmát is. Ezentúl a Dorogról jövő irányvonatok már egyenes uton haladhatnak Rákosrendezőre, az utasokat pedig egész a Nyugati pályaudvarig viszik a vonatok.

— A köszönet és elismerés hangján kell szólnunk azokról a mérnökökről, technikusokról, akik irányították a hídépítést. A Kossuth-díjas *Sávoly* Pál, *Kovács* Alajos és *Papp* Tibor, valamint *Nagypál* Sándor, *Szilágyi* Dezső és *Rokla* Miklós hervadhatatlan érdemeket szereztek az újpesti vasúti dunahíd építésénél. Meg kell emlékezni *Lőrincz* Sándor és *Nedelka* Ferenc szerelőkről, a *Papp* kőműves- és a *Pálinkás* ácsbrigádok tagjairól is.

A miniszter elvtárs beszédében kifejezte azt a kívánságát, amit valamennyien így érzünk: *„Maradjon meg békében ez a híd egész életében sérülés nélkül."*

A miniszter elvtárs befejezésül arról beszélt, hogy mindannyiunk kötelessége, hogy éberen vigyázzunk új hídunkra, mint ahogy vigyáznunk kell békénkre, békés építőmunkánkra, amelyre a varsói szerződés is kötelez bennünket.

Az ünnepi beszéd végén Dorog irányából egy szénnel rakott feldíszített tehervonat robogott át a hídon és átszakította a kifeszített nemzetiszínű szalagot.

A miniszter beszéde után *Pongrácz* Kálmán elvtárs, a Fővárosi Tanács végrehajtó bizottságának elnöke üdvözölte a híd építőit.

Arató Károly elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője a vasutas dolgozók nevében mondott köszönetet az új híd építőinek. Igérte, hogy a vasutasok méltón gondozzák és használják majd az új alkotást.

A feldíszített személyvonat áthaladt a hídon. A vonat mellett az emberek mindenütt boldogan üdvözölték az első személyvonatot.

Pártunk és kormányunk tettekkel is kifejezte köszönetét és elismerését a híd hős építőinek. Számos kormánykitüntetést adományoztak és 100 000 forinttal jutalmazták a hős hídépítőket, akiknek jó munkája nyomán uj híd feszül a Duna felett.

37 millió forint értékű megtakarítás az éves terv túlteljesítésére tett vállalásokban

A vasút területén egyre szélesedik az éves tervek túlteljesítésére, a negyedéves tervek dekádról dekádra való teljesítésére indított mozgalom. A vasúti szolgálati helyek mind nagyobb számban csatlakoznak a 20 budapesti üzem kezdeményezéséhez és értékes vállalásokat tesznek. Csaknem minden csatlakozásban szerepel az önköltségcsökkentés és az anyagtakarékosság vállalása. Az eddigi csatlakozások során a vasutas dolgozók összesen *több mint 37 millió forintot kitevő önköltségcsökkentést és anyagmegtakarítást vállaltak.*

KIEMELKEDIK A VÁLLALÁSOK KÖZÜL

Budapest-Nyugati pályaudvar dolgozóinak felajánlása. Vállalták, hogy az elmúlt évhez viszonyítva 15 000 tonnával több árut szállítanak és a kocsik jó kihasználásával 356 teherkocsit megtakarítanak. Negyedéves tervüket minden hónapban hat nappal a határidő előtt teljesítik. A kocsiforduló meggyorsítása végett az év végéig a rakodási időt az előző évhez viszonyítva 8933 órával csökkentik. Az egy kocsira eső tolatási időnél a múlt évhez képest 1200 tolatási órát takarítanak meg. Az önköltségcsökkentés és az anyagtakarékosság érdekében tett vállalásaikkal együtt összesen *192 ezer forintot takarítanak meg.*

HAVI 50 000 TONNA TÚLSÚLY

továbbítását vállalták csatlakozásukban *Nyiregyháza fűtőház* dolgozói. A tervezett havonkénti százelegytonna kilométert 5 százalékkal túlteljesítik, munkás- és személyvonataik vontatási késését 1 százalék alá csökkentik, a fiókműhely pedig a visszatérő javításokat 2 százalék alá szorítja. Évi tervüket december 18-ra teljes egészében befejezik. *(Ertsey László leveléből.)*

2500 TONNA SZENET TAKARÍTANAK MEG

december 15-ig a tapolcai fűtőház dolgozói. Ez pénzértékben 475 000 forint. A fiókműhely *december 10-én befejezi évi tervét,* úgy, hogy ekkorra a soproni fűtőháztól vállalt mozdony részlegvizsgáját is elvégzi és 1956. évről két mozdony időszakos vizsgáját előre hozza. *(Dancs József leveléből.)*

Fények Borsod felett

Gólyák köröznek az Avas-tető felett. Magasan, méltóságteljesen úsznak a kék égbolt alatt. Az avasi kilátón állunk, magasan a város peremén, ahonnan apró miniatürnek tetszik a házrengeteg. Látom a Bükk-hegység tágyan és haragosan zöld lankáin a borsodi iparvidék lüktető szívét, Miskolcot, a szinek gyönyörű változatában.

A közeli völgykatlan bejáratánál a kékeslila ködöt áttöri a nap. A várossal már szinte egybeolvadva, a Diósgyőri-Vasgyár gőzölgő, füstöt gomolyogtató kéményei ágaskodnak üvegtetős csarnokok, a kohók és épületek rengetegében. Fenséges látványt rejt ölén a borsodi táj. S ha még magasabbra emelkedhetnénk, akkor ott láthatnánk a borsodi olajkutakat, a hejőcsabai cementgyárat, a miskolci egyetemi várost, az új sugárutat a kettősvágányú villamossal, a selyemréti vasutas lakóépületeket. Ott láthatnánk a mályi téglagyárat, a berentei gigászi hőerőművet, tőszomszédságában az óriási vegyikombinátot és nem sokkal arrébb Kazincbarcikát, az egyre épülő, szépülő drágakövet, az új szocialista várost.

Most Kazincbarcikát keressük fel... A szuhavölgyi szén és a rudabányai vasérc itt ad egymásnak találkozót. Sok száz kocsi alapanyag, amely szüntelenül táplálja a régi barcikai és az új, a kilométereken át terjedő berentei erőművet és a vegyikombinát éhes torkát. A közeli Ózd és a helybeli szénbánya is csak növeli az állomás feladatait, felelősségét. Az erőmű jelenleg még csak két gépegységgel dolgozik, de máris száz vagon szén tűnik el naponta feneketlen gyomrában. Az állomás dolgozói huszonnégy óra leforgása alatt a kocsik százait rendezik. Jó munkájukkal segítik a környező üzemek teljesítményét.

Februárban ünnepélyesen avatták élüzemmé az állomást, és májusban egy kisebb baleset miatt maradtak ki az új élüzemek sorából. Ez azonban nem csüggesztette el őket, a második negyedévben is élüzem szinten dolgoznak. Áprilisban 122 százalékra teljesítették tervüket. *Hortobágyi János* elvtárs, az állomás főnöke büszkén számol be arról, hogy a dolgozók közül harmincan nyerték el a sztahanovista címet, egy kiváló vasutasuk van és négy olyan dolgozó, akik birtokosai *„a szalonna kiváló dolgozója"* címnek. A kazincbarcikai vasutasok áldozatkész és sokszor hősi helytállást követelő munkáját pártunk és kormányunk is elismerte: 63 vasutas kapta meg a *„Kazincbarcika építéséért"* elnevezésű emlékérmet.

A verseny nyilvánossága eleven, élő az állomáson. Hirdeti, hogy *Gáspár Jenő, Steinbauer László* és *Lőwei Lajos* rendelkező forgalmi szolgálattevők nemes vetélkedésben 108—112 százalékra teljesítik tervüket. És a többiek, *Ujpál László* térfelvigyázó, *Dékány Sarolta* teljesítményértékelő, *Sósik János* szolgálatvezető váltóőr, *Kovács Sándor* tolatásvezető, *Marsi József* kocsirendező és sok-sok társuk, együttműködve a fűtőház, a pályafenntartás dolgozóival, biztosítják az iparvidék zavartalan vasúti munkáját. Csatlakoztak a húsz budapesti üzem felhívásához és valamennyien megtették felajánlásaikat a DISZ II. kongresszusára, az alkotmány ünnepére és a vasutasnapra. Ezek a vállalások lendületről, harcosságról tanúskodnak. Hogy eredményeiket növelni tudják, s megszabaduljanak a hiányosságoktól, az egymást váltó dolgozók együttesen megbeszélik a végzett munkát. Ezáltal mindenről értesülnek, ami a munka megkezdéséhez, a hiányosságok kiküszöböléséhez szükséges. Az eredmények egy része ennek köszönhető. De segíti az oktatás színvonalának megjavulása is. Egy-egy forgalmi szolgálattevő felelősséget vállalt brigádja felkészüléséért, az oktatáson való részvételért. Ma már az állomás dolgozóinak 98 százaléka rendszeresen jár szakmai oktatásra, ami a féléri vizsgáztatáson is éreztette jó hatását.

Ami nélkül nincs előrehaladás

Az eredmények arról beszélnek, hogy az állomás munkájában érvényesül a munkásosztály forradalmi pártjának irányító, vezető szerepe. Pártunk március 4-i határozata megállapítja, hogy *„ennek biztosítása nélkül nincs népi demokrácia!"* — nincs előrehaladás, nem születhetnek tartós eredmények. Az állomás szakmai vezetője, *Hortobágyi* elvtárs tudja ezt, és csak ritkán feledkezik meg róla, mint legutóbb a jutalmazások elbírálásánál tette. *Rácz* elvtárs, a pártszervezet titkára azonban éberen őrködik és elutasítja a párt vezető szerepét csökkenteni akaró törekvéseket, mert tudatában van annak, hogy ez végső soron a munkásosztály, dolgozó népünk hatalmának gyengítéséhez, alájátszásához vezetne. *Hortobágyi János* főintéző, aki a miskolci igazgatóság legjobb állomásfőnöke címet is elnyerte, megérti ezt és munkájában igyekszik érvényesíteni a párt erről szóló útmutatását. Hiszen a gyakorlatban győződött meg arról, hogy pártunk irányítása, vezetése nélkül nem gyúltak volna fények Borsod felett, még ma is elmaradt parasztgazdaságok nadrágszíj-parcellái éktelenítenék a vidék képét, hizlalnák a nyomort és szenvedést. A ragyogó szocialista alkotások a párt szavára, előtte nőttek ki gomba módjára a földből, mint ahogy az egyre nagyobb, szövevényesebb vasúti munkát is csak a pártszervezet irányításával tudta és tudja megoldani, az eredményeket fokozni.

Hortobágyi elvtársnak a baleesetek megelőzésére, a munkafegyelem további megszilárdítására kell törekednie. Mindössze nyolc vágányon zajlik le a sűrű, gyors munkát igénylő forgalom. Bizony nem minden esetben tartják be az utasítás szabályait, a kocsimegfutamodás elleni biztosítással is hadilábon állnak. *Kovács Lajos* tolatásvezető és brigádja már tanult a fegyelmi büntetésből, ma már vigyáznak arra, hogy utasítás szerint dolgozzanak. *Lakatos Dezső* és *Jakab Vince* vonatfékezők fegyelmezetlen magatartásukkal rontották a közszellemet; *Lakatos* ittasan jelentkezett szolgálattételre, *Jakab* pedig engedély nélkül, igazolatlanul maradt távol. Mindkettőjüket váltótisztítói munkakörbe tették. A hiányosságok arra figyelmeztetnek, hogy a szakmai vezető munkájában még az eddiginél is jobban és következetesebben kell tükröződnie a helyi pártszervezet irányító és vezető szerepének.

A kazincbarcikai vasutasok harcban állnak a medence szocialista átalakításáért, azért, hogy a békealkotások egész sora minél előbb teljes kapacitással munkálja hazánk erősödését és felvirágzását. Munkájukban is kifejezésre juttatják: egyetértenek a varsói határozatokkal, hazánk biztonságát és békéjét helytállásukkal, jó munkával, a haza erősítésével védik.

Szelecsényi István

Az Északi Járműjavító vezet a vasúti üzemek vasgyűjtési versenyében

A május 22-i országos vasgyűjtő nap nagyot lendített a vasgyűjtő hónap sikerén. A vasúti üzemekben, szolgálati helyeken is jó eredménnyel járt a vasárnapi gyűjtés, amelyben ezúttal is a fiatalok jártak az élen.

Ezideig 6086,3 tonna kovácsolt vashulladékot és 668,5 tonna öntöttvas-töredéket gyűjtöttek össze a lelkes fiatalok idősebb segítőtársaikkal a vasút területén.

Részletes kimutatás van arról is, mekkora az a mennyiség, amely beszolgáltatásra került. Május 21-ig 5178.0 tonna kovácsoltvasat, 247,4 tonna öntöttvas-töredéket, tehát *összesen 5426,3 tonna vasat adott be a vasút a gyűjtőszerveknek.*

Budapesti igazgatóság: kovácsoltvas 601, öntöttvas 51.8 tonna; *Debreceni igazgatóság:* kovácsoltvas 39,6, öntöttvas 6,6 tonna; *Miskolci igazgatóság:* kovácsoltvas 69 tonna; *Pécsi igazgatóság:* kovácsoltvas 48.8, öntvény 6,68 tonna; *Szegedi igazgatóság:* kovácsoltvas 181.3, öntöttvas 80,8 tonna; *Szombathelyi igazgatóság:* kovácsoltvas 161,3 tonna.

A járműjavító vállalatok a *Szolnoki Járműjavító ÜV* versenyfelhívása alapján egymással versenyezve gyűjtik a vasat. Az általuk beszolgáltatott mennyiség ezideig a következő:

Landler Jenő Járműjavító: kovácsoltvas 713,3, öntöttvas 33,9 tonna, az előirányzatnak 84,6 százaléka.

Északi Járműjavító: kovácsoltvas 583,7 tonna, 89,4 százalék. *Debreceni Járműjavító:* kovácsoltvas 369.1, öntvény 49.2 tonna, 66.1 százalék. *Miskolci Járműjavító:* kovácsoltvas 119.5 tonna, 33.6 százalék. *Szolnoki Járműjavító:* kovácsoltvas 322, öntvény 23 tonna, 46.0 százalék. *Szombathelyi Járműjavító:* kovácsoltvas 268.7 tonna, 53.6 százalék. *A járműjavító vállalatok vasgyűjtési versenyében tehát az Északi Járműjavító vezet.* Szép eredmények még a következők: *Felépítményi Vasanyagjavító ÜV:* kovácsoltvas 1361,4 tonna, 90,7 százalék; *Hídépítési Főnökség:* kovácsoltvas 87,6 tonna, 73 százalék. *Kitérőgyártó ÜV:* kovácsoltvas 227,6 tonna, 56,9 százalék. *Gazdasági Vasutak:* kovácsoltvas 25,1 tonna, 83,7 százalék.

A takarékosság — kommunista tulajdonság!

Az országunk előtt álló feladatok végrehajtásáért folyó harcban igen fontos eszköz a belső tartalékok teljes mértékű kihasználása. Hogy népgazdaságunkat és mindenekelőtt nehéziparunkat továbbfejleszthessük, feltétlenül szükséges emelni a munka termelékenységét és csökkenteni a termelés kiadásait.

A kommunista párt az állandó takarékosság érzetét neveli állhatatos nevelőmunkával a legszélesebb néptömegekbe. A takarékosság kommunista vonás. Ez pedig mindenekelőtt az emberi munka — az összes anyagi javak előállítója — legésszerűbb felhasználásában nyilvánul meg. *„Az idő gazdaságos felhasználásán alapszik végső soron az egész gazdálkodás"* — írta Marx.

Egy perc kis idő, de az egész népgazdaságot tekintve hatalmas jelentőségűvé válik. A vasútközlekedésben például abban az esetben, ha minden egyes dolgozó — beleértve minden munkakört — egyperces megtakarítást ér el munkájában, ez megfelel több ezer dolgozó napi munkájának.

Minél gyorsabban rendeltetési helyükre kell juttatni a szállítmányokat: nyersanyagot az üzemnek, gyáraknak, gépeket és vetőmagot a kolhozoknak, szovhozoknak, tűzanyagot és élelmi cikkeket a városoknak és mindezt a legkisebb anyagi és munkabefektetéssel — erre hívja fel pártunk a vasút dolgozóit. A vonatokon állandóan sok milliárd rubel értékű áru halad. Ha a szállítást meggyorsítjuk, a népgazdaság forgóeszközeinek jelentős részét tudjuk felszabadítani és ezzel egyidejűleg növeljük a vonalak átbocsátóképességét, tökéletesítjük a gördülőanyag felhasználását és ily módon csökkentjük a kiadásokat.

A szovjet vasútforgalom a legmodernebb technikával van felszerelve. Legjobb kollektíváink mindent megtesznek, hogy a gépeket, berendezéseket a legteljesebb mértékig ki is használják. Napról napra szélesedik a túlsúlyos mozdonyvezetés nagy jelentőségű mozgalma, melynek célja a mozdonyok termelékenységének emelése és ezáltal a szállítás olcsóbbá tétele. Pusztán az elmúlt évben a túlsúlyos mozgalomban részvevő mozdonyvezetők félmilliárd rubelt takarítottak meg államunknak. Azoknak az áruknak az elszállítására, melyeket ezeken a szerelvényeken terven felül továbbítottak, sok ezer vonatot kellett volna összeállítani.

Mozdonyvezető, menetirányító, kocsirendező elvtársak! Több túlsúlyos szerelvényt állítsatok össze és vezessetek! Gondoljatok arra, ha átlagosan minden vonat terhelését csak egy százalékkal emeljük, ez évenként 100 millió rubel megtakarítást jelent!

Ugyanannak a célnak — a vasúti kocsik jobb kihasználásának — érdekében dolgoznak az élenjáró mérlegelő munkások, a tömörített vagonrakodás mesterei.

Tavaly csupán a szverdlovszki vonalakon 86 ezer vagont szabadítottak fel a dolgozók eredményes munkája révén. *Lobanov* elvtárs, Tavda állomás mérlegelője, a vagonrakodás progresszív módszereinek alkalmazásával évenként átlag 3000 vagont tesz szabaddá.

Mérlegelő elvtársak, kövessétek *Lobanov* elvtárs példáját! Alkalmazzátok bátrabban, következetesebben a vagonrakodás, rakfelületfelhasználás újabb módszereit! Gondoljatok arra, ha csak egy százalékkal növelitek minden vagon terhelését, évenként 100 millió rubelt adtok a népgazdaságnak.

De egy másik dologról sem szabad elfeledkezni. A vonatterhelés egyszázalékos növelése 0,4 százalékos tűzanyagmegtakarítást is jelent. Ily módon a túlsúlyos mozgalom egyben fontos széntakarékossági eszköz is. A vasút a Szovjetunióban fejtett szénmennyiség majdnem egynegyedét használja fel.

Februárban a sztálingrádi fűtőház egyik fömozdonyvezetőjének, *Gorelov* elvtársnak a brigádja 26 túlsúlyos szerelvényen 9000 tonnát szállított terven felül és 31 000 kilogramm tűzanyagot takarított meg. Ezt az eredményt bármelyik brigád elérheti.

A kraszolimaniak kezdeményezésére most vasútforgalmunkban egyre szélesedik az a verseny, melynek célja a vagonok vonatról való lekapcsolás nélküli javítása. A liszkini technikai ellenőrző ponton a *Kotov* elvtárs irányításával dolgozó komszomolista műszak a két utóbbi hónapban 336 vagon lekapcsolás nélküli javítását végezte el. Könnyű kiszámítani, mekkora anyagi megtakarítást jelent ez és mennyire meggyorsítja módszerük a kocsifordulót és a teherszállítást.

A technikai ellátó szolgálat is tevékeny részt vállalhat a takarékossági mozgalomban. Sok fűtőháznál jelenleg túlteljesítik a mozdonyok két javítás közötti futásának normáját. Ennek köszönhető például, hogy a délkeleti fővonalon az elmúlt évben 73 mozdonyt nem kellett főjavításra bocsátani, habár sok ezer rubelt, anyagot irányoztak elő erre.

Hatalmas jelentősége van a vasút dolgozói alkotó kezdeményezéseinek. Dolgozóinkat a lángoló hazaszeretet, a szocialista állam érdekeinek megfelelő szakadatlan munkálkodás ösztönzi újabb és újabb tartalékok feltárására és felhasználására.

Vasútforgalmunk minden évben olyan mennyiségű vasanyagot használ fel, amennyi elegendő lenne sok ezer traktor előállításához. Legjobb kollektíváink tapasztalatai meggyőzően bizonyítják, hogy a termelési technológia tökéletesítése és más módszerek alkalmazása révén nagy mennyiségű vasanyagot lehet megtakarítani.

A lublini fűtőháznál dolgozik *Halin* lakatos, akinek dugattyú-csoportja módszeresen javít régi alkatrészeket. Egy ilyen alkatrész előállítása 7 rubel 60 kopekbe kerül, teljes megjavítása pedig mindössze 46 kopeket tesz ki. Halin elvtárs csoportja sokfajta alkatrész javításával foglalkozik. Ha minden hasonló munkakörű dolgozó ilyen munkamódszert alkalmazna, ez nagy haszonnal járna.

Sajnos, igen sok helyen nem így áll a helyzet. *Popasznaja* depón például tavaly 8 tonna acélt használtak el terven felül és sok egyéb anyagot is. — Nem szabad eltűrnünk hasonló pazarlásokat!

A vasútforgalom minden dolgozójának bármilyen beosztásban dolgozzék is, módjában áll harcot indítani a takarékosság tartalékainak mozgósítására. Ha a fűtőházi és kocsiszolgálati dolgozók takarékoskodni fognak a tűzanyaggal, fával, fémmel, kenőanyaggal és egyéb anyagokkal, ha minden pályamunkás megfontoltan használja fel a rábízott anyagokat — százmilliós megtakarítást biztosít államunknak.

A szállítás olcsóbbá tételének, a forgalom jövedelmezősége növelésének feladatait minden egyes dolgozónak szem előtt kell tartania. E feladat megvalósításának sikere függ minden egyes állomás, mozdony, munkapad munkájától. A politikai szerveknek, a vasút párt- és szakszervezeteinek, amelyek kötelessége a vasutasokat szocialista munkaviszonyra, szaktudásuk tökéletesítésére nevelni — elsősorban ezeknek a legkisebb munkaterületeknek a tevékenységét kell figyelemmel kísérniük.

Vasutas elvtársak! — Szélesítsük a munka- és anyagtakarékosságért folyó munkaversenyt!

Megjelent a „Gudok" 1955. március 31-i számában.

A MÁV vasipari vállalatok munkanormáinak helyes kialakításáról

A vasipari jellegű üzemi vállalatoknál igen nagy jelentősége van a munkanormák helyes kialakításának. A kialakított munkanorma lehet: becsült, statisztikai és műszaki norma. A legfejlettebb a műszaki norma, amely a termelés legkedvezőbb feltételeit, a legkorszerűbb technológiát és az élenjáró dolgozók gazdag tapasztalatait foglalja magában. Üzemeink többségében statisztikai és műszaki normákat alkalmaznak.

A munkanormáknak az elvégzendő munkadarabok hiteles, a mindenkori fejlődési adottságokat figyelembe vevő, megbízható mértékeként kell hogy feladatukat betöltsék, és ezen keresztül a dolgozók minőségi és mennyiségi munkájának ellenértékeképpen a szocialista bérezés elveinek alapján kereseteket kifejezésre juttassák.

A legfejlettebb szocialista bérezési rendszer, a darabbér-rendszer, amely a végzett munkát a legmegfelelőbben juttatja kifejezésre, nem nélkülözheti a munkanormák helyes, a törvényes előírásokat kielégítő kialakítását.

A vasipari jellegű normákat a vasút területén a járműjavító üzemi vállalatokon kívül a Felépítményi Vasanyagjavító ÜV, a Gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyár, az Építési Géptelep és a Hídépítési Főnökség üzemében alkalmazzák.

Az utóbbi időben a vas- és gépipar területén is jelentkeztek a káros jobboldali nézetek alapján a bér- és normalazaságok, amelyek hovatovább fejlődésünk gátjává, a termelékenység emelkedésének akadályozójává váltak. Ezektől a helytelen nézetektől nem mentesek a mi vasipari üzemeink sem. A legkülönbözőbb formában jelentkeztek ezek a megnyilvánulások.

A normák és bérek aránytalan fellazítása következtében például a vállalaton belül és kívül egyaránt szinte vadászterületté váltak az úgynevezett *„jólkereső helyek"*. Számtalan üzemi *„tapasztalatcsere"* az ilyen helyek feltárását célozta. Vándorlási láz jelentkezett: igen jól begyakorolt dolgozók elkívánkoztak új, részükre szakmailag nem egészen ismert területekre, mert ott a kereseti lehetőségek lényegesen kedvezőbbek voltak. Igen gyakori volt az olyan eset, hogy az amúgy is keresett kazánkovácsok elmentek szerelőlakatos, vagy sok esetben a betanított képesítésű munkásokkal is elvégezhető munkaterületekre. Nem egyszer a finom minőségi munkát végző armatúraesztergályos a szakmai tudását, tapasztalatát lényegesen kevésbé igénylő szegcsavaresztergályozási munkaterületre kérte magát.

Ezek bizonyítására álljon egy-két jellemző adat: a Szombathelyi Járműjavítóban a szegcsavar-esztergályos 5,43, az armatúraesztergályos 4,60, a kazánkovács 4,64 forintot keres óránként. A Szolnoki Járműjavítóban a villanyhegesztő a VIII. osztályban 7,10, az esztergályos 4.81 forintot keres. És így tovább, a többi járműjavítónál is hasonló a helyzet.

Még tömegével sorolhatnám fel a példákat annak bizonyságául hogy ezek a helytelenségek üzemeinkben is előfordultak. Csak néhány vállalatot említettem meg, de helytelen arányok kisebb-nagyobb mértékben valamennyi érintett vállalatnál megtalálhatók.

A felsoroltak alapján nem alakulhatott ki egészséges termelési légkör és az egyes műhelyrészek között a feltétlenül megkövetelendő együttműködés. A dolgozó elhanyagolta szakmai továbbképzését. Nem egy esetben láttuk szakmunkásaink elkeseredését, mikor hangoztatták: *Érdemes szakmát tanulni, mikor betanított munkán többet lehet keresni?*

Ezek a megnyilvánulások visszavezethetők arra a helytelen nézetre, amikor a műszaki részlegvezetők nem a rejtett tartalékok feltárására, a versenyszellem lendületének fokozására törekedtek, hanem a dolog könnyebbik felével, a munkanormák és a munkaátvétel lazításával, a könnyűszerrel történő pótidők megadásával kívántak eredményt elérni.

A minőségileg kifogásolható termékek átvételével, sőt nem egy esetben az el nem végzett munka elismerésével mutatták a „jószívű" vezetőt. Az ilyen olcsó népszerűség még vállalaton belül is hatalmas aránytalanságokat okozott.

Nyugtalanította a becsületes munkásokat, megnehezítette azoknak a gazdasági és részlegvezetőknek szervező munkáját, akik egyik legfőbb törekvésüknek tekintették a törvényesség betartását. Napjainkban jelentős harc folyik fejlődésünk kerékkötői, az elavult, fellazult normák ellen felsorolt vasipari üzemeinkben. Erről a fontos feladatról sokat beszélnek dolgozóink. Minden becsületes dolgozó, műszaki vezető egybehangzó kívánsága, hogy ennek az áldatlan állapotnak egyszer már végére kell járni. Követelik, hogy rendet teremtsenek a bérek és normák körül mutatkozó aránytalanságokban.

A normák helyes kialakításáért elsősorban a vállalati igazgatók felelősek, de a helyes arányok megteremtésében nagy feladat hárul a vállalati párt- és szakszervezeti szervekre, az üzem valamennyi műszaki vezetőjére, a legöntudatosabb, legfejlettebb munkásokra, elsősorban a kommunistákra. Legyen ez olyan harci feladat, amely mögé felsorakozik minden becsületes dolgozó. Kövessünk el mindent a bér- és normafegyelem helyreállítására és ezzel biztosítsuk a termelékenység emelését, amely felemelkedésünk záloga.

Árvai József,
a munkaügyi szakosztály dolgozója

Háromszoros sztahanovista

Gaál Imre, a MAV Felépítményi Vasanyagjavító háromszoros sztahanovista villanyhegesztője 186 százalékos átlagteljesítményével segíti a vállalat évi tervének túlteljesítését.
(Kovács Géza felv.)

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

A „Gudok" május 1-i száma feltűnő helyen közli Bognár Imre elvtársnak, a vasút politikai főosztály vezetőjének május elsejei üdvözletét „Együtt veletek!" cím alatt.

*

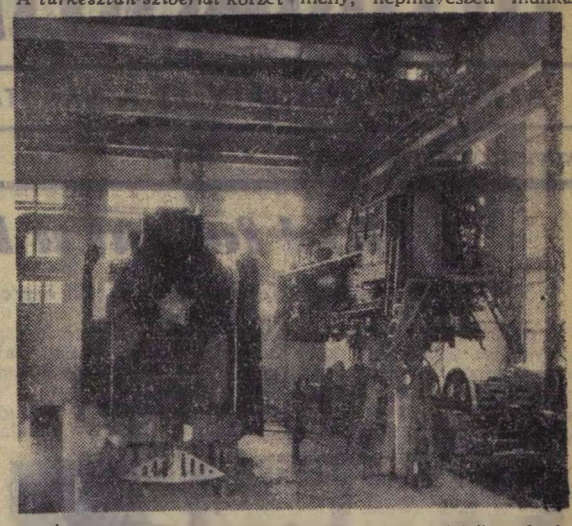
A *turkesztán-szibériai* körzet vasutasai ebben az esztendőben már 12 000 túlsúlyos vonatot továbbítottak. Ez jóval több, mint amennyit tervbevettek. Naponta több, mint száz túlsúlyos vonatot továbbítottak a körzetben.

*

Április hónapban a szovjet vasutasok túlsúlyos vonatokkal, terven felül 78 millió tonna árut szállítottak el. A legjobb eredményt a pecsorszki körzethez tartozó *Kotlasz* állomás dolgozói érték el, ahol a tehervonatok 70 százalékát túlsúlyos vonatként közlekedtették.

*

A Gorkij-körzet *Kirov* állomásának vasutasai a napokban értékes küldeményt kaptak a pozsonyi vasutasoktól. A küldemény olyan könyveket tartalmazott, amelyek Csehszlovákia fejlődését ismertették. Cseh és szlovák népdalgyűjtemény, népművészeti munkák



A kolomnai mozdonygyár szereldéjében nagyban folyik a 2—4—2 típusú személyvonati mozdonyok gyártása.
(Fotó V. Jankova)

egészítették ki a kedves ajándékot.

*

A szovjet vasutas szakszervezet meghívására a közelmultban belga vasutasküldöttség érkezett Moszkvába. Mozdonyvezetők, jegyvizsgálók, műhelyi munkások, fűtőházi dolgozók és a belga szakszervezet képviselői megtekintették Moszkva és Leningrád navezetességeit, megismerkedtek a szovjet vasutasok munkájával és életével. Később ellátogattak Szocsiba, ahol néhány napot töltöttek ebben a gyönyörű környezetben, a vasutasok szanatóriuma vendégeként.

NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG

Az Odera melletti Frankfurt állomása már félév óta a Német Demokratikus Köztársaság legjobb határállomása és kitűnő eredményeket ér el az export-import árukat szállító vonatok gyors kezeléséért folyó versenyben. A vetélkedés előtt egy Lengyelországból érkező exportvonat átlagosan öt óra hosszat tartózkodott a határállomáson. A frankfurti vasutasok kitűnő együttműködéssel elérték, hogy a határközi forgalom minden szerelvényét ma már két óra leforgása alatt továbbítják.

ANGLIA

Több brit vasútállomáson távmásoló gépet helyeztek üzembe a vasúti rendeletek, utasítások gyors továbbítása érdekében. A készülék nem nagyobb egy írógépnél. A belé helyezett — kézzel, vagy gépen írt levelet, rajzot stb. — gombnyomásra továbbítja rendeltetési helyére, ahol a felvevőkészülék az irat hű másolatát másodpercek alatt kiadja. A gyors levelezési lehetőség különösen nagyjelentőségű a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak munkájában.

EGYESÜLT ÁLLAMOK

Három délvidéki USA vasutasszakszervezet 23 000 tagja áll sztrájkban. Emiatt csak részben tudják fenntartani a forgalmat. A délvidéki vasutasok olyan követelések érvényesítéséért harcolnak, amelyeket más vasutak alkalmazottai már élveznek, mint a hét fizetett ünnep évente, külön díj a vasárnapi munkáért, az évi szabadság és a szabadjegy rendszeresítése a vasutas dolgozóknak.

SVÁJC

A svájci vasút nemrégen 20 darab első és másodosztályú személykocsit állított forgalomba a nemzetközi relációban. A kocsik rúgózata nem lemezes, hanem spirál rúgózat, ami sima futást biztosít. A kocsik meleg levegővel fűthetők. A nemzetközi forgalomban egymás után cserélik ki a faépítményű harmadosztályú kocsikat fémből készült kocsikkal.

FRANCIAORSZÁG

A francia vasutak újabb sebességi világrekorddal lepték meg a közvéleményt. A BB 9004-es számú, 4000 lóerős villanymozdony 328 kilométeres óránkénti sebességet ért el, három darab, egyenkint 34 tonna súlyú személykocsival a *Bordeaux—Dax* közötti útszakaszon, 34 kilométer hosszú sík pályán, beleszámítva két ívet, ahol a sebességet 200, illetve 120 kilométerre kellett csökkenteni. A mozdony súlya mindössze 79 tonna, 1953 óta van forgalomban és 160 000 kilométert futott eddig.

NYUGAT-NÉMETORSZÁG

Benjamin F. Modisett, amerikai tábornok, az amerikai főhadiszállás nyugateurópai szállítási osztályának vezetője felhívta a nyugatnémet hatóságokat és a gazdasági szerveket, hogy működjenek együtt az amerikai katonai szervekkel a német közlekedés katonai célokra történő átállításában.

Seebohm, nyugatnémet közlekedésügyi miniszter a bonni szövetségi vasutak militarizálásával kapcsolatban kijelentette, hogy a már eddig megtett lépések egyben figyelmeztetés a vasutasok számára, akik *„sztrájkjukkal a politikai életet akarják befolyásolni"*.

Ahol gépek számolnak az ember helyett

Földszintes épület húzódik meg a Déli pályaudvar végében, a Mészáros utca 19. szám alatt. De lépjünk csak be az épületbe, s csodálatos dolgok tárulnak elénk. Eláruljuk azt is, hol vagyunk: a Gépesített Adatfeldolgozó Főnökségen.

Lauday Béla főfelügyelő elvtárs, a főnökség vezetője elmondja, hogy feladatuk: a vasút egész anyagkészletét könyvelni. Az Anyagellátási Igazgatóság összes anyag ki- és beadási bizonylatai ide futnak be, s itt dolgozzák fel.

El lehet képzelni, hány ember kellene ahhoz, hogy ezt a nagy mennyiségű anyagot feldolgozzák. A főnökség azonban három dolgozószobában elvégezteti a munkát — gépekkel.

A hasznot hajtó „kártyajáték"

Itt gépek számolnak az ember helyett. A beérkező bizonylat alapján *lyukkártyába* rögzítik a bizonylat adatait. Különböző *kártyatervek* vannak, ezek szerint lyukasztják be a kártyába a téglaalakú lyukakat. A hozzá nem értő ember nem tudja *„kiolvasni"* a lyukacskákból, hogy azok sínvasat, talpfát, vagy szenet jelentenek, de a számológépek *„tudják"*.

Mielőtt a lyukkártyát tovább küldenék, hogy az adatait feldolgozzák, *„kontrollt"* végeznek. Ez úgy történik, hogy a kilyukasztott kártyát beteszik egy másik gépbe, a bizonylatról újra lekopogják az adatokat, s a gép — egy elektromos kefe útján — ellenőrzi, hogy helyesen írta-e le a lyukasztógép az adatokat.

A kártyákat — amit *kártyamasszának* neveznek — ezután csoportosítják, még pedig éppen úgy, amilyen adatra van szükség. Például: ha meg akarják tudni, hogy az egyik igazgatóság területén mennyi sínvas van, akkor előbb „kiválogatják" a szükséges kártyákat. Nézzük meg, hogyan!

A lyukkártyán egy téglalakú lyuk feltünteti azt is, hogy melyik igazgatóság, melyik szertár, melyik raktár küldte be. Így a gép — elektromos vizsgálókészüléke útján meg tudja állapítani, hogy melyik kártya a szóbanforgó igazgatóságé.

Ezen a gépen átengedik a *kártyamasszát*, s a gép a szükséges kártyákat egy külön fiókba válogatja össze. A gépet lehet állítani, s bármilyen „szempontok" szerint összerakja a kártyákat. Valóságos *„kártyajáték"* folyik ebben a teremben.

A gép agya a kapcsolótábla

Ezután tehát a kezünkbe kerülnek azok a kártyák, amelyeken a kérdéses igazgatóság sínvaskészletéről vannak adatok. A meglévő, sok száz kártyából percek alatt megtudhatjuk, mennyi a jelenlegi készlet, tonnában, összegben, de kiderül az is, mennyi volt, mennyit vettek, s a meglévő készlet melyik szertárban van.

Ezt a bonyolult munkát — amit táblakészítésnek neveznek — egy igen bonyolult gép végzi el. A gép agya: a kapcsolótábla. Ez a táblázógép esze, s itt állítják be, hogy milyen számtani műveleteket végezzen a kártyák adataival. A gép képes bonyolult egyenletek megoldására, szorzásra, osztásra, összeadásra, kivonásra. S mindezt pillanatok alatt, „fejben" kiszámolja, s a következő szempillantás alatt már le is jegyzi — ezúttal nem lyukak formájában, hanem mindenki számára érthető nyelven: számokkal.

Szinte hihetetlen, milyen képességgel bír a táblázógép: óránként kilencezer tételt számol ki, s ír le.

A táblákat ezután a főnökség a bizonylatokkal együtt visszaküldi az *Anyagellátási Igazgatóságra*. Ezt a munkát csak tízszer ennyi ember tudná elvégezni. A három munkaterem gépei azonban percek alatt kiszámítanak bármilyen adatot. A meglévő kártyákról huszonkét-féle statisztikai adatot lehet rövid időn belül kiszámolni.

A Gépesített Adatfeldolgozó az ötéves terv első évében létesült, s azóta igen jelentős megtakarítással erősítette népgazdaságunkat. Gépek számolnak az ember helyett, jóval olcsóbban és sokkal rövidebb idő alatt.

M. F.

A lassú normák nyomában

Vidáman zúgnak az esztergagépek a Landler Jenő Járómű javító VIII/Á. osztályán. *Dinka János* ifjúmunkás esztergályos gépéről egymásután kerülnek le a megmunkált ütköző nyomótárcsák. Még csak kora délelőtt van, a kész munkadarabok máris nagy halomban állnak a gép mellett. Az esztergályos begyakorolt, megszokott mozdulattal veszi ki a gépből a kész tárcsát és erősíti be az újat.

— Ezen a munkán könnyen elérem a 150—160 százalékot. Ez a norma bizony már elavult — mondja Dinka elvtárs. Amikor megállapították az ütköző nyomótárcsára a normát, még nem gondoltak arra, hogyha az esztergályos már begyakorolta ezt a munkát és nagyobb fordulatszámmal végzi az esztergályozást, sokkal hamarabb elkészül a munkadarab, mint amikor az időmérők megállapították a normát.

„Nem akarok illetéktelen előnyhöz jutni"

— Így van ez — kapcsolódik a beszélgetésbe *Pálinkás József* esztergályos. Én már 250 százalékot is elértem védfalcsuklócsap esztergályozásán. Itt a normát úgy állapították meg, hogy minden darabnál külön kell beállítani a gépet. A valóságban ez nem így van. Sorozatgyártásnál a befogási műveletek után máris lehet esztergályozni. *Én is érzem, hogy ez a norma laza.* Én pedig egyenesen akarok nézni dolgozótársaim szemébe, nem akarok semmiféle illetéktelen előnyhöz jutni. Ezért nem akarok laza normával dolgozni.

Nemcsak *Dinka Jánosnak* és *Pálinkás Józsefnek* a véleménye ez a VIII/Á. osztályon, így beszélnek a dolgozók valamennyien, akik érzik, hogy a régi normákat már megdöntötték és azok elavultak.

A hűtőkocsi szellőztető-alkatrészek megmunkálásánál azelőtt minden darabnál két órára volt szükség. Ennél az alkatrésznél középen lyuk van, ebbe illesztik később a ventilátorszárnyakat. Aztán az öntöde azt javasolta: készítsünk új öntőformákat, de úgy, hogy már az öntödéből lyukasan kerüljenek ki a hűtőkocsi szellőztető-alkatrészek. Ez nagy segítséget jelentett a megmunkáló osztály dolgozóinak. Nemcsak hamarabb elkészültek ezek az alkatrészek, hanem a gépeket sem foglalták le órákra a fúrás miatt.

Csák István elvtárs, művezető mondja.

— Ennek az ötletes újításnak köszönhető, hogy a hűtőkocsi szellőztető-alkatrészek darabját már nem két óra, hanem másfél óra alatt tudjuk megmunkáltan kiadni a kocsiosztálynak.

„Vegyetek el egy órát, megmutatom: többet fogok termelni"

Lencsés Ferenc esztergályost mindig elismerték a VIII/Á. osztályban. Megbízható, jó munkás. Ő a kereskedelmi szakszolgálat részére kocsizárplombanyomót készít. Erre a munkára egy plombanyomó garnitúrára 5,34 órát adtak. *Lencsés* elvtárs maga fordult a művezetőhöz: *„Elég erre 4,34 óra is, vegyetek el egy órát minden garnitúrából, s akkor is megmutatom, hogy még többet fogok termelni."*

A normák arányosítása már régen időszerű kérdés. Egyes munkadarabok megmunkálására túl sok idő jutott, míg másoknál a norma szűknek bizonyult. A VIII/Á osztályban például a csőtoldalékok megmunkálására fordított normaidőt növelik, mert a megállapított normaidő kevés volt.

Különösen sok panasz hangzott el vasutas dolgozóink részéről, mert egyes munkákkal más üzemekben többet kerestek mint a vasúton. *A normák rendezése és arányosítása enneik az áldatlan állapotnak is véget vet.* Az esztergályosok, kovácsok, lakatosok, asztalosok és a többi szakma dolgozói a vasúton éppúgy megtalálják majd számításukat, mint bármelyik más üzemben.

Nem igaz az, hogy az arányosított normákkal nem lehet magas százalékot elérni. Ékes bizonyíték erre a Landler Jenő Járműjavító VIII/Á osztályának esete. Itt a vízoszlopok gyártására 3,2 óra helyett most 2 egész órát adnak daraboként. A vízoszlopokon dolgozó esztergályosok így is 150 százalékot érnek el.

Mi teszi lehetővé, hogy nagyobb termelési eredményt érjenek el az egyes darabok megmunkálásánál? Az, hogy az öntők, a kovácsok, bognárok az eddiginél is rövidebb idő alatt és ésszerűbben végezzék el a részletmunkákat. A 70-es jellegű kocsiütköző megmunkálási idejét például azért lehetett 0,90 óráról 0,70 órára csökkenteni, mert az ütköző szárát a kovácsműhelyben méretre dolgozták meg és az esztergályosoknak csak a felfekvő felületeket kellett megmunkálniok.

Sok rejtett tartalék van még üzemeinkben. Néha jelentéktelennek látszó apróságok komoly termelési eredményeket szülnek. Ezért kell valamennyi részlegnek pontosan, odaadó figyelemmel végezni munkáját, mert ez előfeltétele annak, hogy helyesen hajtsuk végre a normák arányosítását, amely a vasutas dolgozóknak már régi követelése.

A pártszervezetek aktivistái, az ifjúmunkások, sztahanovisták legyenek élenjárói annak a harcnak, amely az arányosított normák elterjesztéséért folyik. Járóműjavítóinkra, kocsi- és mozdonyjavító műhelyeinkre most nagy feladat hárul. Fel kell készíteni a kocsi és mozdonyparkot az őszi forgalomra. Ehhez a munkához is nagy segítséget nyújtanak az arányosított normák.

Ismerkedés az esztergapaddal

Cserháti József 38 éve dolgozik a Nyugati pályaudvari kocsiszolgálati főnökségnél. Nagy tapasztalatát szeretettel adja át a fiataloknak. Képünkön Kunszenti József ifjúmunkás ismerkedik a famesztergálás tudományával.

(Kovács Géza felv.)

Egyetértünk a békénket és biztonságunkat védelmező varsói szerződéssel

Csütörtökön reggel a legtöbb állomáson, szolgálati helyen lelkes rögyűléseken beszélték meg a dolgozók az országgyűlés történelmi jelentőségű ülését, amely törvénybe iktatta a varsói barátsági, együttműködési és kölcsönös segítségnyujtási szerződést. A szerződés törvénybeiktatása, Hegedüs András elvtárs előadói beszéde, Rákosi Mátyás elvtárs felszólalása még jobban megvilágította a dolgozók előtt a szerződés jelentőségét. „A varsói szerződés hazánk s a békeszerető országok legyőzhetetlen védelmi szövetsége" — ez a meggyőződés jutott kifejezésre a vasutas dolgozók szavaiban, megnyilatkozásaiban.

★

A BEV cinkotai vontatási műhelyében Körmendi Tibor elvtárssal, a motortekercselőműhely dolgozójával beszélgettünk arról, hogy a dolgozók milyen egyöntetű örömmel fogadták a szerződés törvénybeiktatását.

— Nemcsak szavakban akarunk hangot adni helyeslésünknek — mondotta —, hanem elsősorban tettekkel. Elhatároztuk, hogy *második negyedévi tervünket 11 nappal előbb befejezzük*, mégpedig a minőség állandó javításával, mert *nem akarunk visszatérő javítást látni*. Az önköltség csökkentésénél eddig is szép eredményeket értünk el, az első negyedévben 4 százalékos volt a megtakarításunk, ugyanakkor termelékenységünk 29 százalékkal emelkedett a tavalyi első negyedévhez viszonyítva.

— Megfogadtuk, hogy a munkaidő teljes kihasználásával is küzdünk terveink határidő előtti teljesítéséért, a termelékenység további növeléséért. Az újítások, ésszerűsítések szélesebb körű alkalmazása igen sokat segíti vállalásaink valóra váltását. Hogy csak egy példát mondjak, a kollektor le- és felsajtolás gépesítésével elértük, hogy az eddig 100 perces munkaidőt 30 percre csökkentettük. Munkánk termelékenységének fokozásával, a minőség állandó javításával akarjuk bebizonyítani, hogy helyeseljük a varsói értekezlet határozatait, hogy békében akarunk élni és dolgozni.

„Otthonunk, családunk védelmében..."

Pásztor János elvtárs, *Pécel állomás* vezető váltóőre reggel tette le a szolgálatot s nem tudott úgy pihenőre térni, hogy előbb ne gyönyörködje ki magát gondosan ápolt kis gyümölcsösében.

— Itt, ebben a kertben tudom legjobban átérezni, mit jelent a mi kis családunknak a béke — mondotta. — A multban semmink sem volt, még emberhez méltó lakásunk sem, aztán évekig Füzesabonyból, több mint 100 kilométerről jártam be. Nemrégiben kaptunk lakást itt, a felvételi épületben. Amikor feleségemmel és kislányommal kijövünk ebbe a kertbe s féltő szeretettel ápoljuk a veteményest, a gyümölcsfákat, sokszor gondolunk arra, mi maradna mindebből, ha elszabadulnának a háború szörnyetegei. A varsói szerződés, amely a világbékét szilárdítja, minden egyes ember békés életét is védi, a mi kis kertünket, otthonunkat, családunkat. Ezért olvastam el betűről-betűre a szerződés szövegét, az országgyűlés ülésén elhangzott beszédeket s mint szakszervezeti bizalmi, igyekszem dolgozótársaimnak is minél többet beszélni a szerződésről, amelyet otthonunk, családunk védelmében is kötöttek a békeszerető országok kormányai.

— Ma senkit sem láttam újság nélkül — mondta mosolyogva *Barna Ottó* elvtárs, *Gödöllő állomás* segédhivatalának vezetője. — Régóta nem tapasztaltam, hogy valamely esemény ilyen osztatlan érdeklődést keltsen a dolgozókban, mint az országgyűlés történelmi ülése. De lehetnek-e hívebb katonái a békétábornak, mint a vasutasok? Hiszen mennyit, milyen keményen kellett dolgoznunk, amíg felépítettük vasútunkat a háború romjaiból. Verejtékes munkánk eddigi eredményeit veszélyeztetné, ha nem állnánk teljes erőnkkel a béke ügye mellé.

— A békét sokféleképpen, munkánk minden területén lehet és kell védelmezni. A segédhivatalok munkáját nem mindig tekintik vasutasmunkának, pedig a hivatal dolgozói túlnyomórészt — mint magam is — régi, gyakorlott vasutasok, akik szívből együttéreznek dolgozótársaikkal, az ő érdekeik védelmét tartják legelsőrendűbb feladatuknak. Úgy érzem, hogy mi az irószatalok mellől is igen sokat tehetünk azért, hogy még nyugodtabb körülmények között, jogos járandóságaik birtokában végezhessék munkájukat a vasutas dolgozók tízezrei. Mi úgy teszünk legtöbbet a béke ügyéért, ha teljes erőnkből küzdünk a bürokrácia káros kinövései ellen és a dolgozók érdekvédelméért.

— Minden vasutas dolgozónak fokozott erőt ad munkájához a varsói szerződés, amelyet a békeszerető európai államok kormányai a dolgozók millióinak nevében írtak alá. A Szovjetunió vezette béketábor újabb nagy győzelme ez a szerződés, amelyben az egész magyar nép, élén a Magyar Dolgozók Pártjával, egységesen kinyilatkoztatta, hogy el van szánva békéjének megvédésére, az imperialisták háborús tervének meghiúsítására.

A csepeli Nagyvásártelepen

Elég negyedóra, hogy a látogató megállapítsa: a tavaszi fagyok nem okoztak tetemes kárt, *a csepeli Nagyvásártelepen több a zöldáru, mint valaha.* Legalább is a tavalyinál sokkal több, pedig akkor sem volt kevés. Az idén havonta átlag 300-zal több kocsi fut be a Nagyvásártelepre, mint az elmúlt év tavaszi hónapjaiban. Májusban például 25.-ig 1313 kocsi érkezett főzelékfélével, zöldséggel, gyümölccsel rakottan, a tavalyi azonos időszak 890 kocsijával szemben. Az árumennyiség növekedése bizonyítja a mezőgazdaságot fokozottan támogató párt- és kormánypolitika eredményességét, a termelőszövetkezetek és egyéni parasztgazdaságok termelékenységének növekedését, a begyűjtési és felvásárlási rendszer javulását.

A *Budapest—Soroksári úti állomás* pártszervezete a kocsibeállításoknál közreműködő forgalmi dolgozók és a zöldárut szállító gyorstehervonatok, darabárus kocsik kezelését végző nagyvásártelepi kereskedelmi dolgozók között tudatosította az árumennyiség megnövekedésének jelentőségét. Felhívta figyelmüket, hogy a zöldségféléknek a főváros lakosságához való gyors eljuttatásával, a mielőbbi kocsibeállításokkal és a hibátlan árukezeléssel is erősíthetik a munkás-paraszt szövetséget.

A dolgozók megértették miről van szó és megy is a munka mint a karikacsapás. Éjfél után fél 2-kor érkeznek az első kocsik, az utolsó nagyobb szállítmányok 5 óra 20 perckor futnak be, ezután már csak kisebb darabárus tételek következnek. A kocsibeállítások 10—15 percet vesznek igénybe, a beállítás után nyomban megkezdődik a számadások feldolgozása. Mégpedig *a bürokrácia teljes kikapcsolásával.* Amint beérkezik egy vonat, a számadásokat a kezelési helyen nyomban átadják az elosztó vállalatoknak, hogy azok azonnal megkezdhessék a kirakást. A kirakás az áru fajtája szerint 1—3 óráig tart. *az átlagos rakodási idő 1.8 óra.* Reggel 7 óra tájban már alig van rakott kocsi a Nagyvásártelepen, ekkorára fel is seperték a rakodóhelyeket és jöhet a térfelvétel, az üres kocsik elirányítása. *Május 20-án például a hajnalban beérkezett összes kocsikat 10 órára már átvitték hajóátrakáshoz a szabadkikötőbe.*

A rakva-rakott mozgalom

A nagyvásártelepiek eredményes munkájának egyik *„titka"* a *rakva-rakott mozgalom* alkalmazása. Amint kiürül egy kocsi, már rakják is göngyöleggel, amelyet a vidéki gyűjtőhelyekre, csomagolókhoz küldenek, vagy növényvédőszerekkel, amelyeket termelőszövetkezetekbe, állami gazdaságokba visznek. Jelentős zöldárufeladás is történik a Nagyvásártelepen, innen megy a zöldségféle és a gyümölcs az északi bányavidékekre.

A derekas munkát a tavalyihoz képest csökkentett létszámmal végzik a Nagyvásártelep kereskedelmi dolgozói. Áprilisban a rakodási időt a 110 százalékos vállalással szemben 135 százalékra, a kocsikihasználást 110 százalékra (a vállalás 105 százalék volt) teljesítették, átlagos teljesítményük pedig 124 százalék volt.

A jó munkában egyaránt része van a hat sztahanovista raktárnoknak, a pénztárosoknak, akik közül különösen *Gál István* tűnik ki 138 százalékos teljesítményével; a két málházónak, *Bíró József* és *Kovács Gyula* elvtársaknak. Mindketten perceken belül, késedelem nélkül végzik az *értesítéseket* és ezzel elősegítik a vasút és a vállalatok közötti jó együttműködést. De a többiek is valamennyien lelkes, pontos, lelkiismeretes munkát végeznek, *Rózsa* főfelügyelő, kereskedelmi állomásfőnök-helyettes vezetésével. *Rózsa* elvtárs 23 éve teljesít szolgálatot a Nagyvásártelepen, ismeri ennek a széleskörű, különleges szaktudást, nagy körültekintést igénylő szolgálati helynek minden kívánalmát. Munkájához állandóan igénybe veszi a pártszervezet segítségét, amit meg is kap. A nagyvásártelepi pártcsoport igen aktív, mert *Kőröshegyi* elvtárs mérlegelőraktárnok, pártcsoportbizalmi jól összetartja az elvtársakat. A nagyvásártelepi kommunisták aszerint, amint szolgálatuk engedi, résztvesznek minden megmozdulásban és kiveszik részüket a pártmunkából is.

A Miskolci Járóműjavító fiataljai csatlakoztak a Landler Jenő Járóműjavító fiataljainak felhívásához

A *Miskolci Járóműjavító* fiatal kovácsai bejelentették csatlakozásukat ahhoz a versenyfelhíváshoz, amelyet a *Landler Jenő Járóműjavító* kovácsfiataljai bocsátottak ki a DISZ II. kongresszusa tiszteletére.

A miskolci fiatalok vállalják: megszüntetik az igazolatlan hiányzást, minden igyekezetükkel azon lesznek, hogy minél többet tanuljanak az idősebb és nagyobb tudású dolgozóktól, vállalják a hulladékanyagok nagyobb mértékű felhasználását, a kovácsszénnel való takarékoskodást. Munkaterületükön a legnagyobb tisztaságot teremtik, a jövő évi politikai oktatásra már most megkezdik a fiatalok szervezését.

A megbecsülés légkörében

Amikor tizenöt évvel ezelőtt a vasúthoz került *Máté* István, behivatta a főnökhelyettes, s amikor már jól végigmérte, megkérdezte:

— Na fiam, tudod-e mi a vasút?

Máté István sorolni akarta, hogy mi a feladata a vasútnak az ország életében, de a főnökhelyettes gúnyosan felkacagott:

— A nagy fenét! A vasút, a Magyar Királyi Államvasutak az más. Még pedig az, hogy akinek egy csillaggal kevesebb van, az fogja be a pofáját! Ne szólj szám, nem fáj fejem!

— Igenis — felelt ijedten *Máté* István, annál is inkább, mert a mögötte álló segédtiszt odasúgta: *„Hogy áll a bokád?"*

A rapport azzal fejeződött be, hogy a főnökhelyettes megkérdezte:

— Egyletben, pártban, klubban nem vagy tán? Azért mondom, mert aki vasutas, az fogja be a száját akkor is, ha nincs szolgálatban. Aki itt politizál, édes fiam, az inkább ugorjék a kútba.

A főnökhelyettes nevetett. *Máté* István kijött a szobából, s napokig azokat a mondatokat ismételte, amit a főnökhelyettes elmondott... Eszerint kell élni, mert másként elveszítheti a kenyerét.

Tanúja volt egy olyan beszélgetésnek is, amikor egy fiatal fékezőnek *„elmagyarázták"* hogy mit jelent vasutasnak lenni:

— Háborús hangulat van, megértette? Nahát. Ha levágja a vonat a lábát, akkor is feláll, mosolyog és tiszteleg. Megértette? S ha megkérdezik hogy érzi magát, csattog a bokája és azt feleli: hogy *„Köszönöm szépen, jól!"*.

Tizenöt évvel később

Ezekre az időkre emlékszik most, tizenöt évvel később *Máté* István MÁV főintéző, Székesfehérvár állomás főnökhelyettese. Kilenc éve dolgozik a székesfehérvári állomáson.

— Amikor idekerültem, minden rom volt. A sínek az égre meredeztek, a vagonok felfordulva feküdtek a töltések mentén. Akkor azt hittem, sose robognak át gyorsvonatok Fehérváron.

Elgondolkodik, aztán hozzáteszi:

— Nem is csoda, hogy nem hittem. Nem tudtam arról a nagy erőről, amit a párt jelent.

Közel egy évtizede alakítja Székesfehérvárt is ez a nagy erő, az alkotó munka nagyszerű motorja: a párt. *Máté* elvtárs is a párt jelszavára kapott új erőt: „Arccal a vasút felé!". Az egész ország összefogott, hogy minél előbb meginduljon az életet jelentő vérkeringés: a vasúti közlekedés. És néhány év mulva újjáépült az ország elpusztult vasúthálózata, felépültek lerombolt állomásaink, újjáépítették mozdonyainkat, kocsijainkat.

Máté elvtárs tanácstag lesz

Ez az idő Székesfehérváron sem múlt el nyomtalanul. Itt épült fel az ország legszebb állomása, s most építik az ország legmodernebb, az úgynevezett integra-rendszerű térközbiztosító berendezést, amit június első napjaiban adnak át a forgalomnak.

— Szinte hihetetlen, hogy mire voltunk képesek! — mondja *Máté* elvtárs, aki maga is résztvett az újjáépítés munkájában, úgy is mint vasutas, úgy is mint kommunista.

Ebben a munkában érdemelte ki *Máté* elvtárs azt, hogy a párt fontos munkával bízza meg. Az elmúlt választáson pedig a Mártírok útjai körzet 323 szavazója beküldte a városi tanácsba *Máté* elvtársat. Ez jelentette a legnagyobb megbecsülést és bizalmat.

Fél éve tagja a tanácsnak, s benn dolgozik az oktatási bizottságban. Igy alkalma van foglalkozni a fiatalok munkájával. Sose felejti el a maga ifjúságát, amikor a mai fiatalok életét látja. Szívesen jár el a vasutas technikumba, ahol el szokott beszélgetni a tanulókkal.

— Mondom nekik, hogy tanuljanak, s nyitott szemmel járjanak az életben. Legyenek műveltek, széleslátókörűek, mert csak így tudnak helytállni.

S elszokta a fiataloknak mondani, hogyan nevelte a múlt rendszer a vasutasokat. Akkor se látni, se szólni nem volt szabad. Most meg *Máté* elvtársnak az a kötelessége, hogy lásson, szóljon, s mondja el, ha valami javaslata van.

Most is azt sürgeti a tanácsban is, hogy kezdjenek már hozzá az állomás előtti térség rendezéséhez. Az a terv, hogy szökőkutat építenek a tér közepére, köréje pedig virágoskertet.

A télen a szállítófelek panaszkodtak *Máté* elvtársnak, hogy olyan sáros az állomáshoz vezető bekötőút, hogy kocsival, lóval alig lehet elmenni rajta. *Máté* elvtárs elmondta illetékes helyen a *Belsped* és a *Tefu* panaszát, s már épül is a bekötőút.

Felkeresik *„kisebb"* ügyekkel is. A vasutasok kérték az ősszel, hogy nyissanak az állomáshoz közel élelmiszerbollot. Már épül a Budai úti sarokra a népbolt. Az egyik nap egy pályamunkás kereste fel *Máté* elvtársat azzal, hogy intézze el a gázbevezetést, mert reggel korán megy dolgozni.

— Néhány éve még a tanácstagnak kellett menni a választókhoz, most meg ők jönnek, s bizony megkérdezik az embert: *„Elintézted-e ezt meg ezt?"*. Eddig még mindig kielégítő választ adtam, s érzem is, hogy megbecsülnek a választók.

A Mártírok útján ültetik a fákat, a virágokat. Ez is *Máté* elvtárs javaslata volt. Kövezik az utat, s az útépítők jókedvűen dalolnak. Nyárra elkészül az új betonút. *Máté* elvtárs előre látja:

— Egy-két év mulva rá sem lehet ismerni erre az utcára!

Mészáros Ferenc

Egy BALATONI vasutas üdülőben

A magyar haza szebbnélszebb és jobbnál-jobb üdülőhelyei között egy sincs, ahol annyi minden együtt volna, mint *Balatonfüreden*. Füred partjára nemcsak a tó selymes vízéért özönlenek a pihenni-, gyógyulnivágyók, hanem szénsavas forrásaiért, amelyeknek víze szívbetegeknek, gyomorbetegeknek egyaránt életelixir. De ide jön az is, aki fák és virágok nyugtató, kedvderítő csendjében akarja elpárologtatni idegeiből a fáradtságot. Mert messze földön nincs erre alkalmasabb hely a parti sétánynál, ahol a tizenhatfajta évszázados hárs erdejének virágzása, a kínai *„szent fa"*, a *Ginko-biloba* lombjának árnyéka, a kőkert 300 növényfajtája, 520 különféle bokrának szine-illata, a lugasok rejtett kis padjainak mélázó üldögélésre, meghitt beszélgetésre, „édes kettesre" (hiszen fiatalok is üdülnek Füreden) hivogató intim hangulata, mind-mind rejtett *„gyógytényező"*, az opálos zöld tótükör állandó hullámverésének idehangzó kísérőzenéjével együtt. Nem beszélve arról a gazdag történelmi multról, amely nemes patinát kever ennek a kedves fürdőhelynek megejtő légkörébe. Hiszen Kossuthot, Széchenyit, Jókait, Kisfaludy Sándort, Wesselényi Miklóst, Blaha Lujzát idézi itt számos épület, emlékmű és egyéb figyelmeztető jel.

Telt ház dacol az időjárással

Ám lehetetlen felsorolni mindazt, ami Balatonfüredet vonzóvá teszi. Ezért van az, hogy Füred — dacolva a hűvös időjárással — *már most, az előszezonban tele van*. Megtelt a Blaha Lujza utcai vasutas üdülő is. Már a május 5-i idénynyitáskor, az első turnusra annyian kértek beutalást, hogy nem maradt szoba üresen és most, a második turnusban is teljes a létszám a 90 férőhelyen.

Ebédidő közeledtén éppen a teraszon, a függőfolyósókon és az udvaron gyülekezik az egész társaság és lesi, hátha sikerül elcsípni egy kis napsütést. A fukar égitest hirtelenül fel is derül, mintegy jelezni akarván: nem kell már soká várni, május végére melegebb lesz.

De enélkül sem búsul itt senki, hiszen kellemes időtöltésben, pihenésben, szórakozásban nincs hiány és unatkozó egy sem akad.

— *Miért unatkoznánk? Még kevés is az időnk mindent megnézni, megtapasztalni ezen a kiránduló helyekben gazdag vidéken.*

Filkor Lajos elvtárs, az *Épületszerelő Főnökség* asztalosa beszél így. Feleségével éppen kirándulásról tért haza, s most arról mesél a többieknek, mit láttak a közeli Lóczybarlang folyosó-labirintusaiban és kőrózsáktól csillogó *„gyémánt kannának"* elnevezett alsó üregében. *Filkor* elvtárs a székesfehérvári MÁV lakótelep, a hatvani és a nyíregyházi bölcsőde, a debreceni orvosi rendelő építésénél végzett jó munkájáért jutalomképpen kapta ezt az üdülést. Igyekszik is jól kihasználni, hogy pihenten térhessen haza, mert már váriák őt és brigádját az épülő budakeszi szanatórium asztalosmunkái, amelyekhez a jövő hónap elején hozzákezdenek. Addig azonban még jó néhány kirándulást akar tenni, mert az ő pihenése a túrisztika.

Pihenés, gyógyulás, szórakozás

Juhász Sándor elvtárs, a Sztálin Vasmű fűtőházának vasúti gőzdaru fűtője úgy találja, nem is árt néha kicsit „unatkozni". A város alapitása óta Sztálinvárosban dolgozik, daruja a vasúti kocsikból, hajókból építési anyagot, a vasműnek nyersanyagot rakodik és ő ebben a munkában 105 százalékos átlagteljesítménnyel vesz részt. A daru örökös csikorgása után jólesik a csend, az édes semmittevés az évenkénti üdülés alkalmával. Most például legkedvesebb szórakozása és pihenése, a Balaton parton ülve órákig elnézni a hullámok játékát, a ködbevesző túlsó partot.

Az üdülő kicsiny kertjének egyik asztalánál fiatalok ülnek. Csattog a kártya az asztallapon, *Oszkocsil* András Miskolc—Gömöri pályaudvar raktárnoka, *Zétényi* Imre ugyancsak odavalósi villástargonca-vezető és *Sárközi* József, a bátaszéki fűtőház begyújtója, *„swindlizéssel"* ütik agyon az időt a türelmetlenül várt ebédig. Máskülönben nem szoktak kártyázni, annál többet röplabdázni. *Kelemen* Márta, a SZOT kultúrfelelőse gondoskodik róla, hogy a vasutas fiatalok minél többen kapcsolódjanak be a sportéletbe. Meg is alakitották a vasutas-üdülő röplabdacsapatát és 3:1-re legyőzték a pedagógus-üdülő együttesét. Ha a SZOT üdülőt is legyőzik, övék lesz a torna első díja, egy hatalmas torta.

Jókai üdülőhelyén — Jókai nélkül

Dékány Anna, a dombóvári *Fatelitő* mosolygós arcú segédmunkása arról beszél: a fa-tér fűrészének sivitása után milyen jó most esténként a SZOT üdülő nagy zenegépének hangversenyét hallgatni, egy-egy jó lemezre táncraperdülni. Itthon a vasutas üdülőben is van tánc, de a lemezek többnyire régiek, repedtek-kopottak, nem ártana felfrissiteni a készletet, úgy teljesebb lenne a mulatság — ez a véleménye a mosolygós Annának.

Szeberényi Lajos forgalmi szolgálattevő és kivüle még sokan annak örülnek, hogy végre annyi időt szentelhetnek olvasási szenvedélyüknek, amennyi tetszik. Erősen kifogásolják azonban, hogy az üdülő 300 kötetes könyvtára hiányos. Nem tudják elképzelni, hogyan lehetséges az, hogy *Jókai Mór kedvelt fürdőhelyén, ahol a nagy iró számos szép regényét irta, létezik üdülő, amelynek könyvtárában egyetlen Jókai kötet sincs*, de hiányzik Mikszáth, Móricz és Móra is.

Várszegi András, Békéscsaba állomás raktári munkása orvosi javaslatra jött Füredre. Egy hete sincs, hogy itt van, máris érzi a szénsavas fürdő jótékony hatását. *Pálfalvai* Gyula debreceni, *Horváth* Béla budapesti elvtárs sem győzik magasztalni a kitünő fürdőt.

Éles csengetés szakítja meg a beszélgetést: *az asztalon az ebéd*. A tálakban aranysárgán párolog az illatos csontleves, *Takács* Károlyné szakácsnő nem sajnálta belőle a gusztusos finommetéltet sem. Senkit sem kell biztatni, a füredi levegő, a kirándulás, a fürdő jó étvágyat csinál és mindenki szinültig meri tányérját. Sokan *„repetálnak"* is, majd az ízletes töltöttpaprikát dicsérik, meg az utána következő császármorzsát, de a tegnapi karfiollevest, paprikás csirkét galuskával és piskótatekercset is elragadtatással emlegetik. A vélemény egyhangú: *kitünő és bőséges a koszt.*

Takácsné is elégedett, van mit adnia éhes kosztosainak. Az Üdülőellátó Vállalat gazdag változatban küldi a sertés-, marha, és baromfihúst. A konyha felszerelése is kiegészült, leveses tálakat, kiskanalakat, tésztástányérokat kaptak, amikben tavaly hiány volt.

Gál Andrásné gondnoknő elégedetten nézi kedves vendégeit, s még a gondolataikat is lesi. Csak egy kérése van és ez az üzemi bizottságoknak szól: *pontosan, rendesen állitsák ki a beutalójegyeket s lássák el pecséttel is*, mert a hiányosan kitöltött beutalójegy sok bonyodalmat okoz és hízlalja az adminisztrációt. Pedig ő nem az adminisztrációt, hanem a vendégeit akarja meghízlalni.

Szász Ferenc

„Zöld"-forgalom a BEV szentendrei vonalán

A főváros dolgozóinak szeretett kirándulóhelye a Dunaparton fekvő Szentendre. Nyári vasárnapokon már hajnalban megtelnek a Margitszigettől induló BEV-kocsik, s késő estig alig marad talpalatnyi hely a zöld kocsikban.

A nyári menetrend bevezetésével — kedvező időjárás esetén — életbelépett a Margitsziget—Szentendrei vonalon is a „zöld"-forgalom. A BEV-nél a zöldforgalom azt jelenti, hogy erősen sűrített járatok közlekednek. A Margitszigettől tíz percenként indulnak a vonatok. Ez a BEV-vonal bonyolít le vasárnaponként legnagyobb forgalmat: száz személyvonat közlekedik huszonnégy óra alatt!

A nagy feladat igen szervezett munkát követel Szentendre állomástól is. Nemrég még csak 97 százalékos volt a menetrendszerinti vonatindítás, ma már százszázalékos. A kocsitartózkodást pedig a legutóbbi hónapban 118 százalékra teljesítették.

Már az élüzem szintet súrolták februárban, s el is nyerték volna az élüzem címet, de baj volt a munkafegyelemmel. Négy női jegyvizsgáló több esetben követett el súlyos szabálytalanságot, igazolatlanul mulasztottak az oktatásról, s rosszul szerepeltek a vizsgákon.

Rimai István állomásfőnök elvtárs elmondja, hogy maguk a dolgozók követelték, hogy teremtsenek rendet a munkafegyelem terén, mert ez visszaveti az egész állomás munkáját. Azóta megjavult a fegyelem — hatott a szigorú büntetés.

Kimagasló eredmények is születtek az utóbbi időben. *Horváth* II. István, *Flórián* Vilmos és *Szilágyi* Zoltánné személyvonati kísérők állandóan 190—240 százalék között teljesítik tervüket. *Bánhegyi* Ferenc lett a legjobb személyvonatvezető.

Szentendre állomás a nagy személyforgalom mellett teherszállítást is bonyolít le. Leginkább követ szállítanak Budapestre. Átlagosan ötven kocsi követ küldenek az állomásról naponként. *Szőke* Imre tehervonatvezető és csoportja felajánlotta, hogy hat pár tehervonattal többet továbbítanak. Ez heti 80 tengelyt jelent. Ezt a munkát segíti elő *Böszörményi* Sándor forgalmi szolgálattevő és brigádja, akik kilenc hónapja tartják a sztahanovista szintet.

Az eredményes munkát végző állomáson azonban vannak hibák is. *Morvai* ÜB-elnök elvtárs mondja el, hogy április 18-án kezdtek hozzá a laktanyahelyiség átalakításához, s május egyre el kellett volna készülnie. Örülnek, ha június elsejére meglesz a munka, mert egy ajtó áthelyezése, s a vízvezeték átszerelése nagyon lassan halad. A vonatkísérőket április 18-án „bevagonírozták" öt üresen álló kocsiba és azóta is ott alszanak. Az utóbbi időben bizony elég hűvös volt a mozgó laktanyahelyiség. Nem szólva arról, hogy az öt kocsi kiesett a forgalomból.

Egy másik panasza az állomásnak az, hogy nem orvosolják a 2. számú váltóőrhely hiányosságait. A kicsi, üvegőrhelyen még két dolgozó sem tud leülni. Az állomás párttitkára, a munkavédelmi felelős és a főnök rendszeresen jelentették a hiányosságokat az igazgatóság I. osztálya munkavédelmi előadójának — de másfél év óta még egy sort sem válaszoltak a kérésre.

Az állomás vezetőinek az a véleménye, ha megszűnnének ezek a gátló körülmények, még jobb munkát tudnának végezni. A dolgozók úgy is azt tervezik, hogy a második negyedévben elérik a 8. csoportú állomások között az élüzem szintet.

Szentendre állomás felkészült a nyári nagy forgalomra, hogy minél több pesti dolgozót vihessenek ki a szabadba. Ez lebeg a dolgozók szeme előtt. Szép cél, s biztos még szebb eredményeket is hoz Szentendrének.

Az üzemorvosi rendelőben

A Szolnoki Járműjavító üzemi rendelőjében dolgozik dr. Vágó János üzemorvos. Már húsz esztendő óta foglalkozik a vasutasok egészségügyi ellátásával. Szeretik és megbecsülik az üzem dolgozói a kiváló orvost, aki fáradhatatlanul, eredményesen látja el nehéz feladatát. Képünkön az egyik üzemi balesetet szenvedett dolgozót részesíti kezelésben.

(Kovács Géza felv.)

A váltófelvágásokról

Váltófelvágás akkor következik be, amikor a jármű helytelenül — tehát nem a mozgás irányának megfelelően — álló váltóra a gyök felől ráhalad. Ilyen esetekben a

váltó csúcssíneit a jármű kerekei állítják át.

A jármű kereke a csúcssínt nem nyomja tökéletesen a tősínhez még akkor sem, ha az ilyen meg nem engedett módon átállított váltón több tengely halad át. Emiatt a csúcssín nem záródik tökéletesen.

Ha a helytelenül álló váltóra haladó jármű a váltó fölött megáll, az első tengely nem megy végig a csúcssínen, akkor a jármű a váltót csak megnyitja, a váltó feles állásban marad. A nyitva maradt, tökéletlenül záródó, valamint feles állású váltóra csúccsal szemben haladó jármű a csúcssíneket közrekapja, a váltó megrongálódik, a jármű kisiklik.

Váltófelvágáskor a váltó tökéletes átállítódása esetén, ha az egész kocsisorral nem mentek át a felvágott váltón, visszahúzáskor vagy visszatoláskor az átállított váltón keresztülhaladt járművek másik irányba terelődnek el, és a kétirányú haladás következtében — ha a csavarkapocs el nem szakad — a járművek lerángatják egymást a vágányról.

A váltófelvágás rendszerint akkor történik, ha a tolatószemélyzet a mozgás irányában fekvő váltók állását a tolatás megkezdése előtt és tolatás közben nem figyeli; a mozgást a váltókezelő, váltóőr jelzése előtt, vagy anélkül megkezdik, ha a váltók állításával megbízott dolgozó — tudatosan, lustaságból, vagy, mert időben nem ért el az állítandó váltóhoz — elmulasztotta a helyes váltóállítást és ezt a tolatószemélyzet sem figyelte meg. Gyakran felvágják a sötétben ki nem világított és megfelelően nem állított váltót. Vonatösszezáráskor, kocsisor összetolásakor is elég gyakori, hogy a kocsisor végének fékezetlensége, késői jelzésadás, vagy más szabálytalanság következtében a helytelenül álló váltóra rátolnak. Váltófelvágás történhet még mozgó kocsisor alatti aláváltásnál, valamint be- és kihaladó vonatnál helytelenül megtartott váltóellenőrzéskor, ha a mozdonyszemélyzet sem figyeli a váltók állását.

A váltóállító-berendezéseink közül a váltófelvágást csupán az elektrodinamikus berendezés jelzi, a többi nem. Ezért van

különös jelentősége a váltóhasználhatóság ellenőrzésének és a váltójelző megtekintésének.

A forgalmi utasítás betartása kizárja a váltók felvágását. Ezeket a szabályokat minden dolgozónak be kell tartania.

De ha megtörtént is, *a legnagyobb bűnös könnyelműség a váltófelvágás eltitkolása*, mert számtalan balesetnek lehet az okozója. Ha figyelmetlenség következtében, vagy a munka hevében a váltófelvágás mégis megtörténik, az érdekelt dolgozó

első kötelessége legyen a váltófelvágást a forgalmi szolgálattevőnek bejelenteni,

s arról a váltókezelőt, váltóőrt értesíteni.

A váltófelvágás nem okszerű következménye még a nagyobb lendülettel végzett munkának sem. Bizonyítja ezt több nagyforgalmú állomás példája, ahol vannak olyan türök, amelyeknél évek óta nem volt egyetlen váltófelvágás sem.

Ésszerű volna váltófelvágást jelző berendezést rendszeresíteni, mely durrantyú dördüléssel, vagy más módon közölné a tiltott cselekményt a váltókezelőkkel és az érdekelt tolatószemélyzettel. A baleset megelőzésén kívül foglalkozzanak ezzel a kérdéssel is a leleményes vasutas újítók.

Konrád József,
a KPM I. Vasúti Főosztály FEO dolgozója.

Lakiteleken a nyári forgalomra készülnek

Nagy híre volt két évvel ezelőtt, hogy *Lakitelek állomáson* a vágányok fölött eltoltak egy házat a helyéről. Ennek a technikai bravurnak kapcsán az állomás neve ekkor szerepelt először és utoljára a sajtóban, mert az a nagy állomásbővítési terv, amelynek első mozzanatát a bővítés útjában álló ház áthelyezése jelentette — *abbamaradt. Azóta hallgat a krónika Lakitelekről.* Fáj is ez az állomás dolgozóinak. A bővítés szükségessége ugyanis, melyet annakidején a lakitelek—kunszentmártoni vonal megnyitása tett időszerűvé, azóta *beigazolódott.* Az új vonal kora tavasztól késő őszig Lakitelek állomáson keresztül zúdítja a Tiszántúl gyümölcsét, zöldségét Kecskemét felé. A személyforgalom is alaposan megnőtt és a nagy forgalmat az állomás csak a legnagyobb nehézségek árán, állandó baleseti veszéllyel küzdve tudja lebonyolítani.

Kis állomás — nagy forgalom

El lehet képzelni, hogy ilyenkor, nyáron, amikor a Kúnszentmárton, Kiskunfélegyháza, Kecskemét, Szolnok felőli négyirányú személyforgalomhoz még a nagy átmenő teherforgalom és a jelentős helybeli teherforgalom is járul, milyen nehéz helyzet áll elő a rövid, szűk állomáson. Naponta négyszer van olyan vonatcsoport, amikor a személyvonatok mind összejönnek s ha még befut egy-két tehervonat, a dolgozók legnagyobb erőfeszítésére van szükség, hogy a rendelkezésre álló négy fogadóvágányon a forgalmat menetrendszerint, balesetmentesen lebonyolítsák. Az átszállásokat csak vonatokon való *„átkeléssel"* vagy a szerelvények megkerülésével lehet végezni. A dolgozók dicséretére legyen mondva, baleset mégsem fordul elő és a menetrendszerinti indítás körül sincs hiba.

A verseny ilyen nehézségek mellett is jó eredményekkel folyik. Május elsejei felajánlásként a dolgozók az élüzemszintnek megfelelően 125 százalékra vállalták a kocsitartózkodást és 180 százalékra teljesítették, a kocsikihasználást pedig 108 százalék helyett 142 százalékra. A rakodási idő előirányzatát nem sikerült elérni, mert a vállalást a tavalyi azonos hónap eredményeihez képest tették meg, de az idén nem volt annyi rakomány, mint tavaly.

Eleven párosverseny

„Jön azonban a nyári forgalom, majd most megmutatjuk" — fogadkoznak a lakitelkiek. Pár nap múlva beköszönt a cseresznyeidény, megindul, s késő őszig tart a gyümölcsszállítás. Lakitelek és vidéke egyetlen óriási gyümölcsöskert, aranyhomokján a cseresznyétől a szőlőig minden megterem. Igaz, a gyümölcs nagy részét teherautón viszi be a földművesszövetkezet Kecskemétre, ahonnan mint kecskeméti gyümölcs megy tovább vagy kerül konzervgyári feldolgozásra, de jut belőle a vasútnak is. Erre pedig fel kell készülni, annál is inkább, mert jó termés ígérkezik. A felkészülés meg is történt. *Nátyi Albert* elvtárs, állomásfőnök megbeszélte a földművesszövetkezettel a kocsiigényléseket, hogy ne legyen fennakadás a rakodásoknál. A kecskeméti ktgvel viszont az állomásnak kocsival való elegendő, gyors ellátását tárgyalta meg. Főszezonban legalább *napi 10—12 kocsit kell időre biztosítani,* mert a gyümölcs nem várhat. Az este vagy éjjel feladott rakománynak reggel a csepeli Nagyvásártelepen kell lenni, az export-kocsiknak pedig lehetőleg 24 óra alatt rendeltetési helyükre kell érkezni. Hiszen külföldön is várják az ízes lakitelki gyümölcsöt. Alig hogy érni kezd az illatos sárgadinnye, napi 5—6 kocsit raknak meg vele és jegelve küldik Csehszlovákiába, Ausztriába, meg Svájcba. Ugyanígy küldik a barackot, meg a szilvát is.

Nem lesz tehát könnyű dolguk a lakitelki vasutasoknak, de a vasutasnap, és augusztus 20 tiszteletére máris vállalták, hogy a kocsitartózkodást 140, a kocsikihasználást 120, a rakodási időt 125 százalékra teljesítik a nyári hónapokban. S hogy ez így lesz, arra kilátást nyújt *Molnár István, Kókai István, Dóka József* forgalmi szolgálattevők, *Varga József* és *Varga Gergely* raktárnokok párosversenye, amely máris eleven erővel folyik. Segítik őket munkájukban *László János* és *Horváth Mátyás* váltóőrök, akik szocialista megőrzésre vették át váltóikat és mindig tisztán, üzemképes állapotban tartják, ami nem kis szó ezen a vidéken, ahol a szél mindent betemet homokkal.

A dolgozókról való gondoskodás

Az áldozatkész munkáért csupán valamivel több gondoskodást kérnek a lakitelki dolgozók és elsősorban arra hívják fel a figyelmet, hogy az állomás személyzetének egyáltalán nincs WC-je. Már többször fordultak a kecskeméti pályafenntartási főnökséghez — hiába. Az illetékesek szüntessék meg ezt a lehetetlen állapotot.

Az üzemi bizottság feladata lenne, hogy hasonló ügyekben a dolgozók kívánságainak hangot adjon, sajnos, ez nemigen történik meg. *Gálig János* ÜB-elnök elvtárs a XXII. pályamesteri szakasz Csenki-brigádjának jól dolgozó tagja, de arra nem jut elegendő ideje, hogy nagy területét, amelyhez a vonal közel 10 állomása és megállóhelye tartozik, jól összefogja s szoros kapcsolatot tartson a dolgozókkal. Hasonló nehézségei vannak *Molnár István* párttitkárnak is, akire, mint forgalmi szolgálattevőre a 11 fő létszámú Lakitelek állomáson is nagy feladat hárul. Lelkes buzgalommal és hozzáértéssel mindent elkövet, hogy a pártszervezethez tartozó állomásokon ne lanyhuljon a pártélet, de ez a legnagyobb erőfeszítésébe kerül és az üzemi bizottság segítésére már nem tud annyi időt fordítani, mint szeretne. Több *segítséget mindkettőjüknek!*

A legkorszerűbb vasutas betegotthont rendezik be a 215 éves péceli kastélyban

A munka, az építés zaja visszhangzik a boltíves folyosókon, az öreg termekben, amelyekben több, mint 200 éven keresztül a főúri „előkelőség" és semmittevés csendje honolt. A kastély fagyos némaságát nem törték meg azok a kínvallatások sem, amelyeket a Bach-korszak hírhedt kormánybiztosa, gróf Ráday Gedeon vezetett a pincékben, hivatalosan azért, hogy felszámolja a betyárvilágot, de — a falak tudnák elmesélni — hogy ezen az ürügyön hány 48-as hazafit kínoztak halálra, s a métervastagságú pincefalak és boltozatok hány megkínzott ember fájdalomkiáltását fogták fel.

Renoválják a betegotthon épületét (Németh Gyula felv.)

Az 1740-ben épült péceli kastély most napfényben fürdik, újjászületett falai közül eltűnt a múlt minden sötét árnya — az egykori kazamatákban a központi fűtés kazánját szerelik, a freskóterem az átalakítás tervrajzaiban már mint társalgó szerepel, a könyvtárszoba barokk falfestményei nemsokára fehérköpenyes orvosokra tekintenek, s a tágas földszinti és emeleti vendégszobák újjáalakítva fogadják majd az új „vendégeket", a gyógyulást kereső vasutas dolgozókat.

Pártunk és államunk gondoskodása

a vasutas dolgozóknak juttatta a műemlékként védett kastélyt, s az épületet a szakszervezet a félszázalékos alap felhasználásával a legkorszerűbb betegotthonná alakította át. Az új, 140 ágyas egészségügyi intézményt bátran mondhatnánk szanatóriumnak, vagy kisegítő kórháznak, mert elsőrendű feladata lesz, hogy egyreszt enyhítse a MÁV-kórház osztályainak zsúfoltságát, másrészt gondos egészségügyi ellátást nyújtson a lábadozó betegeknek.

Az építés dolgozóin, a Budapesti Építési Főnökségen, de elsősorban a Közlekedési Építő Vállalat vízvezeték- és központifűtés-szerelő brigádjain múlik, hogy a vasutas dolgozók a tervben megállapított határidőre, augusztus 31-re birtokukba vehessék az új, korszerű betegotthont. Kétségtelen, hogy az építési, illetve átalakítási munkálatok is elhúzódtak, elsősorban a nem mindig megfelelő és gyakran módosított tervrajzok, a munkák közben felmerült váratlan nehézségek, az előző, leváltott építésvezető bűnei miatt, de — *Horváth Bálint* elvtárs, építésvezető szerint — ha a szerelőbrigádok időben befejezik munkájukat, a kőműves munkák nem fogják hátráltatni a megnyitást.

Az építkezés dolgozói — mint a kitűnő eredményeket elért *Szabó-, Nyitrai-, Nemes-* és *Kővágó*-brigádok példája bizonyítja — tudják, milyen fontos szociális létesítményen dolgoznak. Tudják, hogy az ő jó, pontos munkájuk nagyban hozzájárul ahhoz, hogy sokszáz vasutas dolgozó mielőbb gyógyulást találjon az újjászületett falak között és a gyönyörű ősparkban.

A holnap mozdonyépítőinek kiállítása

A MÁV budapesti ipari üzemeinek, fűtőházainak és műszaki kocsiszolgálatának vasipari tanulói gazdag kiállításon mutatták be intézetük és üzemi tanműhelyeik egyéves fejlődését a Kilián György Ipari Tanuló Intézetben. A kiállított tárgyak, szemléltető-eszközök, járműmodellek, iskolai segédeszközök és történelmi dokumentumok arról beszéltek, hogy a vasutas ipari tanulók a holnap *mesterei.*

A kiállított tárgyakat főként I. éves tanulók készítették, közülük is a legjobbak. Nagy megtiszteltetés és elismerés volt a kiállítók közé kerülni. De meg is látni ezt a modelleken. A munkákat többségükben aprólékos gondosság és mérethűség jellemzi. Látni a munkákon: elvetették az ipari tanulók között a sokat hangoztatott minőségi munka magvát.

Sokra becsüljük a kiállított tárgyak kivitelét, de nem mehetünk el szó nélkül amellett, hogy egyes tárgyaknál a megmunkálás hibáit a fényezés csak eltakarni tudja, de eltüntetni nem. Tanulóinktól elvárjuk, hogy a MÁV tanulóképzésének haladó hagyományait élesszék," karolják fel és törekedjenek a szakmai tudás még tökéletesebb elsajátítására.

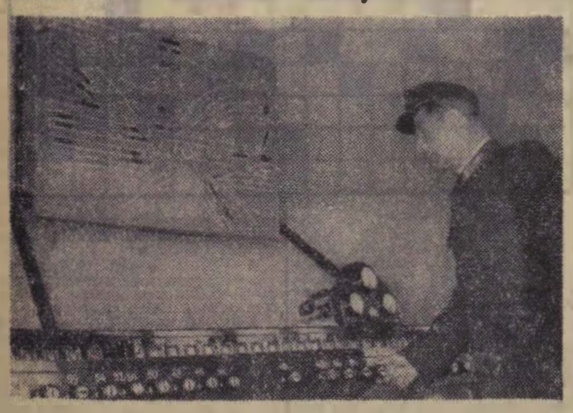
Példaképül szolgáljanak azok a munkák, amelyek egy másik kiállítási termükben az ott elhelyezett gőzmozdony és vasúti kocsi modelleken láthatók. Ez a kiállítási terem természetesen nemcsak a múlt kiváló műszaki alkotásait szemlélteti, a jövőbe is bepillantást enged nyerni. A 2000 lóerős Diesel-elektromos mozdony modellje a már nem is oly távoli jövő vontató óriását varázsolja elő, amely egyesíteni fogja a villamos és gőzmozdonyok minden előnyét és kiküszöböli igen sok hátrányukat. Mindezek bemutatásáért mind a tanulók, mind a látogatók sokasága igen hálás volt.

A kiállítás látogatási könyvébe tett számos bejegyzés arról tanúskodik, hogy a MÁV budapesti üzemeinek ipari tanulói komoly munkát végeznek, megérdemlik, hogy a MÁV iparitanuló-képzése az eddiginél több segítséget kapjon.

A kiállítás rendezéséért dicséret illeti a *Szőllősi Nagy András* igazgató által vezetett lelkes tanári és mesteri kollektívát, valamint a tanműhelyek MÁV vezetőit, s nem utolsósorban magukat az alkotókat, a budapesti MÁV vasipari tanulókat.

Somodi Kálmán,
a vasúti főosztály VII/D dolgozója.

Jó munkánk nyomán



Népi államunk a vasutasok jó munkáját azzal is meghálálja, hogy egyre korszerűsíti pályaudvaraink berendezéseit. Örüm ilyen helyen dolgozni. Képünkön Medgyesi Lajos váltókezelőt látjuk Debrecen állomás II-es számú tornyában a dinamikus biztosító berendezés kezelése közben. Medgyei elvtárs menetrendszerinti vonatindítási tervét átlagosan 113 százalékra teljesíti.
(Kovács Géza felv.)

„Úgy őrizzük a békét, mint gyermekeink álmát"

Gyermekek, sokmillió gyermek tiszta tekintetében tükröződött az utolsó májusi vasárnap fénye. Az övék volt ez a nap, az ő boldogságuk, örömük aranyozta be minden óráját, minden percét. S amikor a Nemzetközi Gyermeknapon ránk szegeződött a sok kis fénylő szempár, mindennél erősebben, mindennél felelősségteljesebben éreztük: az ő jövőjük, az ő boldogságuk a mi kezünkben van. Parancsnak éreztük a Nemzetközi Gyermeknap jelszavát: „Úgy őrizzük a békét, mint gyermekeink álmát". Parancsnak, de olyan parancsnak, amelyet mindegyikünk boldog örömmel, harcos elszántsággal vállal.

Május 29-e előtt néhány nappal ütöttünk felbonthatatlan pecsétet a varsói szerződésre, amely eggyé forrasztotta a békeszerető népek erőit a béke legnagyobb, legszilárdabb erejével, a Szovjetunióval. Tudjuk, meggyőződésünk, hogy a varsói szerződés gyermekeink békés álmának, szelíd mosolyának, szebb holnapjának legerősebb őrzője, hiszen sokszázmillió édesanya és édesapa elszánt békeakarata tölti meg erővel, élettel minden betűjét. De a béketábor sokszázmilliós tömbjén belül minden egyes ember akarata, békevágya külön erőt jelent — úgy kell dolgoznunk, úgy kell harcolnunk, hogy ne csak a mi gyermekeink, hanem a világ minden gyermekének élete boldog és biztonságos legyen.

A mi gyermekeink, a vasutas gyermekek élete is összehasonlíthatatlanul boldogabb, gondtalanabb, mint volt a múltban bármikor. Nem sorolhatjuk fel mindazt, amit pártunk gondoskodása, dolgozó népünk szeretete gyermekeinknek adott, csak néhányat ragadunk ki a legújabb eredmények közül. Május 1-én nyílt meg a 75 személyes miskolci vasutas bölcsőde, átadás előtt áll a nyíregyházi vasutas bölcsőde, május 6-án avatták fel Debrecenben a 16. vasutas napköziotthont, most fejezték be a Seregélyesen létesítendő, iskolaszanatórium jellegű ifjúnevelő intézet tervezési munkáit, elkészültek a kaposvári leánynevelő intézet nagyarányú bővítési tervei.

Eredményeink gazdagsága arra kell, hogy ösztönözzön mindnyájunkat: ne engedjük ki kezünkből egyetlen pillanatra sem a béke ügyét, egy pillanatra se álljunk meg gyermekeink boldog jövőjének építésében. Az ő életük állandóan olyan napfényes legyen, olyan békés és derűs, mint amilyen ez a májusi vasárnap, az ő napjuk volt.

Átadták a Komszomolnak a magyar vasutas fiatalok ajándékait

Hazánk felszabadulásának 10. évfordulója alkalmából a magyar vasutas fiatalok ajándékokat készítettek a szovjet vasutas komszomolistáknak. A többhónapos társadalmi munka eredményét — a vasutas DISZ-szervezetek ajándékát — a vasut politikai főosztály ifjúsági alosztálya összegyűjtötte. Az ügyeskezű fiatalok ajándékait május 26-án Záhonyban ünnepélyesen adták át a szovjet komszomolistáknak. A részletes ismertetésre visszatérünk.

LEVELEZŐINK írják

Egy rendkívüli segély — rendkívüli útja

A szolnoki pályamesteri főnökség IX. pályamesteri szakaszáról március 5-én, a főnökségtől március 7-én elküldték segélykérelmemet. Sokáig nem kaptam hírt róla, végre április 26-án értesítettek, hogy az igazgatóság méltányolta kérésemet és 200 forintot kiutalt részemre. Furcsa, hogy az értesítést március 19-ről keltezték. Nagyobb baj volt, hogy csak levél érkezett, de pénz nem. Többszöri érdeklődés után megtudtuk, hogy az igazgatóság tévedésből Székesfehérvárra küldte a pénzt. Igéretet kaptam, hogy három napon belül megkapom a kiutalt összeget. Azóta már háromszor három nap is eltelt, de a kiutalt rendkívüli segély még mindig nincs a birtokomban. Kérem a szerkesztőséget, nézzen utána, miért bánnak ilyen felelőtlenül a dolgozókkal és tulajdonképpen hol van a pénzem?

Gulyás Kálmán,
kinevezett kőműves, Szolnok.

Büszkék lehetnek dolgozójukra

Kedves Elvtársak! Egy dombóvári kalauzról szeretnék írni a magam és dolgozótársaim nevében. Mi, minden nap vonaton járunk munkahelyünkre és így jól ismerjük a vasutasokat. Tudjuk, melyik milyen. Már régóta feltűnt egy nyugodt, udvarias, igen határozott és tegyük hozzá, mindig tisztán, csinosan öltözött jegyvizsgáló. Megtudtuk a nevét: *Simon István.* Még az utazásunk is más, ha ő van a vonaton. Szeretnénk, ha sok ilyen kalauz járna a vonalon. Azért írom meg, hogy az állomásfőnök elvtárs és a dombóvári pártszervezet büszke lehet arra, hogy ilyen dolgozójuk van. Az összes korpádi és nagybajomi utasok nevében üdvözöljük *Simon* elvtársat.

id. Borol Márton

Lesz víz vagy nem lesz víz...?

Ez a kérdés foglalkoztatja állomásunk dolgozóit. 1953 nyarán úgy kitisztították állomásunkon a kutat, hogy még kevesebb vízet adott, mint tisztítás előtt és még az ívóvízszükségletet sem elégítette ki. Sürgetésünkre „megoldották" a problémát. Beállítottak három tartálykocsit és azóta Kétegyházáról szállítják a vizet. Mi nem nyugodhattunk ebbe bele. Kérésünket meg is hallgatták és 1954 novemberében megjelentek a kútfúró vállalat emberei és nekiláttak a munkának. Azonban a vállalat emberei februárban befedték a lyukat, összepakoltak és otthagyták minket víz nélkül. Ha számvetést készítünk, hogy mennyibe került eddig a víz fuvarozása és hozzáadjuk, hogy három tartálykocsi huzamosabb idő óta kiesett a forgalomból, olyan tetemes összeget kapunk, amelyből akár egy új kutra is telett volna, de legalább arra, hogy a régit mélyebbre fúrják. A helyzet azért is türhetetlen, mert a meglévő víz egészségtelen. A minden kényelemmel felszerelt vonatkísérő laktanyában nem lehet a fürdőt használni. Ki felelős mindezekért?

Kérjük az illetékeseket, sürgősen alkalmazzák a felelősségrevonást és oldják meg Békéscsaba állomás ívóvíz ellátását.

Vajda János,
üb elnök.

Olvasd, terjeszd a **NÉPSZAVÁT!**

Ifjúsági élet

Tegyük még tartalmasabbá, vonzóbbá az új oktatási évben a DISZ Petőfi-iskolákat

Május végén országszerte befejeződtek a DISZ Petőfi-iskolák foglalkozásai, hogy rövid háromhónapos szünet után újra friss erővel kezdhessék meg fiataljaink az új oktatási év feladatainak megoldását.

Ha visszatekintünk a most befejeződő oktatási évre, elmondhatjuk, hogy DISZ-szervezeteink többsége, propagandistáink és hallgatóink jó munkát végeztek az oktatási év folyamán. *Több mint 3000 vasutas fiatal ismerkedett meg történelmünk haladó hagyományaival és pártunk politikájának néhány alapvető kérdésével* Eredményeként növekedett a vasutas fiatalok hazafias öntudata, párt iránti szeretete, tevékenyebben vettek részt a termelőmunkában és a DISZ-szervezetek életében.

Az eredmények azonban nem homályosíthatják el az elmúlt oktatási év hibáit, tanulságait, amelyeket a következő évben ki kell javítanunk, illetve fel kell használnunk. Bár a propagandisták politikai és műveltségi színvonalának állandó növekedése, áldozatkész munkája biztosította azt, hogy a marxista—leninista propaganda hatékonyabb lett a vasutas DISZ-szervezetekben, ez a munka mégsem érte el teljes mértékben az ifjúság szocialista szellemű nevelésének követelményeit. Ehhez hozzájárult az is, hogy *a politikai képzés tekintetében egyes DISZ-funkcionáriusok sem jártak elöl jó példával, elhanyagolták képzésüket.* Olyan helytelen nézetek is előfordultak a DISZ-tagok körében, hogy a szemináriumok unalmassá teszik a szervezeti életet, a politizálás elriasztja a fiatalokat. A legkeményebben fel kell lépnünk az ilyen nézetek ellen, mert az ifjúság szocialista nevelése el sem képzelhető a fiatalok marxista—leninista képzése nélkül.

Tanulság az elkövetkezendő munkánk szempontjából az is, hogy *pártszervezeteinknek, valamint a DISZ-bizottságoknak és szervezeteknek többet és alaposabban kell foglalkozniok az oktatás eszmei és politikai kérdéseivel, mint tették azt ebben az oktatási évben.*

Néhány Petőfi-iskolánkon az oktatás nem állt következetesen a szocialista hazafiság elvének talaján. A dicső múlt harcainak idézésénél nem vonták le a tanulságot a ma számára. Háttérbe szorult a munkásmozgalom és a mai kor történetének tanítása, a Szovjetunió felszabadító tettének történelmi jelentősége, az internacionalizmus eszméjének széleskörű elterjesztése.

Az oktatásban a magyar múltról beszélve nem egyszer nacionalista nézetek kaptak lábra és ez elősegítette a jobboldali nacionalista nézetek terjedését. A szocializmus építését tárgyaló témáknál is megmutatkoztak a párt politikáját eltorzító magyarázatok, melyeket a párt Központi Vezetőségének márciusi határozata zúzott szét.

Ez elsősorban azért történhetett meg, mert néhány pártszervezetünk lebecsülte a Petőfi-iskolákat, nem nyújtott segítséget és nem ellenőrizte a propagandisták munkáját. A jövő oktatási évben ezeknek a hibáknak már nem szabad előfordulniok. Az új oktatási év lehetőséget nyújt arra, hogy még nagyobb legyen a Petőfi-iskolák hallgatóinak száma. DISZ-szervezeteink a DISZ II. kongresszusára készülve új fiatalok százaival, ezreivel erősödnek. Az újonnan belépő fiatalok érdeklődéssel tekintenek az 1955—56-os oktatási év elé, és ezt az érdeklődést nekünk tovább kell fokozni, *lehetőséget nyújtva arra, hogy az újonnan belépő fiatalok többsége is szélesítse ismereteit a Petőfi-iskolákon.*

Az oktatási év előkészítése során következetesen be kell tartani az önkéntesség elvét. Ez azonban nem azt jelenti, hogy megfeledkezzünk és ne beszélgessünk a fiatalok tanulásának fontosságáról. Végezzenek DISZ-bizottságaink széleskörű felvilágosító és meggyőző munkát a tanulás népszerűsítése érdekében. *El kell érni, hogy a DISZ-tagok nagy része politikai oktatásban, szakmai tanfolyamokon vagy a dolgozók esti iskoláin rendszeresen tanuljon.*

Minden fiatal maga döntse el, hogy az oktatás milyen formájában akar tanulni. Akik elvégezték a Petőfi I.-iskolát, lehetőleg a Petőfi II. évfolyamán folytassák tanulmányaikat. A Petőfi-iskola II. évfolyamot végzett hallgatókat pedig javasolják a DISZ-szervezetek a „marxizmus—leninizmus alapjai" pártoktatásra.

A Petőfi-iskola új oktatási éve még gazdagabb anyagot nyújt a fiataloknak, mint az ez évi. Megismerhetik diszeseink *a magyar nép évszázados küzdelmeit a szabadságért és a jobb életért. Kiemelkedik az anyagok közül a dicsőséges Magyar Tanácsköztársaság hősi harca az imperialista intervenció ellen, valamint a kommunisták harca a Horthy-rendszer ellen.*

Ezek az anyagok szocialista hazafiságra, áldozatvállalásra nevelik diszeseinket és helyes marxista értékelését adják a magyar nép, a munkásosztály hősi küzdelmeinek. De nemcsak történelmi témákkal ismerkedhetnek meg fiataljaink, hanem a marxizmus—leninizmus alapvető kérdéseivel is. Az alapismereteket pártunk felszabadulás utáni harcainak tanulmányozásával sajátíthatják el a hallgatók. *A tanulás emellett elősegíti, hogy a fiatalok közelebb kerüljenek pártunkhoz, közülük a legjobbak — ha kitűnnek munkában és tanulásban — kérhessék tagjelölt felvételüket az élcsapatba.*

A Petőfi-iskola munkáját csak elméletileg képzett, művelt és az oktató munkában jártas propagandisták tudják eredményessé tenni. Ezért a propagandisták kiválasztására, munkájuk segítésére fokozott gondot kell fordítani. Ezen a területen is a legnagyobb és leghathatósabb segítséget a pártszervezetek nyújthatják a DISZ-nek. A DISZ-vezetőségek éljenek ezzel a lehetőséggel, igényeljék a párt segítségét, támogatását, mely biztosítja, hogy olyan propagandisták legyenek a Petőfi-iskolákon, akik tanulságossá, vonzóvá és élvezetessé tudják tenni a DISZ Petőfi-iskolák munkáját.

TAKÁCS LAJOS
a vasút politikai főosztály munkatársa

A hidraulikus vágányféknél

A gurítódomb munkáját segítik a vágányfékkezelők, figyelmes, pontos, körültekintő szolgálatukkal. Kovács V. László ügyesen és eredményesen segíti a ferencvárosi gurító nagy munkáját a hidraulikus vágányfék jó kezelésével.

(Kovács Géza felv.)

HÍREK

— **65 éves a szegedi vasutas énekkar.** A jubileum alkalmából a „Szocialista Kultúráért" címmel tüntették ki. A jubileumi ünnepségen többek között megjelent a SZOT, a Vasutasok Dolgozók Szakszervezete, a népművelési minisztérium és a népművelési intézet képviselője. Az ünnepi beszédet *Kaszás* István elvtárs tartotta. A jól sikerült hangversenyen több vasutas és külső üzem énekkara működött közre.

— **Eljárás indult** *Kiss* Sándor debreceni kocsifelíró és 11 társa ellen, mert a debreceni állomáson a személykocsik bőrüléseit levagdalták és a beérkező vagonokat sorozatosan dézsmálták. Az okozott kár 30 000 forint.

— **A 60 férőhelyes** kaposvári munkásszálló építését június 31-re befejezik.

— **Budapest—Keleti tömb sztahanovistái** és élenjáró dolgozói műszakfejlesztési ankétot tartottak. Megtárgyalták a nyári forgalom feladatait. A dolgozók értékes javaslatokat és vállalásokat tettek.

— **Társadalmi tulajdon elsikkasztása** és okirathamisítás miatt a vasúti rendőrség eljárást indított *Szentannai* András, a szolnoki Utasellátó Vállalat üzemvezetője ellen, mert több hónapon keresztül meghamisította a vállalat ital-adminisztrációját és 5000 forint kárt okozott.

— **Éber és figyelmes** szolgálatáért dicsérő elismerésben és 500 forint jutalomban részesült *Gödér* György mozdonyvezető, a Hámán Kató fűtőház dolgozója.

— **75 férőhelyes bölcsődét** adtak át ünnepélyes keretek között Miskolcon. A vasutas szülők örömmel viszik gyermekeiket a korszerűen felszerelt bölcsődébe, mert tudják, hogy nagyszerű ellátásban és gondozásban részesülnek.

— **Elkészült** az új pályamérő kocsi. A próbákat most tartják.

— **Az új menetrend bevezetése óta** megindult a villamosvontatás a Budapest-Keleti pályaudvar és Gödöllő között. Egyelőre a 6336-os és a 6337-es vonatok közlekednek Kandó-mozdonnyal.

— **Öt kilométer hosszú** úttörő vasút építését kezdték meg Kassa mellett a cimeskéi völgyben.

— **Nyolcévi börtönre** és 6 évi jogvesztésre ítélte a fővárosi bíróság *Gazdag Gyulát*, a Landler Jenő Járműjavító volt üzemvezetőjét, aki 30 000 forintért eladott egy esztergapadot, ami a MÁV tulajdonát képezte. Segítőtársát, *Róka* Sándort, ugyancsak a Landler volt dolgozóját 4 évi börtönre és 4 évi jogvesztésre ítélték.

LAKÁSCSERE

Elcserélném XX. ker. (Rákoshegy) Csarnok tér A-1. épület, III. földszint 1. sz. kétszoba-összkomfortos intézeti lakásomat hasonlóra a Keleti pályaudvar közelében. Érdeklődni levélben vagy telefonon: Rákoshegyi szertár, Oláh Imre telefon: 36—62, 7—16 óráig.

Gyáli úti nagyméretű háromszobás, 2 előszobás, teljes komfortú, világos, első emeleti lakásomat, melynek havi bére 165 forint, elcserélném legfeljebb második emeleti nagyméretű, világos, kétszobás hallos összkomfortos lakásra az V., VI., VII., VIII. kerületben vagy a XIV. kerületnek a Hámán Kató úton belüli részen. Érdeklődés telefonon: 141—598; 8 óra előtt, 14—16 óra között vagy 21 óra után.

SPORT

Szerény keretek között is példaszerűen működik a Győri Törekvés SK

Ahol szeretik a sportot, ott még a helyi viszonyokban tájékozatlan idegennek sem nehéz a sportügyek iránt érdeklődnie.

Ezt Győrött, érkezésünk első perceiben megállapíthattuk. Szinte el sem kellett hagynunk az állomás épületét, s már is annyit megtudtunk a Győri Törekvés életéből, mintha már hosszabb napokat töltöttünk volna a rábaparti városban. Igazi sportemberhez méltó udvariassággal beszélt az állomáson mindenki a sportról.

És érdekes! — nem panaszkodott senki! Vezető, sportoló, szurkoló egyaránt csakis a helyi Törekvés életét igyekezett feltárni, nem marasztalta el az országos elnökséget, nem hivatkozott a Budapesti Törekvés „helyzeti előnyére", csakis Győrről, az ottani sportról beszélt. De azt — meg kell jegyeznünk — lelkesen, őszintén hangzó szavakkal tette. Ha dicsérni valóról szólott, csillogott a szeme ha a hibákról esett szó, nem volt kétségbeesés a hangjában, hanem inkább bátorság, mely feltétlen szükséges ahhoz, hogy az árnyoldalt is napsütésessé lehessen tenni.

„Hajrá Törekvés" „Hajrá Vasas"

Békés Ferenc oktató tiszt, elnökségi tag például büszkén mondotta el, hogy a sportkör tulajdonképpen egyike a legrégibb magyar sportköröknek A jelenlegi Törekvés, elődje a MÁV DAC 1905-ben bontott zászlót s hosszú ideig a város egyetlen sportköre volt. Bár sikerekben gazdag volt a DAC, de mint társadalmi egyesület sok anyagi nehézséggel küzdött egészen a felszabadulásig. Ettől kezdve megváltozott a helyzet. A vasutasság tekintette magáénak a sportkört, s rendszeres anyagi támogatásban részesítette. De ez az anyagi hovátartozás egyáltalán nem jelentette azt, hogy a város elállt a vasutas sportolók mellől, hanem még a mai napig is szeretett gyermekének tekinti, s így is kezeli. Ékes bizonyítéka ennek, hogy Győrött ismeretlen fogalom a káros klubsovinizmus. Az NB I-es Győri Vasas sportolói és szurkolói ugyanúgy ügyüknek tekintik a vasutasok sportját, mint sajátukét, s ugyanígy gondolkodnak a győri törekvés tagjai is. De erre vall a helybeli újság sportrovata is, mely az elmúlt vasárnap arra hívta fel a győri sportrajongókat, hogy délelőtt zúgjon a „hajrá Törevés", délután pedig a „hajrá Vasas". Így nem csoda azután, ha a délelőtt sorrakerült Győri Törekvés—Nagykanizsai Bányász NB II-es találkozón győri siker született, ebéd után pedig a gyári NB I-es csapat csak nagy küzdelem után engedte át a győzelmet a sokszoros bajnokegyüttes Budapesti Honvédnek.

Egy volt ezen a két találkozón a szurkolótábor, egy volt a cél: a győri siker. Ebből a példából bizony sok vidéki városunk közönsége tanulhat.

Miként minden jó szülőnek kedvence valamennyi gyermeke, még akkor is, ha történetesen nem a legkiválóbb, úgy Győrött is valamennyi sportolóval szeretettel foglalkozik mindenki, ha nem is világbajnok, Európabajnok, vagy élsportoló az illető. **A kívánalom csak kettő:** becsületes sportember legyen és állja meg jól a helyét munkájában. Ezeket a feltételeket magukévá igyekeznek tenni a sportolók és mindnyájan képességük legjavát nyújtják mindkét helyen. A labdarúgó-csapat tagjai közül például **Kapitány** Ernő az országos újítási versenyen a II. helyet érte el. **Juhász** Tibor és **Pintér** László pedig sztahanovisták. De a többi sportoló is jól megállja helyét a munka területén.

Erre nagy súlyt fektet a sportköri elnök **Béldy** László, a pályafenntartás főnöke, aki csak akkor vállalta el az elnöki tisztet, amikor meggyőződött arról, hogy a vezetésére bízott fiatalok bátran megfogják a munka nehezebbik végét is. De hasonlóképpen gondolkodik **Gerencsér** Ferenc állomásfőnök is, aki maga ugyan nem sportember, de a jó munkát végző fiataloknak és idősebbeknek minden támogatást megad a sportoláshoz is

A sportkörnek 400 igazolt versenyzője van, a sportköri tagok száma pedig 1500. Kilenc szakosztály működik. A legnépszerűbb a labdarúgás, de a sakk- és turista-szakosztály is szép létszámmal dicsekedhet. Az utóbbi két szakosztályban még idősebb tagok is találhatók, sőt nem ritka az a természetjáró verseny sem, amelyen húszéves sportoló az ötvenéves mellett küzd a sikerért.

— S bizony dicséretére legyen mondva — mesélte nevetve Békés Ferenc — fiatal legyen a talpán, aki az ötven évnél idősebb Ozora bácsival turisztikában fel akarja venni a versenyt.

Van kerékpáros-, atlétika-, kézilabda-, asztalitenisz- és tenisz-szakosztály is. A kerékpárosok, asztaliteniszezők és teniszezők javarészt csak üzemi viszonylatban versenyeznek, de azért élénk az élet. Az atlétikai és kézilabda-szakosztály tagjai viszont a patronált iskola tanulóiból kerülnek ki. Ez bizony nem a legeszményibb megoldás, de ezen is hamarosan javítani igyekeznek Győrött

A nevelés kérdését nemcsak a sportpályára szűkítik le, hanem előbbre is néznek a vezetők. A sportolók legtöbbje részt vesz a legkülönbözőbb társadalmi oktató, szakoktató és edzői tanfolyamokon. Így kívánják biztosítani Győrött a nevelő-utánpótlást. Nevelés terén már eddig is kitűnő eredményeket tudnak felmutatni. A labdarúgó-csapatból több mint egy csapatra való játékos jutott már a felsőbb „osztályba", a helyi NB I-es csapatba. A vezetők mégsem siránkoznak a „meggyengülés" miatt, hanem azt vallják, hogy ezek a játékosok tudásukkal elérték azt, hogy előbbre kerüljenek. Nem vádolják a Győri Vasast „szipkázással", hanem elismerik, hogy jelenleg nekik van nagyobb szükségük olyan kiváló labdarúgókra, mint Pesti, Kalmár I., Kalmár III., Fehérvári, Tamás és Raffai. De bíznak abban, hogy hamarosan eljön az az idő, amikor a Törekvés is a Vasashoz hasonló igényekkel állhat elő. Erre remélhetőleg biztosíték a két teljesen újonnan szervezett úttörőcsapat, amelynek tehetséges játékosai most bontogatják szárnyaikat.

Ahol szeretik a sportot, ott utánpótlás van bőven.

— Csak meg kell találni a helyes utat — kapcsolódc itt a beszélgetésbe **Keresztes János** főintéző, gazdasági felelős. — Ezért nagy reményekkel készülünk a most soronkövetkező házi bajnokságra. A szakszervezet csak atlétika, kerékpár és röplabda versenyeket, mérkőzéseket javasolt, de mi emellett a többi sportágakban is megszervezzük a házi bajnokságokat. Állítom, hogy nagy az érdeklődés valamennyi verseny iránt. Talán ez felhívja a figyelmünket egy-két újabb tehetségre is.

Korszerű sporttelepet!

A Győri Törekvés az ország egyik legszebb és legjobb talajú pályájával rendelkezik. A sporttelep az „Úttörő-liget" festőien szép környezetében terül el. De csak a pálya ilyen szép. Az öltözők teljesen korszerűtlenek, sőt a tisztálkodási lehetőség is erősen korlátozott. Szabályos atlétikai pálya nincs és nem megfelelő a nézők elhelyezése sem. Az sem helyes, hogy a sportkör nem rendelkezik semmilyen edzőpályával, s így akármilyen erős és kitűnő is a „nagy" pálya füve, idő előtt tönkre fog menni.

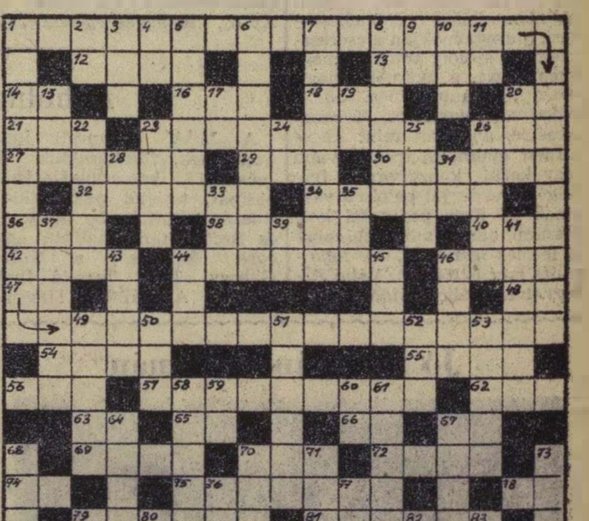
Ez a sporttelep nemcsak a Győri Törekvés vagyona, hanem közös, országos tulajdon, s így feltétlenül meg kell találni központilag is a segítséget ahhoz, hogy a később egyre súlyosabb bajokat megelőzhessék a lelkes győriek.

— Mi is ismerjük ezeket a veszélyeket — szinte gondolatunkat folytatta a pályát bemutató **Keresztes** sporttárs — de rajta is leszünk, hogy amennyire lehet, saját erőnkből megelőzzük azokat. Tudjuk, hogy igen nehéz feladat, de reméljük kapunk hozzá némi segítséget.

Mi is reméljük, mert az a sportkör, amely nem követelőzik ilyen téren és nem igyekszik mindent mások hibájául felróni, megérdemli, hogy a segítő kéz is különösebb hívás nélkül jelentkezzék nála, addig míg nem késő.

(mécs)

KERESZTREJTVÉNY IX.



Vízszintes: 1. **Május 22-én lépett életbe.** 12. Ilyen északi város és öböl is van, a Szovjetunióban. 13. A csúnya ellentéte. 14. Irányt jelez. 16. Fában, öreg bútorban megtalálod. 18. Fém. 20. Üzemi bizottság. 21. Ollója van. 23. **Az 57-es és 75-ös vízszintesekkel együtt május 21-én történt.** 26. Férfi név. 27. Női név becézve. 29. Halfajta. 30 Délben teszi az ember. 32. Egy pár evőeszköz. 34. Pompázó. 36. Régi nép. 38. Még megy rá. 40. A könyvben sok van. 42. Őrzők. 44. Az emlék vágyat... 46. Üdítő italkeverék 47. S. M. 48. Régi római pénz. 54. Nem tud beszélni. 55. Pólus. 56. Gy. T. 57. **A napokban avattuk.** 62. Ének. 63. Háziállat. 65. Álló víz. 66. Hajszol. 67. Személyes névmás. 69. Ilyen bér is van. 70 H.R.L. 72. Minőségi ellenőr 74. Mutató névmás. 75. **Lásd: a 23-as és 57-es vízszintest.** 78. Időhatározó. 79. Híres angol admirális volt. 81. Az első két betűje személyes-névmás, az utána következő négy betű geometriai fogalom.

Függőleges: 1. **Ez is május 22-én történt.** 2. Kis szerszám. 3. A vers nélkülözhetetlen része. 4. Időhatározószóhoz járul. 5. Így is szokták nevezni a magánkisiparost. 6. Parancsoló módban a rétessel teszik. 7. Sportegyesületünk neve. 8. Női név. 9. Nagy Zoltán. 10 Napszak. 11. Sértetlen. 15. Nyit. 17. Végtelen zug. 19. Kötőszó. 20. Friss. 22. Rézgálic. 23. Ügyirat. 24. Olasz folyó. 25 Menetjegyiroda, az utolsó kockába kettős betű. 26. Olasz város. 28. N. É. 31. Késhez tartozik. 33. Korszak. 35. Zri — vissza. 37. ...és szerelem. Schiller drámája. 39. Az erdőben sok van. 41. Észak-Amerikai aranylelőhely. 43. Félsziget. 44. Gyermeke, fölös ékezettel. 45. Melegít 46. Az okos ellentéte. 49. Mértékegység. 50. Ékezettel, ilyen irat is van. 51. Gondoskodik valakiről. 52. Könyörög. 53. Nem sima. 58. Világtérkép. 59 Ételízesítő. 60. Ilyen állat a kutya 61. Erőmet képezik. 64. Liget. 67. Ékezetek nélkül: nemzet. 68 **A világ gyermekeinek ünnepe.** 70. Ilyen jegyek is vannak. 71 Néz-e? 73. Ilyen fa van a sínek alatt. 76. Ti, olaszul. 77. Ri. 79. Anti magánhangzók nélkül 80. A vadász teszi. 82. Ellentétes kötőszó. 83. E-vel a közepén, paripa lenne.

Beküldendő: vízszintes 1., 23., 57., 75., függőleges 1., 68. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. **Beküldési határidő: június 8.**

A VIII-as számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Futólavítás, DISZ-kongresszus. Vas- és fémgyűjtés Adminisztráció.

Könyvet nyertek: özv. Kiss Ferencné, Debrecen állomás, TBKE. Borbély Géza, Szeged, Tolbuchin sugárút 34. Pesti János főáll. elölj., Böhönye, vasútállomás. Horváth Imréné, bérelszámoló, Sopron, GySEV állomás.

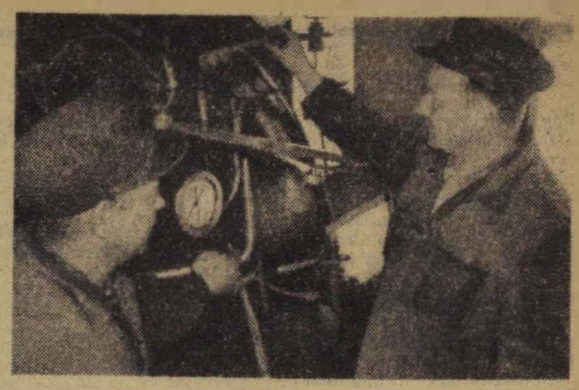
SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztalin út 89 sz. — Telefon: 228—695, 426—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 23. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 JÚNIUS 6.



Koncz István és Kiss István mozdonyvezetők, a hatvani fűtőház dolgozói lelkiismeretes gondos szolgálattétellel válják egymást. Mindenről aprólékosan tájékoztatják egymást. A jó mozdonyvezetők úgy gondozzák, ovják, vedik gépeiket, mint szemük fényét.

(Kovács Géza felv.)

Erősítsük a vasutas pártszervezeteket

Írta: Bogyó Géza, a vasút politikai főosztály helyettes vezetője

Tíz esztendő telt el a felszabadulás óta. E tíz esztendő folyamán a Magyar Dolgozók Pártja elismert vezetője lett az országnak, irányításával győzelmet győzelem után ért el a dolgozó nép és a munkásosztály vezetésével az ország gazdájává vált. Évről évre *egységesebb, erősebb lett pártunk, növekedett tekintélye, mert a dolgozók tizezrei saját tapasztalatuk alapján győződtek meg arról, hogy a párt politikája hűen tükrözi saját törekvéseiket, vágyaikat.* A párt harcosai között a vasutasok száma is állandóan gyarapodott, mind többen kérték, hogy az élcsapat tagjaként építhessék a szocializmust.

A III. pártkongresszus azonban megállapította, hogy a II. kongresszus óta a taglétszám növekedése, a párt fejlődése lassú ütemű. *„Ezer és ezer olyan pártszervezetünk van, amely évszámra egyetlen új tagot, tagjelöltet nem vesz fel. Ezen a helyzeten feltétlenül változtatni kell"* — állapította meg a határozat.

Egy év telt el a III. kongresszus óta, vizsgáljuk meg, hogy e tízenkét hónap alatt megtettek-e mindent vasutas pártszervezeteink, politikai osztályaink, hogy a pártnak a kongresszus által megállapított lassú fejlődésén a maguk területén változtassanak.

Az elmúlt évben a vasutas parttagok száma 1.6 százalékkal emelkedett, tehát a parttagok és tagjelöltek száma gyorsabban és erőteljesebben gyarapodott, mint az előző években. Ez az eredmény egyben pártszervezeteink javuló munkáját is tükrözi. A pártszervezetek egy része tervszerűbbé tette munkáját, több figyelmet fordított a dolgozók nevelésére, akik megértették a párt politikáját, szabad elhatározásból kérték felvételüket a pártba, hogy a munkásosztály legjobbjai között még eredményesebben dolgozhassanak a szocialista jövő építésén. Így dolgozott többek között *Szeged* állomás pártszervezete, ahol a legjobb pártonkívüli dolgozókat bevonták a pártoktatásba, azok megismerték a párt célkitűzéseit, szervezeti szabályzatát. Évközben különböző pártmunkákkal is megbízták őket, ez elősegítette fejlődésüket, s alkalmasak lettek arra, hogy felvegyék őket az élcsapatba.

A pártépítő munka e fontos kérdése együtt járt azzal, hogy javult a vasuton is a párt összetétele, nőtt a munkások aránya, több soraink között a műszaki értelmiség és valamelyest csökkent az eredetileg alkalmazottak arányszáma. *A párt összetételének javulása erősítette a párt élcsapat jellegét, megerősítette vezető szerepét.*

A munkások számának növekedése azonban nem mindenütt tekinthető kielégítő. Nem kielégítő elsősorban azért, mert kevés közöttük a közvetlen termelőmunkában résztvevő, sőt e tekintetben 2,1 százalékos a csökkenés. Pedig a párt határozatainak megvalósításáért folyó harc elsősorban a termelés frontján, közvetlenül a termelésben dől el, tehát itt van a legnagyobb szükség a kommunista példamutatásra. Ezt a fontos körülményt számos pártszervezetünk, elsősorban üzemi pártszervezeteink szem elől tévesztették a pártépítés kérdésénél. Sőt egyes pártszervezeteknél a nevelő munka helyett a pártfegyelmit szívesebben alkalmazták. Bizonyítja ezt az is, hogy a vasutas pártszervezetek az elmúlt év folyamán igen sok súlyos pártfegyelmi határozatot hoztak. De ami még súlyosabb, az az, hogy a pártból kizártak között túlzottan sok a munkás. Ez is mutatja, hogy a vasút területén a párttagok nevelésére, a párt összetételének javítására, létszámának emelésére — elsősorban a legjobb termelőmunkásokkal és műszáki értelmiségiekkel — sem a politikai osztályok mellett működő pártbizottságok, sem a politikai osztályok párt- és tömegszervezeti osztályai nem fordítottak kellő figyelmet.

Hiba lenne e jelenségek mögött észre nem venni annak a káros jobboldali elhajlásnak kihatásait, melyet Központi Vezetőségünk ébersége leleplezett. *A jobboldali nézetek megmutatkoztak a párt vezetőszerepének lebecsülésében, a párthatározatok végrehajtás közbeni elferdítésében és megmutatkoztak a tag- és tagjelöltfelvételi munkában is.*

A budapesti politikai osztály mellett működő pártbizottság például visszavette a pártba Pálfi Antal, alkalmazotti származású, volt hadapród őrmestert, akinek apja és sógora is kulák. A csomai pártszervezetben Horváth János intézőt tagjelöltté vették fel, figyelmen kívül hagyva, hogy őt 1949-ben mint kulákot kizárták a pártból. Ezek a példák az éberség ellanyhulását is tanusítják és arra figyelmeztetnek: szem elől tévesztették azt a sztálini tanítást, hogy *„tartsuk magasra és őrizzük meg tisztán a párttag magasztos fogalmát".*

A mi pártunk soraiban helye van a dolgozók, a munkásosztály, az értelmiség legjobbjainak. Mint ahogy a III. pártkongresszus határozata is kimondja: *Az arra érdemes új és régi értelmiségiek legjobbjait nagyobb számban vegyék fel a pártba. Ugyanakkor gondosan kell őrködni azon, hogy a pártba ne kerüljenek be opportunisták, karrieristák, megalkuvók vagy éppen ellenséges elemek. Mindez hozzá fog járulni ahhoz, hogy pártunk egyre inkább lenini, valóban kommunista párt legyen".*

A határozat szellemében a műszaki értelmiségiek száma híztatóan emelkedett pártszervezeteinknél, azonban a többi becsületes értelmiségiek száma például a budapesti politikai osztály területén az elmúlt évben 58 fővel csökkent. Ez arra figyelmeztet bennünket, hogy a jövőben több figyelmet fordítsunk becsületes, példás munkát végző értelmiségi dolgozóinkra is és közülükből a legjobbakkal erőteljesebben erősítsük pártunk sorait.

Amikor tag- és tagjelöltfelvétel kérdésével foglalkozunk, nem szabad figyelmen kívül hagynunk azt sem, hogyan növekszik párttagjaink között a fiatalok száma. Az elmúlt évben a 25—30 év közöttiek száma 6.5 százalékkal csökkent. Ez a csökkenés azt is elárulja, hogy nevelőmunkánk még nem kielégítő a fiatalok között. Pedig pártunknak szüksége van a fiatalok lendületére, kezdeményező készségére, mely egyesült az idősebbek tapasztaltságával, megfontoltságával nagyjelentőségű előrehaladásunk szempontjából.

Örvendetes, és bizonyos fokig enyhíti ezt a helyzetet az, hogy a 24 éven aluliak aránya az újonnan felvett tagjelöltek között 16,4 százalék volt. De nem mehetünk el szó nélkül amellett, hogy *a 24 éven aluliaknak csak elenyésző részét javasolta felvételre a DISZ-szervezet.* Vasutas DISZ-szervezeteink nem élnek pártunk Központi Vezetősége által biztosított jogaikkal.

A tagjelöltfelvétel másik hibája, hogy — amint a III. pártkongresszus is megállapította — a vasúton is gyakori az olyan szolgálati hely, ahol hosszú hónapokig, nem egyszer évekig nem erősítik a párt sorait új tagjelöltekkel. *Salgótarján* és *Sárbogárd* állomásokon, valamint *Budapest-Keleti pályaudvar* pályafenntartási alapszervezetében például több mint 14 hónap óta nem volt tagjelöltfelvétel. Talán azért mert nincsenek párthoz hű, termelő- vagy értelmiségi munkában kitűnt vasutasok? Korántsem! Sokkal inkább azért, mert a pártvezetőségek nem tartják szívügyüknek a párt sorainak gyarapítását, a jól dolgozó pártonkívüli tömegszervezeti aktívákkal. Maguk a tömegszervezeti vezetők sem foglalkoznak oly módon a dolgozókkal, hogy azokból tagjelölteket, párttagokat neveljenek.

Különösen elítélendő, hogy egyes alapszervezeteknél a pártépítő és nevelőmunkát „elintézettnek" tekintik azzal, hogy a legjobbakat felveszik tagjelöltnek. *Az új tagjelölteket sokszor magukra hagyják, nem látják el őket fejlődésüket segítő pártmegbízatásokkal.*

A tag- és tagjelölt felvételeknél is nem egyszer előfordul a pártdemokrácia megsértése. Volt példa arra is, hogy a taggyűlés jóváhagyása nélkül, vagy nem határozatképes taggyűlés terjesztett fel a felsőbb pártszervezethez jóváhagyás végett tag- vagy tagjelölt felvételi kérelmet. *A pártdemokrácia a párt ereje, a fegyelmezett kommunista munka, a pártszerű szervezeti élet egyik legfontosabb feltétele.* A pártdemokráciát sérti, a munkát akadályozza a bürokrácia is. A bürokrácia nehezíti, lassítja a párt fejlődését. Sokszor hosszú hónapok telnek el, amíg a felvételi kérelmek az alapszervezetektől eljutnak a vasút politikai főosztályig, és onnan az alapszervezetekhez a tagsági könyv. *Tasnádi* István elvtárs a Debreceni Járműjavító dolgozója például 18 hónap után kapta meg tagsági könyvét. *Az ilyen bürokrácia lelkiismeretlenség, mérhetetlen kárt okoz a pártnak rontja tekintélyét, népszerűségét.* A bürokrácia elleni harc minden kommunista kötelessége.

Pártunk az elmúlt évben tovább erősödött, elmélyítette gyökereit, edzettebb, összekovácsoltabb és egységesebb lett, gyarapodott tekintélyében és tagjai számában. Újabb győzelmeinkhez, a párt III kongresszusa és a Központi Vezetőség márciusi határozatainak sikeres megvalósításához elengedhetetlenül szükséges, hogy pártunk továbbfejlődjön, erősödjön. Ezért erősítsük a vasutas pártszervezeteket a legjobb munkások és értelmiségiek százaival, ezreivel, mert ez újabb győzelmeink záloga.

A komszomolista vasutasküldöttség átvette a hála és a szeretet ajándékait

Az ország vasutas DISZ-szervezetei a tíz éves felszabadulás évfordulójára ajándékokat készítettek példaképeiknek, a hős szovjet vasutas komszomolistáknak. Tanműhelyek, fűtőházak, járműjavítók, pályafenntartási főnökségek fiataljai nagy szeretettel, ügyességgel készítették el a hála és szeretet ajándékait. Fordítókorong kicsinyített mása, vasúti kocsi, villanymozdony, jelzőberendezéssel ellátott vaganymező, aranyhímzésű selyemzászló, festmény, albumok készültek a különböző DISZ-szervezetekben, mind megannyi bizonyítéka a hálának, a ragaszkodásnak.

A vasút politikai főosztály levelében közölte a szovjet vasutas komszomolista szervezetek vezetőivel, hogy hazánk tíz éves felszabadulása alkalmából a vasutas ifjúság át akarja adni ajándékait azoknak, akiket példaképüknek tekint, akiket követ a munkában, a helytállásban, a békéért vívott harcban. Megérkezett a válasz: A komszomolista vasutasok örömmel veszik a feléjük áradó e megnyilvánulást és eljönnek meglátogatni barátaikat, a magyar vasutas fiatalokat.

Ünnepélyes fogadtatás a záhonyi pályaudvaron (MÁV-foto)

Lassú ünnepélyességgel gördült be a különvonat a záhonyi állomásra. Kezükben virággal léptek le a kocsi lépcsőjéről a szeretettel várt barátok, a Szovjetunió vasutas komszomolista ifjúságának küldöttei. Elsőnek a küldöttség vezetője *Kiszljak* elvtárs, a Szovjetunió Vasút Politikai Főigazgatósága Komszomol ügyekkel foglalkozó helyettes vezetője lépett le a vonatról, nyomában *Lidia Fomina*, a leningrádi rendezőpályaudvar Komszomol-titkára. *Igor Sesenya* moszkvai élenjáró mozdonyvezető, *Sztanyiszlav Manojlenko*, a munkácsi fűtőház helyettes vezetője és végül *Nyikoláj Govjagyin*, a lembergi vasút politikai osztály komszomol felelőse.

Bognár Imre elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője üdvözölte a küldöttség tagjait.

— *Örömmel fogadjuk hazánk földjén a mi drága szovjet barátainkat* — mondotta.

Kiszljak elvtárs válaszolva a köszöntésre kifejtette: *A barátság elszakíthatatlan szálai fűzik a szovjet vasutas komszomolistákat a magyar vasutas fiatalokhoz, azokat fegyvertársaiknak tekintik.*

Záhony állomás öt fiatal dolgozója virágcsokrot nyújtott át a kedves vendégeknek. A zenekar indulókat játszott, és a küldöttség tagjai a fiatal vasutasok sorfala között bevonultak az állomás kultúrtermébe.

A helyiség nem tudta befogadni mindazokat, akik ott akartak lenni a szovjet vendégek tiszteletére rendezett ünnepségen.

Szűcs Zoltán elvtárs, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztályának vezetője beszédében hangoztatta, hogy nincs a vasúti munkának egyetlen olyan területe sem, ahol ne nyújtottak volna mérhetetlen segítséget a szovjet vasutasok a magyar vasutasoknak. A magyar vasutas fiatalok nagy megbecsüléssel, szeretettel gondolnak a szovjet vasutas ifjúságra, akik a Nagy Honvédő Háború idején ugyanúgy, mint most, az kommunizmus építése idején munkájukkal oly jelentősen járulnak hozzá a szovjet nép erőfeszítéséhez.

A lelkesítő hangulatú ünnepi ülést percenként szakította meg a hallgatók tapsa, éljenzése, tetszésnyilvánítása.

Kiszljak elvtárs válaszolt a beszédre. Hangsúlyozta, hogy az utolsó tíz év megmutatta: *a magyar nép szilárdan halad a szocializmus útján, az építésben elért eredményei példamutatók.*

Majd így folytatta:

— *Engedjék meg, hogy tolmácsoljam a szovjet vasutasoknak azt a kívánságát, hogy a magyar vasutasok még további sikereket érjenek el a szocializmus építése során.*

Búcsúzóul így zárta szavait:

— *Mikor hazaérünk hazánkba, átadjuk az önök ajándékait a mi komszomolista szervezeteinknek. De nemcsak az ajándékokat adjuk át, hanem az önök forró elvtársi üdvözletét is és elmondjuk, milyen szeretettel, testvéri barátsággal fogadtak bennünket és mennyi melegséggel gondol a magyar vasutas ifjúság a szovjet vasutas fiatalokra.*

Az ünnepség után a szovjet vendégek megtekintették az ajándéktárgyakat. Nagy tetszésüknek adtak kifejezést az ízléses, szép kivitelű ajándéktárgyak láttán.

A komszomolista küldöttek néhánynapos magyarországi tartózkodásuk alatt ellátogattak Miskolcra, Lillafüredre, Debrecenbe. Ezekről a látogatásokról lapunk külön számában fogunk beszámolni.

Jó versenyszervezés Gyöngyös állomáson

Gyöngyös állomás dolgozói célul tűzték ki, hogy elnyerik az élüzem címet. Ennek érdekében a dolgozók állandóan figyelemmel kísérik eredményeiket, amelyeket az üzemi bizottság tíznaponként pontosan értékel és nyilvánosságra hoz. Ahol a dekádtervek teljesítésénél lemaradás mutatkozik, ott a szakszervezeti bizalmiak nyomban jobb munkára mozgósítják a dolgozókat. A legutóbbi tíznapos értékelésnél kiderült, hogy az állomás a feladási rakodási időnél nem érte el az élüzemszintet. *Nagy* János raktárnok üzemi bizottsági elnök személyesen kereste fel a vállalatokat és kérte segítségüket a munka megjavításához. A vállalatok meg is igérték segítségüket és azóta mindent megtesznek annak érdekében, hogy a rakodások jobb megszervezésével az állomás behozhassa lemaradását, s elérje a kitűzött élüzemszintet.

Az állomás dolgozóinak jó munkáját és versenylendületét bizonyítja az is, hogy *Pataki* Gyula forgalmi szolgálattevő két hónapja, *Toroczkai* Albert és *Gombos* Nándor forgalmi szolgálattevők egy-egy hónapja, *Nagy* János és *Besze* László raktárnokok három hónapja, *Éber* András raktárnok két hón pja sztahanovista szinten dolgoznak.

BAKÓ JÁNOS főintéző,
miskolci igazgatóság,
VI. osztály

Pécs állomáson fokozzák az anyagtakarékosságot

Követésre méltó újszerű módon fokozzák az anyagtakarékosságot Pécs állomás dolgozói. Számítások alapján megállapították, hogy *egy hónapban átlag 8550 kilogramm szén túlfogyasztást idéznek elő a vonatok jelzőnél való megállításával, ami pénzértékben 10 500 forintot jelent.* Elhatározták, hogy a széntakarékosság fokozására *a jelzőnél való megállításokat napi 3 vonatra csökkentik és ezzel 3420 kilogramm szenet takarítanak meg havonta 6300 forint értékben.*

Számításokat végeztek arra vonatkozólag is, mennyi szén pocsékolódik el a *helytelen vonatösszeállítás* következtében a közbeeső állomásokon szükséges tolatások elvégzésével. A számítások figyelembevételével vállalták a vonatok minőségi összeállítását, hogy minél több szenet takarítsanak meg. Tervet dolgoztak ki az alátétfákkal, a lámpák üzemanyagával és a villamosenergiával való takarékoskodásra is.

Leiti Ferenc
Pécs állomás

Tied már a Mátra, Börzsöny...

Egy hivatalos statisztikai kimutatás szerint a japán gyermekek ötven százaléka rongyokban jár. Talán furcsa, hogy ilyen és hasonló gondolatok kerítik hatalmába az embert, sok-sok vidám, nevető, gondtalan gyermeket látva. És a japán gyermekek mai sorsáról egy 12—13 év előtti „emlékre" röppen a gondolat. Akkor is gyermeknap volt...

Budapesten, a Tisza Kálmán téren mezítlábas, rongyosruhájú gyermekek álltak, szinte végeláthatatlan sorban egy tejeskocsi előtt: két deci tejet osztottak — ingyen. Hogy izgult, tülekedett a sor, félve, hogy nem jut mindenkinek, mert hisz ez a két deci tej jelentette az aznapi reggelit, ebédet, vacsorát. Otthon legtöbbször üres asztal várta a „proli-gyereket". Az apa nem kapott munkát, de a kormány „jóságos" volt: egy évben egyszer két deci tejet juttatott a „téri srácoknak".

A régi napok „emlékei" ki tudja meddig vonnák el a figyelmet a szentesi vasutas kultúrotthon színpadáról, ha nem csengene az ember fülébe a gyermekhangok vékony csilingelése. Két kislány — lehetnek vagy hat, hét évesek — verset mond. Egyikük mamának öltözött és nyaralni készülő gyermekének szavalja amugy gyerekesen, szinte énekelve versikéjét: „Tied már a Mátra, Börzsöny — a Balatont is neked őrzöm..."

És a hallgatók — alig totyogó szöszkéktől a babosruhás copfosokig és a rövidnadrágos legénykékig — tágra nyílt szemmel lesik a színpadot. Az ötödik sor tájáról a terem végéig hallatszik egy közbevetett büszke kiáltás: Én a Balatonnál nyaraltam tavaly...

— Én meg a csillebérci úttörőtáborban... — duplázik rá valaki, de a vége már belevegyül az apró tenyerek ütemes tapsába.

Milyen más „íze" van ennek a gyermeknapnak — a régiekhez képest — már külsőségeiben is. Lakkbetétes cipellők, fehér kötők, pompázó ruhák a gyermekközönségen, tüllruha, balettcipő, frissen vasalt nadrág a szereplőkön. Rongyos gyerek? Még csak rosszul öltözöttet sem látni. Jobbára új a ruha, új a cipő, új a sapka. Pedig egyszerű emberek gyermekei, — látni, hisz itt vannak a szülők is. Vonatkísérők, pályamunkások, tűzőházi dolgozók — vasutasok.

Az MNDSZ elnök kislánya balettot táncol — az anyja tíz év előtt tán még hallomásból sem ismerte az ilyen „úri" táncot. No és a többi szereplő? Csak igazán jólétben, szabadságban élő gyermekek lehetnek ilyen kedvesek, közvetlenek. Gyuricza Magdika — az ötéves konferanszié — olyan természetesen mozog és beszél a színpadon, hogy sok felnőtt zavarba jönne mellette. Okos Lajcsi meg úgy tréfál, mókázik, hogy jobbra, balra dőlnek a gyermekek a kacarászástól.

Hát még a műsor utáni „műsor". — az uzsonna! Az ám csak a pompás: a 100—120 gyermek 60 liter kakaót, 400 kiflit, 17 kiló cukorkát fogyasztott el ragyogó arccal, jó étvággyal. Válják egészségükre! — kívánták a szülők és a gyermeknap szervezésének forró szívű társadalmi munkásai: Diamant Katalin, Füsti Katalin, Valkai Istvánné, Pintér Dezsőné, a párt, a DISZ és az MNDSZ fáradtságot nem ismerő aktivái.

„Köszönjük a folyamatos anyagellátást"

A múltban sok panasz hangzott el az anyagellátásra, és bizony — valljuk be — sok jogos bírálat érte az Anyagellátási Igazgatóságot. A helyzet az utóbbi időben örvendetesen megváltozott. Vállalatunk, a Felépítményi Vasanyagjavító ÜV. első negyedévi tervét 106 százalékra teljesítette. *A jó eredmény eléréséhez jelentősen hozzájárult a kielégítő, folyamatos anyagellátás.* Az igényelt anyagok döntő többségét kellő időben megkaptuk, sőt az előre nem látott és menetközben beiktatott munkák anyagait is sikerült biztosítanunk az Anyagellátási Igazgatóság jóvoltából. A hiányanyagok felkutatása és beszerzése mindenütt gyorsan megtörtént.

LEHÓCZKI főmérnök,
Felépítményi Vasanyagjavító,
Budapest

Nemzetközi ÉLET

ORADEAI TAPASZTALATOK

A népek és nemzetek közötti gazdasági és kulturális kapcsolatok kiszélesítésében igen fontos szerepe van a vasúti közlekedésnek. A vasút nemcsak a falut köti össze a várossal, az ipart a mezőgazdasággal, hanem az országokat is. A vasúti hálózat mint az emberi testben az erek és idegek hálózzák be a földrészeket, keresztülvágva az országhatárokon.

A vasutas dolgozók, akik működésben tartják a vasúti közlekedést, nap-nap után lépik át az országhatárokat, hogy a szomszédos ország vasutasainak átadják, tőlük átvegyék a továbbításra váró szerelvényeket. A határállomások dolgozóinak jó munkája lényegesen hozzájárul mind a két ország gazdaságosabb vasúti szállításához.

Ennek tudatában dolgoznak *Biharkeresztes* és *Episcopia-Bihor* állomások vasutas dolgozói is. Évek óta párosversenyben vannak és fej-fej mellett haladva nap-nap után kiváló munkasikereket érnek el. A két állomás dolgozói érzik és látják a közöttük kialakult munkaverseny nemzetközi összefüggését, tudják, hogy a jól végzett munka új erő a békeharcban. Ez

a verseny hatásaiban nem elszigetelt, mert egyaránt szolgálja a haza felvirágoztatását és a proletár nemzetköziség elmélyítését.

A verseny sikerét biztosítja az is, hogy a két állomás dolgozói vállalásaikat rendszeresen és közösen értékelik. De nemcsak a két állomás dolgozói, hanem esetenként a *cluji*, az *oradeai* és a *Debreceni Politikai Osztály* vezetői és munkatársai is találkoztak egymással. Ilyenkor megbeszélték, mit végeztek jól és milyen intézkedések válnak szükségessé a munka megjavítása érdekében.

Ilyen találkozás volt április 28-án is Oradeán. A küldöttség vezetője *Bogyó Géza* elvtárs, a *Vasút Politikai Főosztály* helyettes vezetője volt. *Episcopia-Bihor* állomáson fogadásunkra megjelent a *Bukaresti Politikai Főosztály* képviselője, a Kolozsvári és a Nagyváradi Politikai Osztály vezetője és több munkatársa.

A határtól az utat vágánygépkocsival tettük meg. Az úton láttuk a szocializmust építő román nép nagyszerű alkotásait. új gyárakat, állami gazdaságokat, termelőszövetkezeteket, mintegy tükörképét annak a nagy átalakulásnak, amit a testvéri román nép az elmúlt 10 esztendő hősies munkájával vívott ki.

Oradeára érkezésünkkor *Bogyó* elvtárs a magyar vasutas dolgozók forró elvtársi üdvözletét tolmácsolta a román vasutasoknak. Hangsúlyozta, hogy rendkívül fontosnak tartja a két nép vasutasainak testvéri kapcsolatát. A magyar és román vasút dolgozóinak együttműködése a proletár nemzetköziség szellemében, és az eredmények azt bizonyítják, hogy a két nép közös erővel küzd a sovinizmus, a szűklátókörűség és elkülönülés ellen.

Az üdvözlések után a tapasztalatok kicserélésére került sor. A román elvtársak elmondták, hogy munkájuk egyik fontos része az új szovjet módszerek alkalmazása, mert világosan látják, hogy a munka termelékenységét emelni csak úgy lehetséges, ha új, fejlett technológiai folyamatokat alkalmaznak és alaposan megjavítják a munka szervezését. *A szovjet módszereket 6 napos esti iskolákon ismertetik az érdekelt dolgozókkal. Itt a hallgatók részleteiben megismerik a legújabb módszerek alkalmazását és azok bevezetésének előnyeit. Esetenként 3—4 napos bentlakásos iskolákat szerveznek és itt oktatják a hallgatókat.* Például az állomásvezetők bentlakásos iskolán tanulmányozták a vezetés módszereit.

Küldöttségünk főleg a Politikai Osztályon kialakult munkamódszerekről számolt be. Ismertettük, hogy milyen módszerekkel dolgozunk, amióta a vasutas pártszervezetek általános irányításával bízta meg a Politikai Osztályt pártunk Központi Vezetősége.

A találkozó jó eredménnyel zárult. Mindkét bizottság sok értékes tapasztalattal gazdagodott. A megbeszélés után megtekintettük Oradeát. Sok új gyár, lakóház, iskola és kórház épül a városban. A román elvtársak büszkén mutatták a magyar színházat, ahol minden este magyar nyelven tartanak előadást. Ma már Romániában a magyar és a román nép kéz a kézben dolgozik a nagy cél érdekében, a szocializmus felépítéséért.

Búcsúzáskor *Bogyó* elvtárs megköszönte a román elvtársak testvéri vendéglátását és hangsúlyozta, hogy

a két ország között a földrajzi határ nem lehet válaszfal, hiszen közös célért, a béke megvédéséért, a szocializmus építéséért harcolunk.

A román küldöttség vezetője azzal búcsúzott, hogy e találkozókat ezután rendszeresen tartsuk meg, mert ezek továbbfejlesztik a proletár nemzetköziség szellemét, a két ország vasutas dolgozói a munka megjavításával hozzájárulnak a két testvéri nép életszínvonalának további emeléséhez.

Gyüre Sándor,
a debreceni vasút politikai osztály agit.-prop. osztályának vezetője

„Nagy öröm Lenartovcén"

A *Plnou Parou (Teljes gőzzel)* című csehszlovák vasutas lap érdekes cikket közöl a magyar *Bánréve* és a csehszlovák *Lenartovce* határállomás együttműködéséről, a két állomás közötti versenyről. A cikk előljáróban megállapítja, hogy az öt év óta folyó versenyben a magyar és a csehszlovák vasutasok ugyanazért a célért küzdenek: a szocializmus mielőbbi felépítéséért.

A cikk, amelynek címe *„Nagy öröm Lenartovcén"*, megemlékezik arról, hogy az utolsó két negyedévi versenyszakaszból a lenartovcei vasutasok kerültek ki győztesen s így az ő birtokukba jutott a lenartovcei DR és Bánréve állomás üzemi bizottságának vándorzászlója. A vándorzászló átadási ünnepségén, amelyet Lenartovcén tartottak, a magyar vasutas dolgozók küldöttei kifejezésre juttatták, hogy a csehszlovák vasutasok öröme a magyar vasutasok öröme is, mert a verseny végeredményben mindkét ország vasútjánál elősegítette a gazdaságos szállítást, a termelés emelését, az önköltség csökkentését.

Hasonló értelemben nyilatkozott Lenartovce állomás főnöke is. *„Büszkék vagyunk a győzelemre, de ugyanolyan büszkék lettünk volna, ha a magyar elvtársaké lett volna a győzelem* — mondotta. *Elsősorban a közérdeket tartjuk szem előtt, ez pedig azt a kötelezettséget rója ránk, hogy ne pihenjünk meg babérainkon, hanem még jobban teljesítsük a verseny minden pontját."* Arra kérte a magyar és csehszlovák vasutas dolgozókat, hogy *további példás együttműködéssel tegyék még gyümölcsözőbbé munkájukat és ezzel is segítsék elő a szocializmus építését, népünk életszínvonalának emelését.*

A vasutas dolgozók is készülnek az országos traktorosnapra

Június 12-én ünneplik az egész országban a traktorosnapot. Pártunk, népi demokráciánk ezzel is kifejezésre juttatja megbecsülését a „mezők gépészei" iránt. A mezőgazdaság patronálása során a vasutas dolgozók közvetlen kapcsolatba kerültek a gépállomások dolgozóival, széleskörű elvtársi együttműködés alakult ki közöttük. A vasutas dolgozók igen jól látják a mezőgazdaság gépesítésének előnyeit, s a gépállomások munkájának segítésével is igyekeznek minél hathatósabban hozzájárulni a mezőgazdaság fejlesztéséhez.

Mindebből következik, hogy a vasutas dolgozók az országos traktorosnap eseményeiben is részt kívánnak venni. Sok szolgálati hely dolgozói együtt ünnepelnek az általuk patronált gépállomások dolgozóival, a vasutas kultúrcsoportok műsort adnak a traktorosnapon.

A tarnaszentmiklósi gépállomáson például a *MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV* kultúrcsoportja ad egész délutános műsort. A Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV dolgozói megérdemlik, hogy a gépállomás ünnepében osztozzanak. A vállalat dolgozói két év óta patronálják a gépállomást, amelyhez 25 termelőszövetkezet tartozik. Az üzemi vállalat hathatós műszaki és politikai segítséggel járult hozzá ahhoz, hogy — mint a Heves megyei főagronómus jelentése megjegyzi — a megyei viszonylatban azelőtt utolsó helyen állott tarnaszentmiklósi gépállomás a tavaszi versenyben az első helyre küzdötte fel magát.

A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV szakembereinek legjobbjait küldte a gépállomásra, köztük egy autogénhegesztőt és egy villanyszerelő szakmunkást, akik tanfolyamot tartottak a gépállomás dolgozói részére. Legjobban a számadatok mutatják a segítségnyújtás mértékét. A vállalalat a nyári mezőgazdasági munkálatok zavartalan elvégzése érdekében 16 darab cséplőgép dobszíjtárcsát, 50 darab cséplőgép ékhúzóvasat készített, ezenkívül villany- és autogénhegesztő-készülékeket, kisvasúti sineket és egyéb anyagokat adott a gépállomásnak. *Dévényi Ferenc* párttitkár, *Bajnóczi József* ÜB-elnök és *Bódi András* műszaki összekötő elvtársak állandó oktatómunkát fejtenek ki a gépállomás dolgozói között.

Bizonyos, hogy az országos traktorosnapon — a Felépítményi Vasanyagjavító ÜV-hez hasonlóan — jó munkájuk tudatában sok más vasúti üzem dolgozói ünnepelhetnek együtt a gépállomások dolgozóival s tehetik ezzel is előbbé, szorosabbá a munkás-paraszt szövetséget.

Gyulai Elemér
MÁV Felépítményi
Vasanyagjavító ÜV

Kép a baráti Bulgáriából

A dolgozó nők a férfiakéval egyenlő szerepet töltenek be a bolgár vasúton is. Atanaszka Markova Eneva, a burgaszi teherpályaudvar vezetője, Cinko Fotev Vilcsev raktáros jelentését hallgatja. (VTA Press-foto)

70 000 angol mozdonyvezető és fűtő sztrájkja

Az angol kormány miniszteréinek, a vasutak igazgatóinak, az Országos Szakszervezeti Szövetség vezetőinek és a vasutasszakszervezet küldötteinek majdnem 14 óra hosszat tartó megbeszélése után, május 28-án éjjel bejelentették, hogy nem járt sikerrel a mozdonyvezetők és fűtők, valamint a munkaadók közötti *„békéltető formula"* megkeresése.

A tanácskozások megszakítása után órákon belül hetvenezer mozdonyvezető és fűtő kezdte meg sztrájkját az állami tulajdonban lévő vasútakon. A sztrájkolók azt követelik, hogy *továbbra is tartsák be a szakképzettségnek megfelelő bérskálát, amely ezideig figyelembe vette szakképzettségük fokát, de amelyet a legutóbbi bérrendezés során nem tartottak be.*

A miniszterelnök május 29-én rádióbeszédében bejelentette, hogy rendkívüli intézkedéseket tervez. Beszéde azt tükrözte, hogy a kormány mély aggodalmat érez amiatt a hatás miatt, amelyet a sztrájk minden bizonnyal gyakorolni fog az egész brit iparra. Ha a sztrájk egy hétig tart, a szénbányáknak be kell szüntetniök a munkát, szén nélkül pedig megbénulnak a gyárak. Csaknem teljes kudarcot vallott a kormánynak az az erőfeszítése, hogy egy maroknyi, sztrájktörésre hajlandó vasutas segítségével legalább a minimális vasúti forgalmat fenntartsa.

Egyes területeken, mint például Skócia nyugati részén — a Vasutasok Nemzeti Szakszervezetének tagjai száz százalékban sztrájkba léptek. Az angol vasutak forgalma csaknem teljesen megbénult a sztrájk miatt. Nem indultak el a pünkösdi különvonatok ezrei és csak 200 személyvonat közlekedett a szokásos 24 000-rel szemben.

Az angol kormány május 31-én éjféltől az egész ország területére kihirdette a rendkívüli állapotot. Ez annyit jelent, hogy a kormány önkényesen élhet hatalmával és akaratát rendeletek útján erőszakolhatja rá az országra, kivéve a vasutasok behívását katonai szolgálatra, amihez a törvényhozás külön felhatalmazására lenne szükség. Nem valószínű, hogy a kormány kísérletet tenne katonaság felhasználására a vasúti forgalom lebonyolítása végett. Ez nemcsak igen veszélyes dolognak bizonyulhatna, hanem elősegítené azt is, hogy a sztrájkmozgalom átterjedjen az egész vasútra.

A mozdonyvezetők és fűtők sztrájkmozgalma azóta is töretlenül tart. A szakszervezet vezetősége kijelentette, hogy hajlandó tárgyalni az Országos Szállításügyi Hatósággal, amelynek konok magatartása siettette a mostani sztrájk kirobbanását. Szükség esetén azonban el van határozva arra, hogy akár három hónapig is folytatja a sztrájkot.

A szervezett magyar vasutas dolgozók nevében *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke táviratilag fejezte ki dolgozóink szolidaritását:

„A szervezett magyar vasutasok továbbra is nagy figyelemmel és együttérzéssel kísérik az angol mozdonyvezetők és fűtők szakszervezete által vezetett vasutas dolgozók sztrájkharcát, melyet életkörülményeik javításáért folytatnak.

Mélyen elítéljük az angol uralkodó osztálynak, a konzervatív kormánynak azt az újabb munkásosztály ellenes intézkedését, amit a rendkívüli állapot elrendelésével foganatosított. Ez az intézkedés világosan kifejezésre juttatja, hogy meg akarják félemlíteni az angol munkásosztály — és ezen belül a vasutasság — haladó irányzatát képviselő szakszervezeteket, hogy ezáltal megkönnyítsék a gazdasági nehézségek áthidalását akként, hogy fokozottabb terheket nyomhassanak a dolgozók vállára.

Kívánjuk, hogy szolidaritásunk és együttérzésünk határozott kifejezése adjon további erőt igazságos harcuk győzelmes megvívásához."

A záhonyi vasútállomás dolgozói is táviratban tiltakoztak az angol kormány munkáslellenes cselekedete ellen, amelyel a jogos követeléseiért harcoló vasutas dolgozók sztrájkját a terror eszközeivel akarják felszámolni.

„Mi, a záhonyi vasútállomás dolgozói, szolidaritásunkat és együttérzésünket fejezzük ki a jogos követelésekért indított sztrájkharcotok iránt — írták a többi között levelükben a záhonyi vasutasok. — *E sztrájkkal jelentősen előre viszitek az angol munkásosztály harcát a kizsákmányolás és erőszak ellen.*

Felháborodással értesültünk arról, hogy az angol kormány a rendkívüli állapot elrendelésével akarja letörni igazságos harcotokat. Jól tudjuk, hogy az angol kormánynak ez a szégyenteljes intézkedése az uralkodó osztály érdekeit szolgálja. Bízunk abban, hogy az angol vasutasság a munkásosztály szolidaritásától kísérve eredményesen vívja meg harcát."

Országosan bevezették az „összekapcsolt mozgalmat"

A MAGYAR VASUTASSÁG ÚJ MOZGALMA, az „összekapcsolt mozgalom" június 1-én országosan bevezetésre került. A mozgalom lényege az, hogy *a tehervonatok menetrendszerinti közlekedtetésének biztosításával, a mozdonyok gazdaságos felhasználásával meggyorsítsuk az áruk továbbítását.*

Az állandóan növekvő teherforgalom mellett a szállításra felkínált áruk időbeni elfuvarozásához nem elegendő a mozdonyok kilométerteljesítményének az emelése, hanem az is szükséges, hogy *a mozdonyok jól terhelt vonatokat továbbítsanak.* Ennek érdekében *az új mozgalom összekapcsolja az „500 kilométeres mozgalmat"* — amely a mozdonykilométer-teljesítmények emelésének az eszköze — *és a „2000 tonnás mozgalmat",* amely viszont elősegíti, hogy a mozdonyok egy útban minél több árut továbbítsanak. Mindemellett az „összekapcsolt" szó azt is jelképezi, hogy *a vasút forgalmi és vontatási dolgozói szorosan együttműködve harcolnak a mozgalom sikeréért.*

A MOZGALOM CÉLJA minél kevesebb mozdonnyal lebonyolítani a vasúti teherforgalmat. Ennek szem előtt tartásával a mozgalom keretében műszaki megalapozottsággal vonalanként felmérik a tehervonatok továbbításához szükséges mozdonymennyiséget. Szolnok és Debrecen között például 15 mozdonyt bocsátanak a forgalmi és a vontatási dolgozók rendelkezésére, akiknek feladata, hogy ezzel a mozdonymennyiséggel bonyolítsák le a vonal teherforgalmát.

A forgalmi menetirányítók, a mozdonyirányítók, a mozdonyvezetők, a forgalmi szolgálattevők részére vonalanként célkitűzéseket állapítanak meg, amelyeket egyrészt a továbbított elegy-, illetve árutonna mennyiségére, másrészt a mozdonyok által megtett kilométerteljesítményre alapoznak. Ezeknek *a célkitűzéseknek a teljesítése egyenértékű a sztahanovista feltételek teljesítésével.* Így azok a dolgozók, akik a megállapított célkitűzéseket teljesítik, *sztahanovista, kiváló dolgozó, illetve a szakma kiváló dolgozója kitüntetésben és negyedévenként külön jutalomban részesülnek.*

A célkitűzéseket a vasutas dolgozók csak úgy tudják teljesíteni, ha a menetrendszerinti közlekedés biztosításával, a vonalanként kiadott mozdonyok gazdaságos felhasználásával, a szakszolgálati ágak szoros együttműködésével jól kiterhelt vonatokat továbbítanak.

KÜLÖNÖSEN NAGY JELENTŐSÉGE LESZ a mozgalomnak az őszi szállítások végrehajtásánál. A rendelkezésre álló mozdonyokkal és kocsiparkkal csak akkor lehet az árukat a népgazdaság érdekeinek megfelelően, időben rendeltetési helyükre juttatni, ha dolgozóink *újabb belső tartalékokat tárnak fel.* A lehető leggazdaságosabban kell felhasználni a rendelkezésre álló eszközöket s maradéktalanul érvényesíteni kell a Központi Vezetőség márciusi határozatát, amely legfőbb feladatként az önköltség csökkentését és a termelékenység további emelését írja elő.

A mozgalom eddigi eredményei már megmutatták, hogy a célkitűzéseket jó együttműködéssel teljesíteni lehet. Az egyes vonalakon március 1-én kísérletképpen bevezetett mozgalom a debrecen—szolnoki vonalon például 5 mozdony megtakarításával járt. Ugyancsak jó eredmények mutatkoznak a hatvan—salgótarjáni vonalon is. Most, a mozgalom országos bevezetésekor valamennyi vasutas dolgozónak arra kell törekednie, hogy a mozgalom minél jelentősebb sikerrel járjon; ami egyértelmű a vasút gazdaságos üzemeltetésével, a forgalom zavartalan lebonyolításával.

Emeljük a vonatok terhelését

— A szolnoki dolgozók a túlsúlyos mozgalom kiterjesztéséért —

Nem a szokványos mederben folyt le az az értekezlet, amelyet a szolnoki csomópont forgalmi és vontatási dolgozóinak kezdeményezésére hívtak össze. Az értekezleten arról volt szó, hogy az előző években már szép eredményekkel járó, jól bevált túlsúlyos mozgalom az utóbbi időben ellaposodott, elvesztette állandó jellegét. *A vonatok átlagos terhelése* — szolnoki viszonylatban is — *csökkent.* Februárban még 107 százalékot sikerült elérni, márciusban és áprilisban csak 99 százalék, májusban pedig 101 százalék volt az átlagos terhelés.

Nagyon sok vonatot jóval *az előírt terhelésen alul* indítottak Szolnokról. Különösen megmutatkozik a terhelés egyenetlensége az 1759-es gyorstehervonatnál, amelyet nem egyszer 424-es mozdony továbbít. A vonat ennek ellenére legtöbbször 1000 tonnán aluli terheléssel fut. de voltak napok májusban, amikor 661, 650, 535 tonnát vitt csupán. A 2551-es gyorstehervonat, amely bátran vihetne 1200 tonnát, sokszor 500 tonnán aluli terheléssel jár, a 4761/D vonat pedig 411-es mozdonyával nemrégiben 202 tonna „súlyval" közlekedett.

Ami gátolja az önköltség csökkentését

Az értekezlet résztvevői felismerték, hogy a túlsúlyos mozgalom felelevenítése nélkül a vasút nemcsak a nyári és őszi forgalom feladatainak nem tud megfelelni, de növeli a szállítás önköltségét s ezzel akadályozójává válik a Központi Vezetőség március 4-i határozata megvalósításának. Az összekapcsolt mozgalom kiterjesztésével kitűnő alkalom nyílt arra, hogy a mozgalom keretén belül *a vasutas dolgozók a lehető legnagyobb figyelmet fordítsák a vonatok terhelésének növelésére, a túlsúlyos mozgalom fejlesztésére.*

— *Feladatunk, hogy mindnyájan vállaljunk részt a vasút önköltségének csökkentésében* — mondotta hozzászólásában *Cs. Sebestyén Pál* elvtárs, kocsimester, majd a résztvevők megbeszélték a túlsúlyos mozgalom fejlesztésének legfontosabb feladatait. A mozgalom alapja: *a társszolgálati ágak jó együttműködése.* A forgalom igényeljen időben megfelelő mozdonyt. közölje a mozdonyfelvigyázóval, milyen súlyú vonatokat állít össze, a mozdonyfelvigyázó viszont minden esetben írja rá a gépmegrendelésekre, milyen sorozatú mozdonyt tud adni, a mozdony mennyi túlsúlyt tud vállalni. Az együttműködés ott kezdődik, hogy előre beszéljék meg *a vonatelemzéseket.* A forgalmi, illetve kereskedelmi szolgálat legnagyobb hibája, hogy lazán kezeli a vonatelemzéseket.

Rámutattak a hozzászólók, hogy minden mozdony, még a 22-es sorozatú úgynevezett *„nyalóka"* is tud túlsúlyt vállalni, *ha jól karbantartják.* Ugyanakkor a nem megfelelően gondozott mozdonyokkal legfeljebb *„papírtúlsúlyt"* lehet vállalni, vagyis ilyen géppel nem tudják tartani az előírt utazási sebességet a vonalon, sokszor kell gőzt fejleszteni.

— Amilyen fontos, hogy a forgalom *„zöldutat"* biztosítson a túlsúlyos vonatnak — szögezték le az értekezlet résztvevői — éppen olyan fontos, hogy *a kereskedelmi dolgozók gondoskodjanak a kocsik jó kiterheléséről,* hiszen a túlsúlyt nem a tengelyszám adja, hanem a jól kihasznált kocsik. Ugyanígy a kocsik kiés berakásának meggyorsítása is előmozdítja a mozgalom sikerét, mert a forgalom gyorsabban tudja összeállítani a vonalokat, könnyebben tudja biztosítani a megfelelő elegymennyiséget.

Felhívás a vasutas dolgozókhoz

Az értekezleten résztvevő elvtársak a megbeszélés alapján még jobban átérezték a túlsúlyos mozgalom nemzetgazdasági jelentőségét és ezért *Molnár K. Miklós* mozdonyvezető, valamint *Németh Jenő* rendelkező forgalmi szolgálattevő brigádjaik nevében felhívással fordultak a vasutas dolgozókhoz. Ők brigádjaikkal vállalják, hogy *a vonatokat legalább húszszázalékos túlsúllyal továbbítják* az összekapcsolt mozgalom keretében, illetve a forgalmi brigád vállalja, hogy *a lehetőség szerint minden vonatot túlsúlyos terheléssel állít össze.* A túlsúlyos mozgalom fellendítéséért síkraszállt szolnoki brigádok tagjai bíznak abban, hogy *felhívásukhoz a többi szolgálati helyek dolgozói is csatlakoznak s az összefogás eredményeképpen jelentősen sikerül növelni a vonatok terhelését.*

Kilencven helységbe szállítják a kavicsot Délegyházáról

Jókora, tiszta vizű tó partján állunk. Néhány lépésnyire hatalmas ekszkavátor zúg, markolókanala percenként csobban a víz felületén, aztán lesüllyed mélyen a tó fenekére s kaviccsal színültig telve bukkan ismét a felszínre. A tó partján vasúti kocsik sorakoznak, a markológép egyenesen ezekbe zúdítja súlyos terhét. Ez a mintegy négy hold kiterjedésű tó a *délegyházi kavicsbánya.* Nem túlozunk, ha megállapítjuk, hogy ekörül a nagyteljesítményű kavicsbánya körül forog *Délegyháza állomás* élete.

Bese Lajos állomásfőnök és *Reményi János* állomásfőnökhelyettes is főként arról beszélnek, hogyan biztosítja a vasút a bánya kiszolgálását. A bánya termelése 130—150 kocsi körül van naponta, tehát az állomásnak közel 300 kocsit kell mozgatnia — beállítani és kihúzni — a bánya, illetve az állomás területén.

— A kocsiigények a közeljövőben emelkedni fognak — mondja *Bese* elvtárs —, mert megnyílik a homokbánya, amely főként Sztálinváros részére termel majd. A kavicsbánya mintegy 90 helységbe szállít rendszeresen, ami egyúttal 90 állomást is jelent. Ezt a jelentős szállítási feladatot kis állomásunk csak úgy győzi, hogy *a lehető legszorosabban együttműködik a bányával.* A bánya úgy disznonálja szállítmányait, hogy azokat irányvonatokkal tudjuk továbbítani, ennek köszönhetjük, hogy irányvonati tervünket átlag 140 százalékra teljesítjük, kocsikihasználásunk pedig átlagosan 130—140 százalék.

— Valóban igen jó az együttműködés a vasút és a banya között — veszi át a szót *Kovács János* elvtárs, a bánya vezetője. — Egyedül az a panaszunk — de tudjuk, ebben sem az állomás a hibás —, hogy *a hétvégi rakodásokhoz nem mindig tud elegendő kocsit biztosítani a vasút.* Áprilisban 95 kocsi hiányunk volt, májusban javult a kocsikiállítás, csak egy ízben hiányzott 12 kocsi.

— Jól működő komplexbrigádunk ezt a problémát is tárgyalta — folytatja Kovács elvtárs — úgy egyeztünk meg, hogy az időnként szükségessé váló rakodóvágány-áthelyezéseket mindig hét végén hajtjuk végre, vagyis olyankor csökkentjük a termelést, amikor kevesebb a kocsi. Az állomás főként úgy segíti a mi munkánkat, hogy gyorsabbá tette a kocsik beállítását és kihúzását, tolatótartalékját szükség esetén azonnal rendelkezésünkre bocsátja.

Az építkezések elősegítéséért

Délegyháza, ez a kis állomás derekasan küzd azért, hogy *időben, gyorsan eljusson a kavics az építkezések színhelyére és a cementgyárakhoz.* Pedig nem egy nehézséget kell legyőzniök. Kicsi a felvételi épület, kevés a négy vágány, nem tudják a kocsitartózkodási időt csökkenteni, mert a megrendelt vonatgépeket sokszor 3—4 órás késéssel kapják meg. Ezeknek a problémáknak a megoldásához nem elég a saját erejük. A felsőbb segítséget pedig kétségtelenül megérdemelnék, jelenlegi munkájuk alapján is — más, szocialis vonatkozású kérdésekben is — de különösképpen a homokbánya megnyitása után, amikor munkájuk majdnem megkétszereződik.

A varsói szerződés megnyugvással tölt el bennünket

Telnek a napok, a varsói barátsági, együttműködési és kölcsönös segélynyújtási szerződést törvénybe iktatta országgyűlésünk és a ratifikációs okmányt ünnepélyesen letétbehelyezték a Lengyel Népköztársaság kormányánál. A hivatalos aktusok befejeződtek, de a szerződés jelentőségéről, fontosságáról ma még többet beszélnek dolgozóink, mint egyké héttel ezelőtt. Így van ez rendjén. A történelmi jelentőségű szerződést tanulmányozva mind világosabbá válik annak minden pontja, erősíti a béke megvédésébe vetett hitet, jobb munkára lelkesít.

— *A varsói értekezlet nagy megnyugvással töltött el bennünket* — mondja *Nemoda János* ferencvárosi vonatvezető. — *És arra serkentett, hogy még jobban dolgozzunk. Jól tudjuk a szerződés egymagában kevés, munkával, eredményekkel kell azt megerősíteni, kifejezni egyetértésünket a szerződésben foglaltakkal. Ez adja meg igazi jelentőségét az egyezménynek, mert ez fejezi ki, hogy népünk akarata az, amelyet az okmányon írásban rögzítettek.*

— Az utóbbi években nem volt ilyen nagy visszhangot kiváltó esemény. Szinte mindenki erről beszélt, bármerre jártunk, erről hallottunk. Karácsondon lakom, utazás közben több vasutassal *Fehér Andrással, Kiss Andrással, Nagy II. Bélával* és *Vörös Józseffel* beszélgettem a szerződésről, melyet mindnyájan helyeseltek. A béke drága kincsünk. Tizenegyéves a fiam, épp most vettem neki egy kerékpárt. Azelőtt még kenyérre is alig jutott — megváltozott az életünk és ezt az életet meg is védjük.

A varsói szerződés a béke erősítését szolgálja, azt védi, amit tíz év alatt építettünk magunknak. Védi új városainkat, gyárainkat, szabad hazánkat, melyben minden a népé.

★

— *Jutalomüdülésen voltam Mátraházán, ott olvastam a szerződést* — mondja *Katona József.* Józsefváros állomás raktári munkása.

— A gyönyörű vasutas-üdülőben talán még jobban éreztem, mint odahaza, hogy milyen drága számunkra a béke, a munkásosztály hatalma. Egyszerű ember vagyok. raktári munkás és az idén a Mátrában üdültem ingyen, jutalomból. Tavaly házépítésre kaptam állami kölcsönt és a ház már áll, ha még nincs is teljesen befejezve. Körülötte kert, a kertben vetemény, egyszóval otthona van a családomnak. Biztos jövő vár. húsz hónapos Marikámra, ötéves Józsi fiamra és a tizenegy éves Jánosra. Ezért olvastam megelégedéssel a szerződésről és helyeslem annak minden sorát.

★

Perédi Szilárd normatiszt, fiatalember, DISZ-tag. Vele is a varsói szerződésről beszélgettünk ferencvárosi munkahelyén. Nem érte váratlanul a kérdés, mert — mint mondotta — napok óta erről beszélgetnek a diszesekkel.

— Tulajdonképpen már régen vártunk egy ilyen megállapodást. Hisz évek óta arról írt a sajtó, hogy mindjobban fegyverkeznek, katonai tömböket hoznak létre. Aggodtunk a nyugati fegyverkezés láttán, bár világosan láttuk, hogy az ott kötött szerződésekre, elvész a nép. Mégis súlyos hiba volna lebecsülni például az atlanti szerződést vagy a legutóbbi párizsi paktumot, amely békénket fenyegeti.

— A varsói szerződés egészen más jellegű; egyenjogú országok kötötték és az egész nép támogatja, mögötte áll. A mi szerződésünk senkit nem fenyeget és lehetővé teszi bármely ország számára, hogy csatlakozzon hozzá. Ez a szerződés barátsági szerződés, de ugyanakkor szorosabb egységbe tömöríti a szocialista tábort és ezzel megsokszorozza a béke erőit, amely az egész haladó emberiség érdeke. A varsói szerződés a béke megvédésének történelmi okmánya, olyan erőt egyesít, amely képes kudarcra ítélni minden imperialista agressziót.

Az alkotmány ünnepére, a vasutas napra

A vasutas dolgozók nagyrésze már megtette vállalását az alkotmány ünnepére és ezen belül a vasutasnap tiszteletére. Katona II. István a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség kiváló asztalosa 160 százalékos átlagos teljesítményével mozdítja elő az üzem tervének teljesítését.

(Kovács Géza felv.)

A helytelen munkanormák hatása

— *Ma 119 munkással kevesebb dolgozik az üzemben a szükségesnél* — mondja a műszaki igazgató.

— *Milyen szakmákban van munkáshiány?*

— *Elsősorban a kazánkovácsoknál. A kazánműhely az üzemnek a szive. A kazánműhely munkájától függ a mozdonyjavítás.*

— *Hány kazánkovács hiányzik?*

— *Harminc. De rugókovácsból is kellene tizenöt.*

E rövid beszélgetésből csak annyi derül ki, hogy az *Északi Járműjavítóban* munkáshiány van, mégis érdemes a problémán gondolkodni. Miért éppen a kazánkovács szakmában kevés a munkás?

Vannak az üzemben öreg, tapasztalt kazánkovácsok, akik húsz-harminc éve készítik a mozdonyok tűzszekrényeit. Kemény emberek. Szeretik a szakmát: szerintük a kovácsmunka a legszebb. De amilyen szép, olyan nehéz is.

Évek hosszú során fejlődött ugyan a kazánkovács-munka, de nem jelentősen. A szegecselőpisztolyok csaknem olyanok, amilyenek régen voltak. Azonos a teljesítőképességük is. Az üzem más műhelyeiben az utóbbi néhány év alatt új technológiai eljárásokkal végzik a munkát, új gépeket szereltek fel, amelyekkel sokkal többet teljesítenek, mint a régi gépekkel.

S így borult fel az arány: a kazánkovácsok teljesítménye és a gépi munkán dolgozók, elsősorban a forgácsolók teljesítménye között. De nézzük a számokat.

Az elmúlt év novemberében a különböző szakmákban a következő eredményt érték el: edző 226, marós 204, csiszoló 179, kazánkovács 122 százalék.

Ez az összehasonlítás azt mutatja, hogy valami nincs rendjén a munkanormáknál. A marós, a csiszoló, s más gépi forgácsoló jóval kevesebb szaktudással magasabb százalékot ért el. (Némely gépi munkán betanított munkás dolgozott — hat heti betanítási idővel)!

Az 1952-es normarendezésnél felvett gépi normák elavultak, gyorsabbjáratú gépeket kapott az Északi Járműjavító is. Alkalmazták a szélesvágást, a vidiakést, s növelték a gépek fordulatszámát.

A kovácsok azt látták, hogy nem becsülik meg eléggé a nehéz fizikai munkát, s nem díjazzák megfelelően a szaktudást sem. Sokan elmentek az üzemből, megtörtént, hogy „más" szakmába. A helytelen munkanormák rendszere hozzájárult a szaktudás csökkenéséhez is.

A szakmunkáshiányon kívül fluktuációt is okozott a munkanormák aránytalansága. Aránylag rövid időszak alatt 205 munkás lépett az üzembe, s 290 lépett ki.

Az Északi Járműjavítóban fennálló munkanormák az utóbbi időben hozzájárultak az önköltség emelkedéséhez, s nem segítették a termelékenység emelését. A *„Mindennap egy mozdonyt a hazának"* mozgalmat — többek között — a kazánkovácshiány miatt nem tudták megvalósítani.

Fontos feladata az üzem vezetőinek, hogy arányosítsák ezeket a helytelen munkanormákat. Az arányosítás megbecsültebbé teszi a nehéz fizikai munkát és a szaktudást. Ez pedig szükséges; hiszen a szocialista bérezés alapelvéből következik mindkettő.

Egészséges új műhelyt kaptak a szegedi XVII. pályamesteri szakasz dolgozói

Nemrég még szűk, egészségtelen, poros műhelyben végezték munkájukat a szegedi XVII. pályamesteri szakasz asztalos dolgozói. Az emberről való gondoskodás jegyében most *új, tágas, világos, egészséges, szép munkahelyet kaptak.* Az új műhelyt május 14-én bensőséges baráti összejövetelen vették át családtagjaik jelenlétében és közös vacsorán ünnepelték munkakörülményeik megjavulását.

A műhely 51 332 forintba került, de úgy, hogy minden kis darab téglát felhasználtak hozzá, egy szem anyag sem ment veszendőbe.

A XVII. pályamesteri szakasz dolgozói jó munkával hálálják meg a gondoskodást. Május első dekádjában 102 százalékra teljesítették tervüket. És most, a második negyedévi terv túlteljesítésével készülnek a vasutasnap megünneplésére, az alkotmány ünnepére.

Sziládi Sándor
szegedi igazgatóság

A tapolcai „Batsányi János" kultúrotthon életéről és problémáiról

A tapolcai vasutas kultúrotthon színjátszó csoportjával legutóbb akkor találkoztunk, amikor a Vasutas Felszabadulási Kultúrhéten a *„Pettyest"* adták elő az Északi Járóműjavító kultúrotthonában, olyan szép sikerrel, hogy díszoklevelet és jutalmat nyertek. Most saját otthonában kerestük fel a tapolcai kultúrgárdát.

Az állomás előtti park mellett emelkedik a kultúrotthon épülete — a város legnagyobb befogadóképességű helyisége, — homlokfalán kék betűs felirat: *„Vasutas dolgozók Batsányi János kultúrotthona"*.

Ilyenkor, a kora délutáni órákban nem számítunk arra, hogy zajló életet találunk a falak között, ezért lep meg kellemesen, hogy az olvasószobában többen forgatják a folyóiratokat, az új tekepályán pedig valóságos verseny folyik.

Túlságosan szerteágazó-e a kultúrmunka?

Estefelé az otthont inkább birtokába veszi a kultúra. A színjátszócsoport hetenkint többször is próbát tart a *„Tanítónőből"* — ezt a színművet akarják bemutatni a vasutasnap tiszteletére —, ugyanakkor felfrissítő próbákat tartanak a *Csardáskirálynőből* és a *Pettyesből*, mert ezekkel a darabokkal vendégszerepelnek majd *Pápán, Veszprémben, Fűzfőn, Sztálinvárosban*, valamint a kultúrcsoport által patronált *Dörgicse-Akali kísérleti gazdaságban*, a *kővágóőrsi, balatonedericsi és révfülöpi termelőszövetkezetekben* és a *nemesgulácsi gépállomáson*.

A kultúrélet eseményeinek tevékeny közreműködői a vasutas-gyermekek is, akik a nyári szünidőben betanulják és előadják a *„Pál utcai fiúkat"*.

A kultúrotthon munkája tehát igen sokirányú, szerteágazó — találkoztunk olyan véleménnyel is, amely szerint *túlságosan szerteágazó*. Egyesek amiatt aggodalmaskodnak, hogy *a kultúrgárda a sok külső szereplés miatt eltávolodik a vasutas dolgozóktól*. Tény, hogy még a helyben rendezett előadásokon is többen vannak a városbeliek, mint a vasutasok, de ez talán nem róható fel egyedül a kultúrgárda hibájául. Az otthon igazgatója, *Cs. Varga* elvtárs igyekszik minél jobban megtalálni az utat a vasutas dolgozókhoz, bevonni őket nemcsak a kultúra élvezésébe, hanem tevőleges támogatásába is, de ez eddig *csak a fűtőházi DISZ-fiataloknál sikerült*, a forgalom részéről alig pislákol az érdeklődés — kivéve, ha teke-játékról van szó.

A vezetés gondjai

Ezért aztán *Cs. Varga* elvtárs nem egyszer egyedül érzi magát a tágas kultúrotthonban — amelyre mellékesen szólva, ráférne egy kis tatarozás — s főként egyedül érzi magát a kultúrotthon igazgatásában, amit jobbára a vezetőség nélkül kénytelen intézni. De *Cs. Varga* elvtársnak is módja lenne enyhíteni a vezetés gondjain, *ha jobban igénybevenné a pártszervezet és az üzemi bizottság segítségét*. De a pártszervezet titkárától és az ÜB elnökétől is hallottuk azt a szemrehányó panaszt, hogy sokszor fogalmuk sincs, mit tervez a kultúrotthon.

A pártszervezeten és az üzemi bizottságon keresztül sokkal könnyebb lenne a dolgozók megnyerése is, ami — véleményünk szerint — legfontosabb problémája az egyébként jól működő kultúrotthonnak.

A szakszervezeti aktívák esti tanfolyamainak tapasztalatai

Befejeződtek a szakszervezeti aktívák esti továbbképző tanfolyamai. A tanfolyamok tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a területi bizottságok és az üzemi bizottságok többsége az eddiginél még világosabban felismerte a szakszervezeti aktívák ideológiai képzésének jelentőségét.

A tanfolyamok hallgatói — — az üzemi bizottságok vezetőségi tagjai és az aktívák egyaránt — szorgalmasan, fegyelmezetten igyekeztek tudásukat fejleszteni. Ez kifejezésre jutott elsősorban abban, hogy a területi és üzemi szervek

több mint 400 tanfolyamon közel 6000 aktivát képeztek ki.

Ez természetesen mutatja azt is, hogy egyre több szakszervezeti aktíva érzi: *csak úgy tud eleget tenni megbízatásának, ha elsajátítja a szakszervezeti munka helyes végzésének alapvető feltételeit*. A szorgalom, a fegyelmezettség legjobban abban jutott kifejezésre, hogy

a hallgatók száma évközben nem csökkent, hanem emelkedett,

különösen a bizalmi-, társadalombiztosítási és munkásellátási tanfolyamokon.

A hallgatók érdeklődését fokozta, hogy a jól kiválasztott előadók *újszerű módon igyekeztek ismertetni a tanfolyamok anyagát*. *Sztálin Vasmű állomás* munkásellátási tanfolyamán például az előadó a gyakorlatban mutatta meg az üzemi konyha, a napközi otthon és a laktanya ellenőrzését. *Budapest-Keleti pályaudvaron* is helyi bemutatókkal, példákkal tették színessé, érdekessé az előadásokat. A társadalombiztosítási anyag előadására az üzemorvost kérték fel.

A tanfolyamok szervezésében, a hallgatók kiválasztásában és az ellenőrzésben

a pártszervezet sok helyen hathatós segítséget adott az üzemi bizottságnak.

A pártszervezet segítsége különösen *Zalkony átrakó, Budapest Déli* és *Budapest Keleti pályaudvaron* járult hozzá a tanfolyamok eredményességéhez. Egyes DISZ-szervezetek is — mint például *Kaposvár állomáson* — jól mozgósították a fiatalokat a tanfolyamokra. Sok tanfolyamnál azonban nem mutatkozott meg a pártszervezet segítsége. Ez arra figyelmeztet, hogy a területi bizottságoknak, az üzemi bizottságoknak is fokozottabban kell kérniök a politikai osztályok, a pártszervezetek ezirányú segítségét.

Az eredmények mellett voltak kisebb hibák is. Debrecen állomás társadalombiztosítási tanfolyamán a 14 hallgató közül hatan már végeztek esti tanfolyamot, ugyanakkor nem vonták be teljes számmal azokat az aktívákat, akik újonnan kerültek funkciójukba és még egyáltalán nem vagy csak kevéssé ismerik feladataikat.

Összegezve megállapítható, hogy

a szakszervezeti aktívák továbbképzése a résztvevők számát és az előadások színvonalát tekintve egyaránt jelentős fejlődést mutat.

A kezdeti eredményeket tovább kell fejleszteni, *a társadalmi aktivákat a tanfolyam befejezése után is rendszeres feladatokkal kell megbízni*, igénybe kell venni segítségüket a munkaversenyek szervezésében, a versenynyilvánosság szélesítésében, általában a *sokrétű szakszervezeti munka minden vonatkozásában*. A tanfolyamot végzett aktívák még inkább képesek arra, hogy megértsék a Központi Vezetőség március 4-i határozatát, következetesen harcoljanak végrehajtásáért és annak szellemében növeljék a szakszervezet tömegbefolyását, neveljék a dolgozókat a pártszerű bírálat bátor alkalmazására, öntevékenységre, helytállásra.

Szeretjük a jó könyveket

Az ünnepi könyvhéten ismét tanúságot tesznek vasútasaink arról, hogy szeretik a könyvet. Sokezren vásárolnak az idei könyvnap nagyszerű kiadványaiból. Jut belőlük bőven kultúrvárótermeinkbe és könyvtárainkba is. Képünkön a váci kultúrváróterem „vételezőinek" egy csoportját látjuk.

(Kovács Géza felv.)

A szakszervezet kultúrnevelési osztályának felhívása

A vasutas dolgozók szakszervezetének kultúrnevelési osztálya felhívja a képző- és iparművészettel foglalkozó vasutas dolgozókat, hogy vegyenek részt az augusztusban megrendezendő V. Országos Vasutas Képző- és Iparművészeti Kiállításon. Az eddigi vasutas képzőművészeti kiállításoktól eltérően az idei kiállításra iparművészeti és népművészeti alkotásokat is lehet beküldeni.

A beküldésre kerülő képzőművészeti művek témaválasztására vonatkozóan semmiféle megkötés nincs, de előnyben részesülnek azok a művek, amelyek a vasutas dolgozók hősi munkáját, a felszabadulás óta eltelt 10 év eredményeit, a vasutas dolgozók megváltozott életét örökítik meg. (Így az 1904. évi nagy vasutassztrájk, a dicsőséges Tanácsköztársaság egy-egy kiemelkedő eseményét, Hámán Kató, Landler Jenő harcos életének egy-egy epizódját, a vasut újjáépítését, új alkotásainkat, stb.).

A képzőművészeti körök tagjai az év folyamán készített tanulmányi műveikkel (szén-, akvarell, tus, ceruzarajz) is résztvehetnek a kiállításon.

A beküldés helyét, a beküldési határidőt és a művek díjazásának részleteit a kultúrnevelési osztály későbbi időpontban közli.

Bánki Géza:

FORRÓ SZÍV

— Elbeszélés —

Nagy felelősség vezetni, embereket formálni, irányítani. Forró szív, hűvös agy kell hozzá. Forró szív, mely lángolni tud igaz tettek láttán és másokat is tűzre lobbant lelkesedése izzásával. Forró szív, melynek tüze olvaszt, mint a kohó. Leválasztja a nemes fémről a salakot, képes arra, hogy acéllá edzze a vasat. De a forró szívhez hűvös agy kell — hogy fontolja a tetteket, hogy lehűtse a túlforró cselekedeteket, hogy a forró szív parancsát meggondoltan, megfontoltan hajtsa végre.

Kósa Bálintot ilyen forró szívű, hűvös agyú embernek ismerik. Igénytelen külseje nem árulja el, hogy mi lakozik a szívében. Deresedő hajú, csontos, sovány ember, amolyan se nem alacsony, se nem magas, nincsenek jellegzetes vonásai, aki egyszer látja, az néhány hét múlva nemigen emlékszik rá. Talán egyedül a szeme az, amely feltűnő rajta: az a nagy barna szem, melynek különös fényt, különös színt ad a szív tüze. És ma ebben a szemben nemcsak a szív lángja sugároz. Vörös fények táncolnak benne, a fáradság, az álmatlanság áruló jelei.

Kósa Bálint két napja nem aludt. Nem a munkája miatt kerülte el az álom, hisz a fűtőházból — ahol párttitkár — hazament ő mindennap a szokott időben. De hiába ment haza, hiába ült ölébe kisebbik lánya, egy gondolattól mégsem tudott szabadulni, ez forgatta az ágyban már két éjszakán keresztül: helyesen döntöttek-e Mikó István ügyében?

Az egyszerű tényállás nem kellett volna, hogy gondot okozzon, mint ahogy nem okozott különösebb gondot a fűtőházfőnöknek sem, aki megvizsgálva a történteket, habozás nélkül diktálta a javaslatot: Mikó Istvánt el kell bocsátani. S a javaslat mellett, annak helyességét bizonyítani, ott volt a jegyzőkönyv.

„Mikó István a ... számú túlsúlyos vonatot továbbította N. állomás felé. A gép állapota és a szén minősége kifogásolható volt. A rossz szén káros hatása fokozódott a gép elhanyagolt állapota miatt és így a gőzfejlesztés mind nehezebbé vált. Mikó nem táplálta a vizet a kazánban, melynek következtében a vízállás a megengedettnél alacsonyabbra süllyedt. A fűtő figyelmeztette Mikó Istvánt, aki azonban rá sem hederített társa szavára, hanem azt mondotta: kockázat nélkül nincs győzelem. Sőt hozzátette: az én gépemre bátor emberek kellenek. A gyávák válasszanak más társat maguknak.

Ezután a gépet tovább vezette, a vízállás egyre csökkent, az üvegben már csak néha látszott a víz, alig haladhatta meg a tűzszekrény felső élét. S egyszerre — amint a fűtő előadta — roppanás hallatszott, a kazánlemezek veszélyt jeleztek. Mikó az utolsó percben meg tudta állítani a gépet, mégis hajszálon múlott egy esetleg végzetes kimenetelű baleset.

A vizsgálat megállapította: a súlyos eset oka elsősorban a gép rossz állapota, a mozdonyvezető hanyagsága, fegyelmezetlensége és az, hogy figyelmen kívül hagyta a ... számú utasítást..."

Kósa Bálint nem tett ellenvetést az ítélet meghozatalánál. De otthon egyszerre maga sem tudta hogyan, eszébe jutott Mikó István. Látta maga előtt fiatal, izmos alakját, nyílt tekintetét és hirtelen rádöbbent: nem eléggé ismeri a fiút. Nem ismeri, bár tudja róla, hogy DISZ-tag, beszélgetett is már vele úgy futólag vagy két-három alkalommal. Mégsem ismeri. Egyszerűen marcangolni kezdte a felelősségérzet: ki ez a Mikó? Honnan került ide? Kik és mik a szülei? Vannak-e vágyai, álmai? Udvarol-e valakinek, szeret-e valakit? Milyennek ismerik munkatársai?

Kérdés kérdés után támadt rá és hánykolódni kezdett az ágyában. Így történt, hogy egy éjszaka nem aludt. És nem aludt a következőn sem. Magában kereste a választ és amikor nem találta, imigyen nyugtatta magát: mit számít mindez? Az eset súlyos és egyedül a mozdonyvezető a hibás. Lehet itt más ítélet? Nem.

De ezt a hűvös agy mondta, a forró szív másképpen felelt: felelős vagy az emberekért, benned bíznak, neked hisznek, mert te kommunista vagy, párttitkár. Dönthetsz-e, ha nem ismered az embert, nem tudod, milyen rúgók mozgatják cselekedeteit? Miféle párttitkár vagy? A párt rádbízott minden fűtőházi dolgozót. Vigyázol-e rájuk, neveled-e őket úgy, hogy emelt fővel állhass a párt elé?

S harmadnap alig virradt, Kósa már a fűtőházban volt. A két álmatlan éjjel kicsit járadttá tette, de szíve kíméletlenül hajtotta. Aznap találkozhattak vele a széntéren, a fiókműhelyben, a laktanyában, a DISZ-irodán. Órákig beszélgetett a mozdonyvezetőkkel, fűtőkkel. Megannyi történetet, véleményt hallott Mikó Istvánról.

— Érdekes fiú — mondotta a DISZ-titkár —, a Petőfi-iskolán egyszer a 2000 tonnás mozgalom került szóba. Mikó egész idő alatt hallgatott, de amikor a 2000 tonnás mozgalomról kezdett beszélni az egyik elvtárs, egyszerre váratlanul szót kért:

„Látjátok ez egy nagy dolog, hőstett — mondotta. — »Szakemberek« magyarázták, kötetnyi könyvvel bizonygatták, hogy a mozdony képessége ennyi és ennyi és nincs tovább. És akkor egy mozdonyvezető fogta magát, nem törődött a sok kötetnyi régi szabályzattal, az »okosok« előírásaival — csak felült a gépre és vitte a 2000 tonnát, szinte repült a vonalon. Ez igen. És hol történt mindez? A Szovjetunióban. De a hire ide is eljutott, már nálunk is van 2000 tonnás mozgalom. És csak nálunk? Így csinálják ezt már mindenütt a béketábor országaiban. Látjátok, ez a valami. Aki ezt elindította, az szerintem ember a talpán, sőt hős. Új korszakot nyitott a gőzvontatás történetében. Azt hiszitek, hogy ehhez hasonlót már nem lehet csinálni, hogy ami új, ami még lehetséges, azt már mind kitalálták? Dehogy is! Ezernyi tett van még hátra és közüle egyet talán én valósítok meg..."

— Ezzel leült — fejezte be a DISZ-titkár — és szavát sem hallottuk többet.

★

— Emlékszik Kósa elvtárs arra a januári napra? — kezdte a mozdonyfelvigyázó a beszélgetést. — Amikor a hóakadály majd csak megbénította munkánkat. Egy embert kerestünk, aki vállalkozik a hógát áttörésére. Sokan huzakodtak. Akkor jött meg egyik útjáról Mikó. Azt mondta nagyképűen: Ehol ni egy csokor nyári legény... Majd én elboronálom az ügyet.

Azzal felszállt a gépre és 12 órát nem is jött le róla. Átverekedte magát a hótorlaszon...

A váltótársa szükszavúan csak ennyit mondott:

— Már régebben történt, amikor megjöttem egyik utamról és figyelmeztettem őt: jó volt a szenem, mégsem tudtam tartani a menetidőt, nem volt gőz. Mielőtt elindulsz, vizsgáld meg a kónuszt.

— S tudja mit csinált? Belenevetett a képembe: „Ej pupák, nem ismersz te engem — mondotta —, majd én megmutatom, mi az igazi virtus." Ezzel otthagyott. Tudja mikor történt ez? Amikor Mikó először maradt fekve a vonalon s utána kapta azt a megérdemelt büntetést. Nem komoly ember ez, már régesrégen, még akkor el kellett volna bocsátani...

És este, amikor Kósa evés helyett jelentólta a tányert, csak annyit mondott a feleségének:

— Nem tudom hányadán álok. Meg akartam ismerni egy embert, de hogy megismertem-e, most még kevésbé tudom, mint két nappal ezelőtt.

A hallott történetekből, a szűkszavú életrajzi adatokból kísérelte meg, hogy maga elé képzelje a mozdonyvezetőt. Nem az arcát, az alakját akarta látni — hanem a szívét. Mi van benne? Milyen a jelleme? Mi a magyarázata annak, hogy király tetteket, lángoló szavakat oly sötét felhőként takar a felelőtlenség, fegyelmezetlenség?

Ime, micsoda ember éli életét itt a szeme előtt, s ő eddig nem látott belőle mást, csak a munka utáni kormos arcot, olajos ruhát. Soha nem mardosta még ily fájó kinnal a lelkiismeret. Olyannak látta eddig a mozdonyvezetőt, mint a többieket: jelentkezik szolgálatra, hazatér, pihen, újra útra indul. Mekkora tévedés. Ennek az embernek, mint minden embernek, egyéni gondolatai vannak, fiatalos vágyak fűtik, álmok biztatják. S az álmok nem válhatnak valóra, mert a tudatlanság gátjai zabolázzák. Talán igaza volt azon a DISZ-iskolán — egyike azoknak, akí hősi tetteket tudna végbevinni. Csak ő nem jött rá, hogy a vágy egyedül kevés a győzelemhez. S mi, a párt, meg a DISZ, nem magyaráztuk meg neki, nem álltunk mellette. Hej, ha akkor megfogjuk a kezét, ha leülünk vele és azt mondjuk: nem így volt az öcsém! Rosszul ismered te a hősöket. Az a mozdonyvezető, aki az első 2000 tonnás vonatot vitte, nem egyszerűen felült a gépre és ment vele akadálytalanul — ahogy te elképzeled. Évekig készült erre az útra. Ápolta, gondozta a gépet, és ismerte jobban, mint te a tenyeredet. Annak többet mondott a gép egyetlen sóhaja, apró zöreje, mint neked egy vastag szakkönyv!

Szakkönyv? Rosszul mondom! Hisz a te kezedben talán nem is volt még szakkönyv. Te neki indulnál útszelni az óceánt iránytű nélkül... Azt hiszed, hogy a hősöket a virtus teremti, a hirtelen tett emeli őket példaképpé? Tévedsz, nagyon tévedsz fiam. A hőstett a hétköznapokon kezdődik, apró munkáknál, olyannál, mint a karbantartás, az utasítás ismerete és betartása és a hőstett születésénél a bába: a magasfokú technika ismerete...

Reggel lett. Abbamaradt a képzelt beszélgetés. És a párttitkár ismét elindult a fűtőházba, hogy Mikó ügyét megbeszélje a fűtőházfőnökkel. Mert az átforgolódott éjszakák nem múltak el nyomtalanul, meggyőzték arról, hogy a mozdonyvezető tettéért a vezetők is felelősek.

A hamutálca cigarettavéggel lett teli a pártiroda íróasztalán, mire befejeződött a fűtőházfőnökkel a beszélgetés. De amikor felálltak az asztal mellől, úgy érezték, a szívük könnyebben dobog és ez a könnyebbség megérzőtt a fűtőházfőnök szaván is:

— Vannak szavak, vannak beszélgetések, amelyek tanulságosabbak vastag regényeknél — a párt szava ilyen. Megváltoztatom a javaslatom: szigorú lesz a büntetés, nagyon szigorú, de mégsem bocsátom el. És ha beleegyezel, ott leszek, amikor beszélgetni kezdesz Mikó Istvánnal, nem akarom őt többet szem elől téveszteni...

Adjunk még több segítséget a mezőgazdaságnak

A napokban több igazgatóságon megbeszélést tartottak arról, hogy hogyan fejlődött, milyen eredményekkel járt a vasúton a mezőgazdaság patronálása, s melyek a következő feladatok. A megbeszéléseken, amelyeken résztvettek a gépállomások, állami gazdaságok, termelőszövetkezetek képviselői is, megállapították, hogy a vasutas pártszervezetek, a szakszolgálati vezetők és a vasutas dolgozók nagy többsége megértette a Központi Vezetőség 1953. decemberi és 1955. március 4-i határozatát, jó munkát végeztek a határozatok teljesítéséért, a mezőgazdaság fejlesztéséért.

A gyakorlati segítségnyújtás szép példáját mutatják a *szombathelyi igazgatósághoz* tartozó szolgálati helyek dolgozói. A megyei pártbizottság felszabadulási serlegének nyertese, a nyolcszoros élüzem *Szombathelyi Járműjavító* nevű gépállomásnak nyújt hathatós segítséget. A *gyöngyöshermáni gépállomásnak* eddig 17 699 forint értékben gyártott gépalkatrészeket, ezenkívül szakmunkásokat adott a gépállomás tavaszi gépjavítási munkáinak jó minőségű elvégzéséhez. A *lukácsházi gépállomás* részére szintén gépalkatrészeket gyártott, a *vasszilvágyi gépállomásnak* 10 338 forint értékű javítási munkát végzett.

Nem járt a kívánt sikerrel a *nemeskoltai gépállomás* patronálása. A gépállomás igazgatója nem vette igénybe a járműjavító szakmunkásait. Ezt a gépállomás meg is érezte a tavaszi munkáknál; több munkagépe kiesett a termelő munkából. A járműjavító ezután szakértőt küldött a gépállomásra s a tapasztaltakat közölték a járási pártbizottság mezőgazdasági osztályával.

Sok irányú, hathatós segítség

A *celldömölki fűtőház* igen jó kapcsolatot tart fenn a helybeli gépállomással, elvégzi a gépállomás nagyobb gépeinek a javítását, a gépalkatrészek esztergálását, marását, hegesztését, pótkocsi fédereket készít a gépállomás részére. A pártszervezet javaslatára a *soproni fűtőház* dolgozói üzemképessé tették a *magyarfalvi termelőszövetkezet* elhanyagolt mezőgazdasági kisgépeit.

De nemcsak az üzemek, fűtőházak, hanem egyes állomások is igyekeznek előmozdítani a mezőgazdaság fejlődését. *Sárvár állomás* a helybeli *Magtisztító Vállalattal* kötött komplex-brigád szerződést.

A szegedi igazgatóság területén különböző szolgálati ágak vállaltak adottságaiknak megfelelően patronálást. A békéscsabai pályafenntartási főnökség már 1953-ban szocialista szerződést kötött a *turkevei Táncsics termelőszövetkezettel*. A főnökség dolgozói az idén is sokirányú segítséget nyújtottak a szövetkezetnek az állóeszközök leltári nyilvántartásba vételénél, a földterületek felmérésénél, az építési tervek elkészítésénél és a rajzok fénymásolásánál, műszaki téren pedig a traktoralkatrészek öntési munkáinál. A pályafenntartási főnökség segíti a szövetkezetben a politikai és a kultúrmunkát is. A segítségnyújtás eredménye legbeszédesebben abban mutatkozik, hogy a tsz 107 százalékra teljesítette első negyedévi tervét, a politikai felvilágosító munka pedig nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a Táncsics tsz már a hónap elején teljesítette májusi beadási tervét.

Politikai felvilágosító munka

Az igazgatóság könyvelőségének dolgozói a termelőszövetkezetek könyvelési munkáihoz adtak segítséget, a *szentesi motorműhely* szakmunkában és adminisztratív munkában segíti a *szentesi*, a *fábiánsebestyéni* és a *kistelki* termelőszövetkezetet.

A termelőszövetkezeti gazdálkodás népszerűsítése is mezőgazdaságunk fejlődését szolgálja. A szegedi igazgatóság VI osztályának dolgozói a vasutas tanácstagokkal együtt *megszervezték a szegedi Táncsics tsz látogatását* s eddig 24 egyénileg dolgozó parasztnak mutatták meg a helyszínen a szövetkezeti gazdálkodás előnyeit.

A *szegedi fűtőház — a röszkei gépállomás* vezetőjének véleménye szerint — főként a gépek gyors, alapos javításával segített a gépállomásnak. Tavaly nyáron például 24 órán belül kijavította a cséplőgépek munka közben elromlott dobtengelyeit. A gépállomás vezetője megemlékezett *Röszke állomás* dolgozóinak patronáló munkájáról is, amely a politikai nevelő munkára is kiterjedt s hozzájárult ahhoz, hogy a gépállomáson tartott politikai iskolán nem volt lemorzsolódás, ellenkezőleg növekedett a hallgatók száma.

Hasznos támogatást nyújtott és nyújt több gépállomásnak a *Szegedi Vasanyagjavító* és a *szegedi pályafenntartási főnökség* is.

A Szegeden lezajlott értekezlet megállapította azonban az eredmények mellett azt is, hogy a mezőgazdaság patronálásának mozgalma az utóbbi időben lanyhult. Az értekezlet részvevői ezért elhatározták, hogy minden pártszervezetben és üzemi bizottságban egy-egy vezetőségi tagot jelölnek ki arra, hogy állandó kapcsolatot tartson fenn a gépállomásokkal, termelőszövetkezetekkel. Hangsúlyozták, hogy a vasutas dolgozók igen nagy mértékben hozzájárulhatnak a munkás-paraszt szövetség megszilárdításához s hogy a mezőgazdaságnak nyújtott mindenfajta segítség, szakmai, politikai, adminisztratív vagy kulturális téren egyaránt gyümölcsözően visszatérül a dolgozók így a vasutasok jobb ellátásában.

Azokról, akikre legtöbbször panaszkodnak

Nehéz olyan fűtőházat vagy járműjavítót találni, ahol néhány perces beszélgetés után valaki meg ne jegyezné: *„Sok baj van a szertárral, késnek az anyagbeszerzéssel."*

Vajon jogosok-e, igazságosak-e ezek a panaszok? — ezzel a gondolattal kerestem fel a pécsi szertárfőnökséget és csakhamar ezt kellett tapasztalnom: nem könnyű a szertárak munkája és sokszor igaztalan a szidalmazásuk.

A vasút hatalmas mennyiségű anyagot használ fel, évente több száz millió forint értékűt. A vasúti üzemek mintegy 150 ezer féle anyaggal dolgoznak. Mindez a szertárakon keresztül jut rendeltetési helyére. De, hogy eljut-e és időben jut-e el ez már gyakran nem a szertáron múlik.

A pécsi szertár nem a legnagyobbak közé tartozik, mindössze hat számadósága van. *A számadóságok látják el anyaggal a távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálatot, villanyszerelő részleget, kocsijavító műhelyt. Biztosítják a dolgozók és a fűtőház szén ellátását, a pályafenntartás és fűtőház szerteágazó anyagigényeit, a dolgozók ruhaellátását.*

Kétségtelen, hogy e munka nem minden zökkenéstől mentes. A TBKE például háromszoros élüzem. Ez a szertár szempontjából azt jelenti, hogy a TBKE rendszeresen túlteljesíti a tervét, tehát a vártnál több anyagra van szüksége. S az anyag javarészét vasúton kívülálló üzemektől kell beszerezni. Ime egy körülmény, mely zökkenést okozhat. De hány ehhez hasonlót kell lekűzdenie a szertárnak? — nehéz lenne felsorolni.

Kovács György beszerző csoportvezető a megmondhatója annak hogy egész egyszerű, apróknak látszó igény kielégítése miatt hány kilométert kerékpározik, utazik, szaladgál üzletről-üzletre. A múltkorában három darab fénycső kellett *Bátaszékre*. A szertárban nem volt és a pécsi üzletekben is csak egyet talált. Tudják-e vajon Bátaszéken, hogy a másik kettőért közel 500 kilométert utazott *Kovács* elvtárs. hogy ne legyen fennakadás a munkában?

És mennyi nehézséget okoz, amikor az anyagigénylők *„biztosítani"* akarják magukat. Ezt úgy kell érteni, hogy mindenből a szükséges dupláját igényelik arra hivatkozva: *úgyis a felét kapjuk*. S nem gondolnak arra, hogy emiatt esetleg az az igénylő kap majd kevesebbet, aki a tényleges mennyiséget igényelte, viszont nekik fölös készletük lesz olyan nehezen beszerezhető anyagokból mint amilyen a szeg-, lapos-, gömbvas vagy különböző lemezek.

A pécsi szertár a nehézségek ellenére is jó munkát végez, az ő hibájuk miatt egyetlen szolgálati helyen sem akadályozódott a terveljesítés. Mégis a szertárak versenyében a tizedik helyre szorultak. Ez bizony fáj az elvtársaknak, különösen amiatt, hogy *nem tartják reálisnak az értékelést*. A versenyben a IV-es csoportban, a fűtőházi szertárak közé sorolták őket, holott csak egy (és nem is a legnagyobb) számadóságuk szolgál ki fűtőházat. Igy történt meg az, hogy *még akkor sem voltak csoportelsők, amikor elnyerték az élüzem címet*. A darabbéres órák százalékos viszonyszáma az ő csoportjukban nincs értékelve, holott a munka 70—75 százalékát darabbérben végzik és éppen itt születnek a legjobb eredmények. És még egy furcsaság: az értékelés szerint a főnökség teljesítménye öt (!) százalék, mert munkájuknak csak elenyésző részét tünteti fel a százalékos értékelés. A főnökség munkája nem az iktatott ügydarabok számától, a munkautalványokon szereplő tételektől függ — mely az értékelés alapja — hanem az egész szertár eredményeitől. Mi szükség van tehát ilyen értékelésre. amely nem lelkesít, hanem ellenkezőleg, hamis képet fest a főnökség dolgozóinak fáradságos, felelősségteljes munkájáról.

Jó kezdeti eredmények

A húsz budapesti üzem felhívására, az éves tervek túlteljesítése érdekében indított munkaversenyhez még folyik a vasuti szolgálati helyek csatlakozása. Legújabban *Székesfehérvár állomás, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Bánréve állomás, a Vasúttervező ÜV., a Villamos Felsővezeték Építésvezetősége* dolgozói jelentették be csatlakozásukat.

Ugyanekkor több szolgálati hely már arról számol be, hogy az éves terv túlteljesítéséért indított versenyben biztató kezdeti sikereket ér el.

BUDAPEST—FERENCVÁROS ÁLLOMÁS

dolgozói májusi fajlagos kocsimozdítási tervüket 111, kocsitartózkodási tervüket 108 százalékra teljesítették. Terhelési tervüket 118 600 tonnával teljesítették túl. 7378 kocsi tervenfelüli gurításával 107 százalékos teljesítményt értek el a gurítási tervnél. Az egy kocsira eső forint értéknek 0.15 forintról 0.08 forintra csökkentése szintén kimagasló eredmény. Elmaradás a rakodási idő teljesítésénél van. Ezt a kereskedelmi részleg dolgozóinak szoros együttműködésében a szállító felekkel fel kell számolniuk.

JÓ TÚLSÚLYTOVÁBBÍTÁSI EREDMÉNYEK

születtek május folyamán számos fűtőházban. A miskolci fűtőház 119 187, a hatvani fűtőház 62 775, Kazincbarcika 31 089, Bánréve 11 346, Kisterenye 5121, Eger 12 769. Pécs 57 846, a Hámán Kató fűtőház dolgozói 44 337 tonna túlsúlyt továbbítottak.

TERVEN FELÜL 14 800 TONNA

áru hagyta el Budapest-Nyugati pályaudvart. A dolgozók 10,7 tonnáról 10,9 tonnára emelték fel a kocsikihasználást és ezzel mintegy 140 teherkocsit takarítottak meg. Meggyorsították a kirakásokat is. Itt a múlt év májusához viszonyítva 1402 óra a megtakarításuk.

1300 TONNA SZÉNMEGTAKARÍTÁS

tanúsítja, hogy Budapest-Keleti fűtőház dolgozói komolyan veszik az önköltség csökkentésére tett vállalásukat. Ezenkívül mozdonykilométer tervüket 28 500 kilométerrel, százelegytonnakilométer tervüket pedig 107 000 elegykilométerrel teljesítették túl a fűtőház mozdony-brigádjai. A villamosüzem dolgozói minden tényezőnél elérték az élüzemszintet.

A VILLAMOS FELSŐVEZETÉK ÉPÍTÉSVEZETŐSÉG

dolgozói minden munkánál 3 százalékos túlteljesítést vállaltak és május második dekádjában a következőként teljesítették vállalásaikat: szerelőrészleg 105,2. oszlopállító részleg 102,6, műhelyrészleg 102,4 százalék. *Ádám István* és négy főnyi brigádja 112, *Göncz József* és 8 főből álló szerelőbrigádja 110, *Gyimesi András* és 8 főből álló lakatos-brigádja 104 százalékot ért el a második dekádban.

BUDAPEST—FERENCVÁROS PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG

II. szakaszán is jó eredményekkel folyik a tervteljesítés. *Domonkos Antal* pályamunkás 128 százalékos átlagteljesítéssel tűnt ki. A IV. szakaszon *Juhász János* és brigádja 130 százalékos teljesítménnyel szárnyalta túl ezt az eredményt.

A GAZDASÁGI VASUTAK

vonalfőnökségei között a kapuvári vonalfőnökség dolgozói járnak az élen, akik szállítási tervüket 190 százalékra teljesítették. A kisujszállási vonalfőnökség 102 százalékra teljesítette májusi szállítási tervét.

Így többre megyünk

Hangya Kálmán, a debreceni Távközlő és Biztosítóberendezések Ellenőrségének lakatosa 151 százalékos teljesítményét jó munkamódszerének köszönheti. Képünkön Szolfrid Károlynak adja át munkamódszerét.

(Kovács Géza felv.)

A mindennapi munka egyszerű hősei

Az utazóközönség a kalauzok, forgalmi szolgálattevők mellett leginkább a váltóőröket „ismeri". Nem is sejtik azonban, hogy mekkora felelősség hárul ezekre a derék dolgozókra, hogy ezeknek az egyszerű embereknek a munkájától emberéletek biztonsága, milliós népvagyon épsége függ.

A vasútüzem legerősebben igénybevett szolgálati helye voltaképpen az állomás. Itt bonyolítják le a személy- és áruszállítást, a vonatok találkozását, az érkező és induló vonatok szerelvényeinek szétrendezését és összeállítását. A forgalmat az állomásnak más-más munkaterületein intézik. Ezek között is egyik legfontosabb szolgálati helyen dolgoznak a váltóőrök, váltókezelők.

A váltóőrök munkájának jelentősége különösen megnő a megnövekedett forgalmak idején. Rendkívüli erőfeszítést, helytállást, éberséget követel ez a munka különösen az őszi csúcsforgalom, a téli zord időjárás közepette és nem utolsósorban a most következő nyári nagy utasforgalom idején. Hiszen milliós értékek mellett a legdrágábbat, az emberi életet is védik. Öntudatos munkájuk jelentős hozzájárulás a Központi Vezetőség március 4-i határozatának végrehajtásához, a vasúti szállítás gazdaságos, gyors és biztonságos lebonyolításához.

A váltóőrök, váltókezelők — mint ismeretes, részt vesznek a vonatközlekedés szabályozásában. Ez már egymagában is jelentőséget ad munkájuknak. Fontos szerepük van a tolatásnál, a forgalom balesetmentes lebonyolításánál. Ismerniök kell az általuk használt jelző-, biztosító- és sorompó-berendezéseket, ezek függéseit, a váltók alkatrészeit és kezelését, nemkülönben a kisebb hibák keletkezésének és elhárításának módszereit. Karbantartásuk, gondozásuk, kenésük, kivilágításuk stb. is gyakran az ő feladatuk. Tehát nemcsak forgalmi vonatkozású tennivalókkal, hanem műszaki ismeretekkel is rendelkezniök kell. A váltóőri szolgálat minden egyes munkamozzanatának igen fontos szerepe van. Ha egyetlenegyet elhagynak belőle, vagy felcserélik utasítás szerinti sorrendjüket, könnyen balesetre vezethet.

Érthető ezekután, hogy miért olyan fontos a váltóőrök, váltókezelők személyével, szaktudásával, politikai felkészültségével, rátermettségével, éberségével, rugalmasságával, józanságával foglalkozni.

A vasút vezetői tisztában vannak ezzel és azt a váltóőr jelöltet, aki rátermettségénél fogva erre a szolgálatra alkalmasnak minősítenek, több hónapig tartó, rendszeres elméleti és gyakorlati kiképzésben részesítik. A sikeres vizsga letétele után következik az egy-két hetes próbaszolgálat. Az állomás legjobb váltókezelőjé mellé osztják be, ahol megismerkedik szolgálatának gyakorlati tennivalóival, az állomás helyi viszonyaival, a biztosítóberendezések kezelésével. Mindezt újabb vizsgával kell igazolnia és csak a feltételek teljesítése után osztható be önálló váltóőri szolgálatra.

A váltóőrök, váltókezelők munkaeredményeit pártunk és kormányzatunk azóta is elismerte, hogy a legutóbbi bérrendezéskor lényegesen felemelte fizetésüket és esetről esetre jutalmazzák legjobb váltóőreinket. Meg is érdemlik, hiszen a váltóőrök jó és lelkiismeretes munkájának nagy része van abban, hogy a vasút a népgazdaság által támasztott követelményeknek megfelel.

A vasúti feladatok növekedésével, a gazdasági élet fejlődésével együtt szaporodik a váltóőrök munkája, nő felelősségük. A balesetmentes szolgálat, a helyesen rendszerezett és átgondolt munkájuk, a szolgálati utasítás betartása emeli a vasúti munka termelékenységét, csökkenti a hatalmas gépezet önköltségét.

Igen sok váltóőrünk megérti ezt. Ezeknek a tudatában dolgozik például Cs. Molnár Mihály guritós váltókezelő Rákosrendezőn: kétszeres sztahanovista, becsületesen, fegyelmezetten, rendkívül pontosan és éberen dolgozik, egyik példaképe váltóőreinknek. Fodor Ferenc és Dobos János váltóőrök éberségükkel súlyosnak ígérkező balesetet háríttak el. A miniszter elvtárs 1000—1000 forinttal jutalmazta éberségüket.

A lelkiismeretes, feladatukat becsületesen ellátó dolgozók mellett azonban ott látjuk a szakoktatásokról elmaradó, az önképzést elhanyagoló, a munkafegyelmet lazító, a váltó- és vágányellenőrzést elmulasztó váltóőröket is.

Ha a váltóőr nem jár rendszeresen oktatásra, politikai és szakmai tekintetben elmarad, nem tart lépést a fejlődéssel. Mi következik ebből? A közösségre, de közvetve önmagára is veszélyt hozhat azáltal, hogy kifogásolható munkájával balesetet okoz. A váltóőrök ilyen mulasztása vagy ezek elnézése — jóvátehetetlen hiba. Az oktatóknak, a vezetőknek az eddiginél is többet kell törődni a váltóőrök nevelésével és ellenőrzésével. A legutóbbi időszakos vizsgáztatásokon sok váltóőr nem felelt meg a követelményeknek, mert sem politikai, sem szakvonali tudásuk nem ütötte meg a kívánt mértéket.

Vannak váltóőrök, akik munkájukban nem veszik komolyan az utasítás szabályait. Topa István, vezető váltókezelőt, aki Sáp állomáson az 578-as számú vonatnál a váltó- és vágányellenőrzést szabálytalanul tartotta meg, szolgálati felsőbbsége alacsonyabb rangfokozatba sorolta. Mulasztása keresetére is kihatással van. Nem vitás, hogy a mulasztás, a felületesség előbb-utóbb módszeressé válik és balesetekhez vezet.

A váltó- és vágányellenőrzések elmulasztása már sok váltóőr súlyos büntetését vonta maga után. Intő példa erre a nyíregyházi és a sajóecsegi baleset. Hányan gondolnak ma arra, hogy mennyivel könnyebb lett volna szabályszerű váltóellenőrzést tartani, mint elviselni a szabálytalanság súlyos következményeit. A törökszentmiklósi váltófelvágásból baleset származott, mert a váltókezelő elmulasztotta a váltó használhatóságát próbaállítással ellenőrizni. A baleset zavart okozott a közlekedés rendjében, kárt okozott népgazdaságunknak csupán azért, mert egyetlenegy munkamozzanatot elhagytak a váltóellenőrzés során.

A váltóőrnek — egyes szolgálati helyek kivételével — a téren kell várnia és fogadnia a vonatokat. Ez a rendelkezés is a közlekedő vonatok védelmét, biztonságát szolgálja.

A váltóőrnek szoros kapcsolatot kell tartani a forgalmi szolgálattevővel, akinek rendelkezéseit pontosan végre kell hajtania. A szolgálati vezetőknek, az oktatótiszteknek rendszeresen ellenőrizniök kell a váltóőrök, váltókezelők tevékenységét. Az ellenőrzés igen sokat segíthet a szolgálat biztonságos és gazdaságos lebonyolításában.

Váltóőreink nagy többsége becsületesen dolgozik, de vannak még közöttük, akik szégyent hoznak a becsületes munkájára, mint például Öreglak állomáson Kánya Pál vezető váltókezelő, aki a feladásra kerülő terményeket és gabonaneműeket rendszeresen dézsmálta — megkapta méltó büntetését.

Váltóőreink munkáját megbecsüli, szeretettel figyeli a vasutasság, a dolgozó nép. Számos kormánykitüntetés, kiváló és érdemes vasutas jelvény bizonyítja, hogy a munkáját szabályszerűen végző, éber váltóőreinket, váltókezelőinket megbecsüli pártunk, kormányunk. Többségük megérti, hogy jó munkával a haza javát szolgálják, saját felemelkedésüket segítik. Arra törekszenek, hogy balesetmentes, utasítás szerinti szolgálattétellel, szaktudásuk fejlesztésével, éber munkával hozzájáruljanak az évi terv túlteljesítéséhez.

Gyenge Kálmán,
az oktatási osztály vezetője

Ifjúsági élet

Nem hozunk szégyent ifjúsági szövetségünkre

A DISZ-taggá avatás néhány nappal ezelőtt történt. Az ünnepség emlékei még frissen élnek bennünk, örökre emlékezetes marad a boldog, lázas készülődés e számunkra oly jelentős eseményre. Mi, a kőszegi MÁV Nevelőintézet VIII. osztályos pajtásai, akik évekig dolgoztunk, tanultunk az úttörő mozgalomban, örömteli izgalommal vártuk a napot, amikor a DISZ-tagok leszünk.

Az idősebbektől érdeklődtünk a DISZ munkájáról, hagyományairól és a sok érdekes történet, hősi tett, amelyet hallottunk, csak fokozta bennünk a várakozás izgalmát. *Beszéltek nevelőink a KIMSZ-ről, a kommunista ifjúmunkások harcáról a Horthy-terror, az elnyomás, a háború ellen. A fiatal hősökről, akik életüket adták értünk, népükért.*

Történeteket hallottunk a szovjet komszomolistákról, az *Ifjú Gárdáról, Oleg Kosevojról* és a többi ifjú hősről, akik oly rettenthetetlenül harcoltak hazájuk szabadságáért. Mennyi lelkesítő tettről, menynyi nagyszerű példájáról a hazaszeretetnek, bátorságnak beszél a kommunista ifjúsági mozgalom. És mi most az ő nyomukba lépünk, annak a szervezetnek leszünk tagjai, melyhez ők, a hősök tartoztak.

Lassan telt az idő, lassan fogytak a napok. Már csak néhány óra, néhány perc választ el az ünnepségtől — és már vonul is a csapatzászló alatt a *Dózsa György* nevét viselő úttörő-csapatunk. Állunk a díszteremben. Belépnek az elnökség tagjai, ünnepélyes a csend, feszült a várakozás. *Ávár* elvtárs, az úttörő-csapat vezetője megnyitja az ünnepélyt, majd *Katona* elvtárs, a szombathelyi politikai osztály munkatársa beszél hozzánk: *ti vagytok dolgozó népünk reménysége, jövője, akik végső győzelemre viszitek hazánkban a munkásosztály mártírok vérével pirosra festett szent zászlaját.*

Kezünkben szorongatjuk már a kincset, a tagsági könyvet, nézegetjük és közben hallgatjuk nevelőink tanácsait, mellyel új útunkra indítanak.

De az ünnepségnek még nincs vége. Köszönt bennünket az úttörő csapat, mely DISZ-taggá nevelt bennünket. És köszönt *Katona* elvtársnő, a megyei DISZ-bizottság küldötte is. Köszönt és arra kér, vigyázzunk tagsági könyvecskénkre, hordjuk mindig a szívünk felett és soha ne ejtsünk rajta szégyenfoltot: *legyetek bátor tagjai a Dolgozó Ifjúsági Szövetségnek, később pedig kommunista harcosai szeretett pártunknak* — fejezte be beszédét.

DISZ-tagok vagyunk. A büszkeség és öröm, mely eltöltött bennünket az avatóünnepélyen, ma is és még nagyon sokáig él bennünk. Ielkesít jobb tanulásra, eredményesebb munkára. És kezünkben a DISZ-tagsági könyvecskénkkel, mi új DISZ-tagok most fogadalmat teszünk: *nem hozunk szégyent ifjúsági szövetségünkre, méltók leszünk a párt bizalmára és tanévünk utolsó napjaiban fokozott tanulással szerzünk jobb bizonyítványt, ezzel köszöntve a DISZ II. kongresszusát.*

Nagy József,
a MÁV kőszegi Fiúnevelő Intézet VIII. osztályos tanulója

Ki lesz a győztes?

Öt DISZ-brigád versenyez a Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzemi Vállalatnál. A verseny nem újkeletű, kezdődött felszabadulásunk 10. évfordulója tiszteletére, folytatódott május 1 ünnepével és tovább tart most, mert munkával köszöntik a fiatalok ifjúsági szövetségünk II. kongresszusát.

A május 1-i versenyben első az *Április 4* brigád lett 117,7 százalékos eredménnyel. A többiek pedig így sorakoztak mögötte: *Petőfi*-brigád 108,1 százalék. *Március 15*-brigád 103,6 százalék, *Rákosi*-brigád 100 százalék.

A kongresszusi versenyben a munka új lendületet kapott. Akik hátrább kerültek a májusi versenyben, most azon fogadkoznak, hogy elsők lesznek. *Az „Április 4"-brigád azonban nem adja át könnyen az első helyet, tovább javítja eredményeit.* Hogy ki lesz az első — még nem dőlt el. de bizunk abban, hogy minden brigád kimagasló eredménnyel köszönti a DISZ II. kongresszusát.

Az üzemben azonban nemcsak a brigádok versenyeznek, hanem egyénileg is vetélkednek az ifjúmunkások az első helyért. Jelenleg az élen *Bernát Ferenc* marós jár 154 százalékos teljesítményével, de hasonló a teljesítménye *Koncz Györgynek* is. És egyre növekszik azoknak a DISZ-fiataloknak a száma, akik a verseny során elérik a sztahanovista szintet.

Szentgáli István
v. szakmester

8 600 tonna a vasgyűjtés eddigi eredménye

Végefelé közeledik a vasgyűjtő hónap. A vasuti üzemek és egyéb szolgálati helyek dolgozói fokozott erővel végzik a gyűjtést, hogy június 5-ig sikeresen összegyűjtsék azt a 10 664 tonna vashulladékot, amelynek beszolgáltatását a vasút vállalta. Május 28-ig valamivel több, mint 8600 tonna vashulladék gyűlt össze.

A beszolgáltatott mennyiség: *Budapesti igazgatóság:* 999 tonna 225 kg, 49,1 százalék. *Debreceni igazgatóság:* 171 tonna 615 kg, 28,6 százalék. *Miskolci igazgatóság:* 150 tonna 242 kg, 23,2 százalék. *Pécsi igazgatóság:* 72 tonna 821 kg, 20,3 százalék. *Szegedi igazgatóság:* 262 tonna 110 kg, 70,9 százalék. *Szombathelyi igazgatóság:* 220 tonna. 39,6 százalék.

Landler Jenő Járműjavító: 888 tonna 45 kg, 100,5 százalék. *Északi Járműjavító:* 723 tonna 360 kg, 111,5 százalék. *Debreceni Járműjavító:* 543 tonna 90 kg, 85,8 százalék. *Miskolci Járműjavító:* 171 tonna 115 kg, 48,1 százalék. *Szolnoki Járműjavító:* 494 tonna, 66,7 százalék. *Szombathelyi Járműjavító:* 284 tonna 310 kg, 56,8 százalék.

Felépítményi Vasanyagjavító 1668 tonna 226 kg, 111,2 százalék. *Hídépítő Főnökség:* 107 tonna 500 kg, 89,6 százalék. *Gyöngyösi Kitérőgyár:* 289 tonna 665 kg, 72,4 százalék. *Gazdasági Vasutak igazgatósága:* 25 tonna 100 kg, 83,7 százalék.

SPORT

Ez nem példamutatás

Az OTSB labdarúgó osztálya, az országos társadalmi szövetséggel karöltve, minden hétfőn értekezletre hívja össze az NB II-es csapatok edzőit, szakvezetőit. A sportkörl vezetőkön kívül megjelennek a megbeszéléseken a játékvezetők is. Az értekezlet célja: nyilvánosan megtárgyalni az elmúlt forduló tapasztalatait, leszurni annak tanulságait.

A labdarúgó vezetők ezen közössége egy-egy felmerülő kérdés után ha kell dicsér, de ha szükséges dorgál is. Mindkét esetben arra törekszik, hogy az egész magyar labdarúgás ügyét előbbrevigye.

Az NB II két csoportjában nyolc Törekvés csapat küzd a bajnoki pontokért, s így gyakran esik szó szakszervezetünkhöz tartozó csapatokról a megbeszélésen. Ha dicséret ér bennünket — s erre több példa van — büszkék vagyunk rá, ha viszont hibánkat tárja fel az értekezlet, kell, hogy javítsunk azon.

A legutóbbi értekezleten — sajnos — az utóbbira került sor.

Az edzőtanács Bán Nándort, a Ceglédi Törekvés edzőjét szigorú figyelmeztetésben részesítette, mert a ceglédi csapat egyik mérkőzésén a közönséggel, valamint edzőtársával szemben nem megfelelő magatartást tanusított.

Az edzőtanács rövid jelentése magában is elég arra, hogy az ügygyel mi is foglalkozzunk. Az a tény, hogy ezúttal maga a neveléssel megbízott edző követett el súlyos mulasztást, élesen aláhúzza az eléggé nem hangoztatható nevelés kérdését.

Szocializmust építő hazánk az élet minden területén, — így természetesen a sportnál is — egyik fő kérdésnek tekintl a nevelést. Ma már ott tartunk, hogy sportköreink nemcsak a sportolók, hanem a közönség nevelésében is öles lépésekkel haladnak a helyes úton. Egyre kevesebb a pályákon történő rendbontás. A játékosok sportszerű viselkedése még a „legveszélyesebb" helyeken is kitünő hatást gyakorol a szurkoló táborra. Szinte alig van sporttelep, melynek közönsége ne tudna különbséget tenni a lelkes de sportszerű, vagy sportszerűtlen szurkolás között. S büszkén jegyezhetjük meg azt is, hogy a sportszerűtlenség Törekvés pályákon egyre kevesebb.

Bán Nándor „esete" éppen ezért esik súlyos megítélés alá. A kitünő szakember nem állhat elő olyan kifogásokkal, hogy a mérkőzés hevében vesztette el helyes ítélőképességét, mely odáig vezetett, hogy nem megfelelő magatartást tanusított edzőtársa és a közönség iránt. Bán Nándor nagyon komoly feladattal van megbízva: a neveléssel. Hogy tud nevelni egy olyan sportember, aki önmagát sem tudja fegyelmezni?

A hibát elkövető labdarúgóedző azóta már minden bizonnyal többször is megbánta meggondolatlan tettét. Mi sem kívánunk felette pálcát törni, hiszen ismerjük Bán Nándor kiváló szakmai és emberi tulajdonságát is. Hogy mégis bírálatot gyakorolunk felette, tesszük ezt azért, mert a Bán Nándorokról nem azt várjuk, hogy egy-egy reájuk „sérelmes" helyzetben megfeledkezzenek magukról. Játékosai, a nevelésére bizott fiatalok, amikor maguk is megdöbbentek tetten, leszúrták a tanulságot és továbbra is úgy igyekeznek viselkedni pályán és pályán kívül, ahogyan arra őket Bán Nándor oly sokszor eredményesen tanította.

Bírálataink nyomában

Veres János sződligeti levelezőnk többek nevében kérte szerkesztőségünket, intézzük el, hogy a március 31-ig befizetett fautalványokra megkapják a tüzelőt. Kérését teljesítették.

„Még meddig várjak?" címmel közöltük lapunk május 23-i számában *Fenyves Antal* bajai dolgozó (helytelenül Tompos Antalt irtunk) panaszos levelének egy részét. *Borsodi* elvtárs, a szegedi igazgatóság vezetője megvizsgálta az ügyet és megállapította, hogy a hibát a munkaügyi osztály egyik előadója követte el, akit ezért írásbeli megrovásban részesített.

Seregélyes Gábor jegyvizsgáló (Diósgyőr) elpanaszolta szerkesztőségünknek, hogy Sinkovics József vájár megtagadta a jegyváltást és durván szidalmazta a szolgálattevő vasutasokat. A panaszát megvizsgálták és Sinkovics József perecesi lakos ellen bűnvádi eljárás indult a miskolci járási ügyészségén.

Ifj. Bobán János, a váci pályafenntartási főnökség dolgozója kérésére, eljártunk ruhaügyében. A bőrcsizmát és szőrmesapkát megkapta, a bb. kabátot a közeljövőben kiadják részére. Az esőköpeny kiutalására ugyancsak intézkedtek.

Ütközőzó

Ki mit szeret

A nyári forgalomra felkészült, virágdíszbe öltözött Velence állomáson ott aludt a málházó. Rházata rendetlen volt, legalább

fiz napos szakáll éktelenítette arcát.

Mikor az ellenőrző közegek felébresztették, megkérdezték tőle, miért nem borotválkozik?

— Nem jutok hozzá — felelte egyszerű hangon a málházó.

A málházónak igaza lehet. Amíg alszik nem tud borotválkozni amíg borotválkozik viszont nem tud aludni. És ő, a kettő közül, az alvást szereti jobban.

Sakkláz

Kál-Kápolnán alaposan belemerült a sakkozásba a 2-es őrház váltókezelője a nála vendégségben lévő fűtőházi munkással.

Közben pedig vidáman folyt a tolatás, dolgozott a tartalék. Nem törődtek vele. Sakkoztak. Lépést lépés követett. A váltókezelő figyelmébe ajánljuk: a jövőben jobban vigyázzon lépéseire. Az ilyesmiből könnyen sakk-matt lehet.

Megnyitották a Szőnyi úti sportuszodát

Június 4-én ünnepélyesen megnyitották a Törekvés SE Szőnyi úti sportuszodáját.

Az uszodában otthont kapnak a Törekvés SE kiváló úszói és az NB I.-ben szereplő vízilabdázói. A verseny- és edzésmentes napszakokban a vasutas dolgozók is igénybevehetik az ország egyik legkorszerűbb uszodáját.

HIREK

— AZ „EGRESSI GÁBOR" műkedvelő színpadon (Nagymező-utca) az ország legjobb színjátszói lépnek fel. Június 4-én és 5-én a *„Nem magánügy"* című színművet mutatták be nagy sikerrel a *Landler Jenő Járműjavító* színjátszói.

— *A VASÚTI RENDŐRSÉG* eljárást indított Csók Imre kápolnásnyéki vezető pályamester ellen, mert a kezelésére bízott talpfákból 43 darabot eladott.

— NEGYEDSZER LETT ELSŐ Tapolca a csomóponti versenyben Szombathely igazgatóság területén. Ünnepség keretében pénzjutalomban részesültek a munkában kitűnt dolgozók.

— *A MUNKÁS-PARASZT SZÖVETSÉG* megerősítése, a mezőgazdaság fejlesztése érdekében patronálási szerződést kötött a *ceglédi* fűtőház a *„Nagy Sztálin"* termelőszövetkezettel. A fűtőház dolgozói műszaki, kultúr és sport vonalon nyújtanak támogatást a szövetkezetnek.

— ÖTVENNÉGY VIDÁM GYERMEKARC mosolyog le a szerencsi MINDSZ szervezet által készített tablóról. *„Értsétek dolgozunk és harcolunk a békéért"* hirdeti a felirat.

— DICSÉRŐ ELISMERÉSBEN és 2500 forint pénzjutalomban részesült *Edelényi* Ferenc mozdonyfelvigyázó *Ceildömölkön,* mert Csór-Nádasdladány állomáson súlyosnak ígérkező balesetet hárított el.

— SOROZATOS LOPÁST követett el Németh Károly, a Szombathelyi Járműjavító kocsiosztályának dogozója. 1953. szeptemberétől kezdve folyamatosan, körülbelül egy tonna súlyú különböző félmanyagokat lopott el és értékesített orgazdáknál. Az eljárás megindult ellene.

— A „MONTMARTREI IBOLYA" című Kálmán operettet sikerrel mutatták be a szerencsi vasutas színjátszók a cukorgyári kultúrteremben. Tervbevették a darab előadását Abaújszántón, Göncön, Sárospatakon és esetleg Sátoraljaújhelyen is.

— HUSZONKÉT RÖPGYŰLÉST tartottak a Debreceni Járműjavítóban. A dolgozók örömüket fejezték ki a varsói szerződés megkötése felett. Egyhangúlag fogadták, hogy hazánk erősítése érdekében úgy végzik munkájukat, hogy továbbra is megtartsák a büszke élüzem jelvényt.

— NYOLC GÁZSZÁLLITÓ vasúti tartálykocsit helyeznek üzembe ebben az esztendőben. Három kocsi Biharnagybajomból — Miskolcra, a többi kocsi Dél-Zalából szállít majd földgázt azokba a városokba, amelyekben a gázgyárak termelése nem elegendő a lakosság fogyasztásának ellátására.

— **A vasút politikai főosztály** dicséretben részesítette *Zoltán Dezső* és *Orosz József* elvtársakat a MÁV Sajtóhivatal dolgozóit, az újpesti összekötő vasutihíd átadási ünnepségének példás megrendezéséért.

— **Helyesbítés.** Lapunk május 23-i számában a Debreceni Járműjavító ÜV. üzemi lapja, a „Csavarkapcs" híradása nyomán tévesen irtuk, hogy a Debreceni Járműjavító elnyerte a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját. Az üzem a Közlekedés- és Postaügyi Miniszter, valamint a Vasutas Dolgozók Szakszervezete negyedévenként odaítélendő vándorzászlaját kapta meg.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Hatvanban lévő egy szoba-konyhás, 40 forint bérű főbérleti lakásomat. (Konyhakert és jószágtartásra udvarrész van.) ugyanolyan, vagy hasonló budapestiért vagy pestkörnyékiért. Érdeklődni lehet Budapest VI. kerület Izabella utca 47, földszint 3. Bujdk.

— Egy szoba összkomfortos szolgálati lakásomat elcserélném házmesterséggel, lehetőleg kétszobás lakással. Cím: Szomódi Bálint Budapest, Gyáli út 15. I. épület II. em. 12 szám.

— Elcserélném egy szoba-konyhás, kamrás, napos, kertes lakásomat főbérleti egy, esetleg kétszobás komfortos belterületen lévő lakással, esetleg Zuglóban. Érdeklődni lehet: Soltész Sándornál. Budapest, X. ker. MÁV telep 21/7.

— Debrecen belvárosában lévő két szoba konyhás, komfortos magánlakásomat elcserélném budapestire. Cím: Kósa Ferenc Debrecen, Könyök utca 8.

Leveleszőink írják

„1300 dolgozó szívébe fogadta"

Nincs olyan szókincsem, amivel röviden le tudnám írni üzemünk orvosa, *dr. Faludi Béla* elvtárs iránt érzett szeretetünket és megbecsülésünket. Nagy gondossággal, hozzáértéssel harcol a dolgozók egészségvédelméért, a betegek gyógyításáért. Igazán csak az tudja értékelni fáradságos munkáját, aki — mint én is — állandó orvosi kezelés alatt áll. Nem kell a Központi Rendelőhöz, vagy a körzeti orvoshoz fordulni, így nem mulasztunk a munkából.

Nincs még egy esztendeje, hogy itt dolgozik *dr. Faludi* elvtárs, de azóta az 1300 dolgozó szívébe fogadta.

Löwi Béla
Keleti Műszaki Kocsiszolgálat

Első a szolgálat

Kiskőrösön 10 évvel ezelőtt nemigen tudtuk mi az a kultúra. Ma könyvtárunk, jól működő színjátszócsoportunk, zenekarunk van. Még a szomszédos járások is meghívnak műsort adni. Persze nem tudunk minden kérésnek eleget tenni, mert *első a szolgálat.* A vasutasnapra énekkart alakítunk, zenekarunk három új darabot tanul, színjátszóink is új műsorral készülnek. De nemcsak a kultúrmunkában akarunk példát mutatni. Vállaltuk, hogy a vasutasnapra elnyerjük az élüzem címet. Az állomáson, a pályafenntartásnál sok kiváló dolgozó, sztahanovista van. A lehetőség megvan, hogy teljesítsük vállalásunkat. A siker alapja, hogy minden erőt összefogjunk, tovább fokozzuk a nevelőmunkát, a versenyszellemet.

Zombori Sándor
ÜB-elnök, Kiskőrös

Meglepetés

Férjem szolgálati főnökségén személyesen intéztem el az orvosi rendeletre írt fürdőjegyek kiváltását. A térítés utáni érdeklődésemre udvarias választ kaptam: *nem kell fizetni, mert a szakszervezet elintézte.* Néhány évvel ezelőtt még fizettünk érte. Nem nagy összegről van szó, de igen jól esett a figyelmes, szeretetteljes gondoskodás. Azért írom ezt meg, mert sokan nem veszik észre az ilyen „apróságokat".

Veres Jánosné
Sződliget

Gondosabb anyagátvétel

Jó munkánkat akadályozzák az anyagellátási hiányosságok. Hat hete vártunk például 3/8-szoros 80-as vágattcsavarra és csavarházra. Megérkezése után kiderült, hogy 30 százaléka használhatatlan.

A győri öntödéből kapott acélöntésű erősbített rúgótámunk — amit a felemelt raksúlyú kocsikra alkalmazunk — 40 százaléka selejt. Helyes lenne, ha gyártási osztályunk a beérkezett mennyiségből kiválogatná a használhatót, így a készre dolgozó osztály ácsorgásai e vonatkozásban megszünnének. A szertár dolgozóinak vigyázniok kell, hogy csak megfelelő minőségű anyagot vegyenek át.

Cseh Zoltán
Szolnoki Járműjavító

Hol van a szoknya?

Január elején lejárt vászonruhám viselési ideje, de viselni nem tudtam, mert a szoknyát nem kaptam meg. Biztatásban bőven volt részem 1953-ban. 54-ben az akkori ruhaügyes részéről, akikről később kiderült, hogy a maga hasznára dolgozott, megkárosítva dolgozó társait. Azt hiszem, érthető a kérésem, hogy végre két évi várakozás után adják ki részemre a jogosan megillető ruhadarabot. Kérem a szerkesztőséget, nézzen utána, hol van a szoknya és mikor vehetem birtokomba.

Kis Irén
irodakezelő Szolnok, IX. pályamesteri szakasz.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Lapfulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—317. 428—392. Üzemi telefon: 16—76 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 24. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 JÚNIUS 13.

Nagy Endre nyergesújfalui forgalmi szolgálattevő szabadidejében szívesen tanítja a beosztott tanulókat. Gyakorlati tapasztalatai átadásával is segíti sikeres vizsgájukat.
(Perkis Emil felv.)

ÉLJEN A DISZ II. KONGRESSZUSA!

Magasan lobogott a tábortűz a Gellért-hegy oldalán. Tízezernyi fiatal ünnepelte a DISZ alakuló kongresszusát, tett fogadalmat a tűz és a felröppenő rakéták százszínű fényénél, hogy rendületlenül követi a pártot. Öt évvel ezelőtt így ért véget a DISZ alakuló kongresszusa, így bontotta ki zászlaját ifjúsági szövetségünk és kezdte meg munkáját a part vezetésével.

Öt éve alakult meg a DISZ, de a szervezet alapjait már 1918-ban lerakták, akkor, amikor a párt irányításával a *Kommunista Ifjúmunkás Szövetség* megszületett. Pártunk mindenkor magasan tartotta a dolgozók felemelkedéséért folytatott harc lobogóját és kezdettől ott lengett mellette az ifjúság zászlaja is. Lengett a *Tanácsköztársaság* idején, az elnyomatás éveiben, és leng, lobog rendületlenül a felszabadulás óta, miközben mind többen állottak és állanak e zászló alá.

Az osztályellenség többször megkísérelte, hogy az ifjúságot elválassza a párttól, de minden kísérlete csúfos kudarcba fulladt. Harcban, ezer halálban, győzedelmes építkezéseken forrt össze elválaszthatatlanul az ifjúság a párttal. *„A párt a mi eszünk, becsületünk, lelkiismeretünk, világos jelenünk és ragyogó jövőnk"* — szól a Komszomol jelmondata, amely a magyar dolgozó ifjúság jelszava is.

A DISZ az eltelt öt év alatt hazaszeretetre, a párt iránti hűségre, a szocializmus építésében hősi helytállásra nevelte ifjúságunkat. *Sztalinváros* építőinek első sorában az ifjúság haladt és közöttük meneteltek a vasutas-fiatalok is. Ők rakták le az első sínpárokat, melyeken megkezdődött a felvonulás az építkezésekhez. És miközben Sztálinváros kinőtt a földből, az építkezésekhez küldött építőanyagok és gépek továbbításánál ott voltak és áldozatos munkát végeztek a vasutas-fiatalok.

Tíz év alatt új ország épült, korszerűbb lett a vasút. A vasút korszerűsítésénél, az új vasútvonalak építésénél mindig ott találhatjuk az ifjúságot. Ott voltak a *miskolci* rendezőpályaudvar, a *záhonyi* átrakó, a *ferencvárosi keleti gurító* építésénél, a *Sztálinváros—Rétszilas*, a *Sztálinváros—Pusztaszabolcs*, a *Környe—Oroszlány*, a *Tiszaug—Kunszentmárton*, az *Ajka—halimbai* vasútvonalak születésénél.

A DISZ nevelte *Pesti* Józsefet, *Celldömölk fűtőház* ifi mozdonyvezetőjét, aki a szombathelyi igazgatóság területén az elsők között vállalt túlsúly továbbítást. A DISZ nevelte azokat a *Dombóvár fűtőházi* fiatalokat, akik a *dalmandi* gépállomás patronálását vállalták és végzik becsülettel. A munka megjavítására számos kezdeményezés indult el a DISZ-től. A *várpalotai* fiatalok védnökséget vállaltak először a műtrágyaszállítás, majd a *November 7.* erőmű kiszolgálására. A *Nyugati pályaudvar* diszesei indították el az *„Óvd az árut"*-mozgalmat. Számos DISZ-szervezet energiatakarékossági, anyagtakarékossági őrsöket, DISZ őrjáratokat alakított. A DISZ az eltelt öt év alatt a vasutas hősök százait nevelte és nem túlozunk, ha kijelentjük: *a vasút nem teljesíthette volna szállítási feladatait, ha a vasutasok között nem dolgoztak volna bátor, tettrekész ifjúmunkások.*

A DISZ öt esztendeje eredményekkel és harcokkal teli idő. Harcolt a tunyaság, a nemtörődömség, a kulturálatlanság, a pacifizmus ellen. S ha vár is még ezen a téren feladat az ifjúsági szövetségre, az elért eredményekért dicséret illeti a DISZ-t.

A harc nem ért véget, sőt tovább fokozódik a szocializmus építéséért folyó küzdelemben. Ebben a harcban csak akkor győzhet a DISZ, ha tovább erősíti sorait újabb tagok százaival, ezreivel és még szorosabban tömörül a párt mögé. *A párt: szívünk, eszünk, kardunk. Segítségével legyőzünk minden akadályt, de nélküle nincs győzelem.* S amikor a DISZ még szorosabban felzárkózik a párthoz, mélyíti tovább kapcsolatait hősi példaképével, a Komszomollal.

A napokban hazánkban járt a Komszomol öt tagú vasutas küldöttsége, hogy átvegye a vasutas-fiatalok felszabadulásunk ünnepére készített ajándékait. A találkozás szeretetétől izzó hangulata kifejezte: *a magyar vasutas-fiatalok azt az utat választották, amelyen Sztahanov, Zója, Oleg Kosevoj haladt, s amelyen ma a kommunizmus ifjú építői menetelnek.* A Komszomol példája arra tanít: álljatok helyt fegyelmezetten, keményen a termelés frontján, gyűlöljétek az elavultat, bátran döntsetek meg a régit. Szárnyaljátok túl a régi normákat, növeljétek a termelékenységet, javítsátok a munka minőségét. Dolgozzatok becsületesen, teljesítsétek felajánlásaitokat és munka után szórakozzatok, művelődjetek, legyetek méltók minden körülmények között arra a megtisztelő elnevezésre, hogy ti vagytok a párt segédcsapata.

A DISZ II. kongresszusa mérföldkő, amely megszabja a további feladatokat a szocializmusért vívott harcban. A DISZ készen áll a harcra, de a fiatalok sikert csak a párt segítségével érhetnek el. A pártszervezetek segítsék, ellenőrizzék és irányítsák a DISZ-szervezetek munkáját. Neveljék a DISZ-szervezetek vezetőit, vegyék figyelembe javaslataikat. Segítsenek az ifjúsági szervezetek munkaprogramjának kialakításában, tartsanak a DISZ tagjaival közös megbeszéléseket, aktíva-értekezleteket. A DISZ segítése minden párttag egyik legfőbb kötelessége, ez biztosítja, hogy a DISZ-ben töretlenül érvényesüljön a párt vezetőszerepe, az ifjúság marxista—leninista nevelése, hogy a DISZ tagjai bátor, hűséges követői legyenek nagy pártunknak.

Szeretettel köszöntjük a DISZ II. kongresszusát, üdvözöljük tettrekész, bátor vasutas ifjúságunkat. Vasutas fiatalok, előre a pártmutatta úton a DISZ II. kongresszusa határozatainak végrehajtásáért!

ÚJ HÍD — ÚJ FELADATOK

Hogyan látják az újpesti híd megnyitásával előállott helyzetet Pilisvörösvár állomáson

Lezajlott a díszes avatóünnepség, elhangzottak az évek dicsőséges munkáját méltató beszédek, *az északi összekötő vasúti híd megkezdte dolgos hétköznapjait.* Édes izgalom a vasút krónikásának első riportra indulni az újjászületett hídon. Látni, hogyan tér vissza az élet a nemrég még gyomnőtte, rozsdásodó vágányok közé, mint újul, éled a tíz éven át *„holt vidék"*, a Budapest-Nyugati pályaudvar — Rákosrendező — Budapest-Angyalföld — Óbuda vonalszakasz. Öröm űzi a ceruzát, amint sebtében lejegyzi a benyomásokat: nini, nem is olyan szürke, kietlen állomás ez a Budapest-Angyalföld. Ahol azelőtt „a madár se járt", ujságíró is csak néhanapján; hogy kivirult, megszépült az öreg épület, s lám még a főnök piros karszalagja is vadonatúj, fényes selyme felerősítve veri vissza a gyenge reggeli napsugárt. Hát itt meg miféle nagy sürgés-forgás? Persze folyik a vágánycsere, hogy az új híd megnövelte forgalom jó felépítményen bonyolódhassék le. Aztán át a még most is épülő monumentális hídon: micsoda szívdobogtató büszke érzés, amely derűs mosolyba olvad, amint feltűnik *Aquincum felső* megállóhely, virágágyaiban frissen virító százszorszépekkel.

Óbudán már a megszokott kép fogad. (Legyünk ünneprontók és tegyük hozzá, megszokott az is, hogy túlsóká tart a darabárukezelés és ötperces késéssel indulunk tovább?)

— *Nem, ez nem bevett szokás* — tiltakozik a vonatvezető elvtárs — dehát az új híd óta a darabáru is több, s *„be kell még rázódni"* a dolognak.

Több vonat — áberebb szolgálat

Ennyi látnivaló és érdekes benyomás közben szinte észre sem vesszük, már megérkeztünk utunk céljához, *Pilisvörösvár* állomásra, ahol nyomban azt a kérdést szegezzük *Csernák* Pál állomásfőnök elvtársnak:

— *Mik az első tapasztalatai, mennyiben változott a helyzet, amióta az északi összekötő vasúti hídon át bonyolódik le az esztergomi vonal forgalma?*

— A híd megnyitása óta eltelt idő alatt még nem alakult ki teljesen az új helyzet, de azt máris látjuk, hogy *a hídnak óriási jelentősége van, főleg a komáromi bányavidék szempontjából* — válaszol Csernák elvtárs. — A híd felszabadította a komáromi utat és abból a teherforgalomból, amely eddig túlnyomórészt a győri vonalat nyomta, most jóval nagyobb részt tudunk vállalni. Máris megindult vonalunkon a komáromi szénrakományok fokozott áramlása, ami azt jelenti, hogy *napi tíz pár tehervonattal több megy át állomásunkon, mint azelőtt. Ez új feladatok elé állít bennünket, nagyobb körültekintést kíván állomásunk dolgozóitól, a vezetéstől pedig a felügyelet erősítését.* A magam részéről, mint főnök és mint oktatótiszt főleg ennek szem előtt tartásával végzem a forgalmi szolgálattevők és a váltóőrök oktatását, irányítását. Ügyelünk a balesetmegelőzésre, mert a reggeli személycsoportban minden vágányunk foglalt és a ki- és beszállások lebonyolítása nagy vigyázatosságot kíván. *Nehezíti munkánkat*, hogy az állomáson kitérőcsere folyik. Azaz, hogy csak folyna, ugyanis tavaly szeptember óta tíz csoport kitérő itt hever lekötve, az ágyazatok félig kibontva, s csak a baleseti veszélyt állandósítják, nem beszélve arról, hogy *a csonkavágányt emiatt egyáltalán nem tudjuk használni.*

A helyi teherforgalomban is érezteti jótékony hatását a híd megnyítása, mert *pár nap óta az állomás észrevehetően több üres kocsit kap és azóta jobban megy a rakodás.* A múltban, különösen hét végén, nagy hiány volt üres kocsikban. A múlt héten már javult a helyzet. Az állomáson naponta 18—20 kocsit raknak, ennek nagyobb részét a Vegyes-Ásványbányászati Vállalat. *Sebesfi József* elvtárs, a vállalat körzeti szállításvezetője elégedett az állomás munkájával, a kocsibeállítások időben és rendben megtörténnek. Legfeljebb azt kifogásolja, hogy kevesebb a nyitott kocsi, mint kellene és azok is többnyire magas oldalúak, amelyekbe nehezebb a rakodás.

A dolgozók munkaversenye jól segíti a megnövekedett átmenő forgalmat és a helyi teherforgalmat, amelyhez a már említett ásványi rakományokon kívül még heti 9—10 kocsi égetett mészszállítmány, jelentős mennyiségű darabáru és tömegesen érkező mezőgazdasági cikk stb. járul. Nem hagyható figyelmen kívül természetesen a nagy személyforgalom sem. Áprilisi tervét átlagosan 108 százalékra teljesítette az állomás. A dolgozók nagy súlyt helyeznek arra, hogy tervüket dekádról dekádra, műszakonként is állandóan teljesítsék, sőt túlteljesítsék. Megtörtént ez május első dekádjában is, amikor *Fekete* Sándor forgalmi szolgálattevő műszakja 131.4, *Asbach* Miklós műszakja 113.9, *Temesi Tóth* Imre műszakja 126.5 százalékra teljesítette a tíznapos tervet.

A pártélet újjászervezése

Fekete elvtárs szakszolgálati munkáján kívül mint párttitkár a pártszervezet rendbehozásán fáradozik. A párttitkári megbizatást mintegy két hónappal ezelőtt kapta, amikor elődjét, *Mikulán József* elvtársat a pártszervezet ügyeinek elhanyagolása miatt le kellett váltani. Teljesen szétzilált pártszervezetet vett át Fekete elvtárs, (Pilisvörösvártól Leányvárig a szervezethez tartozik minden állomás) ezideig még nem is sikerült rendbehoznia. A három héttel ezelőtt összehívott taggyűlésen nem jelent meg senki. Minap újra összehívta a taggyűlést, de rajta, a főnökön és az ÜB-elnökön kívül most sem volt ott egy lélek sem. Fekete elvtárs elhatározta, úgy segít a tarthatatlan állapoton, hogy *személyesen keres fel minden aktivistát, párttagot, elbeszélget velük, hogy megteremtse a megszakadt kapcsolatot köztük és a pártszervezet között.* Érintkezésbe lépett az igazgatóság politikai osztályával, hogy segítséget kérjen szervező munkájához. Remélhetőleg a politikai osztály és a helyi pártvezetőség tagjainak segítségével meglesz a sikere fáradozásának és akkor a pilisvörösvári pártszervezet segítője, vezetője lesz azoknak a szolgálati helyeknek, amelyek az esztergomi vonalnak ezen a szakaszán fontos szerepet töltenek be az újpesti híd megnyitása következtében megnövekedett forgalom lebonyolításában.

Többet, jobbat, olcsóbban

Az élüzem cím többszörös birtokosa a Keleti fűtőház és motorszín. Ezenkívül nem egy gyönyörű vándorzászlóval, díszoklevéllel büszkélkedhetnek az üzem dolgozói. Munkájuk lendületére mi sem jellemzőbb, mint az, hogy nem kampányszerű felajánlásokat tesznek, hanem hosszú időre előre terveznek, s vállalásaik tükrözik az adott időszak legfontosabb tennivalóit.

Már az év elején az éves terv túlteljesítéséért indultak harcba, s a márciusi határozatok szellemében arra törekszenek, hogy gazdaságos munkával, az önköltség csökkentésével az élenjárók között maradjanak. A fűtőház párosversenyében tizenegy mozdony huszonkét brigádja vett részt, s a *„Vörös Csillag"*-brigáddal az élen, ma is töretlenül haladnak a vasutasnap, az alkotmány ünnepe, vállalásaik újabb mérföldköve felé.

Egy dolgozó két évi munkája

A lendületet, az eddigieknél is jobb eredményekre törekvést még csak növelte a csatlakozás a húsz budapesti ipari vállalat felhívásához. A párt- és szakszervezeti aktívák felvilágosító szava megértésre talált: *„Legyen ez a verseny százezrek és milliók versenye, a békéért, hazánk boldogulásáért, a szocializmusért!" „Termeljünk 1955-ben többet, jobbat és olcsóbban!"* — lett a dolgozók jelszava. A huszonkét brigád lelkesen folytatja a párosversenyt. Naponta mintegy hatvanezer utast szállítanak a Keleti góc dolgozói. Felelősségteljes munkájuk illusztrálására érdekes számításokat végeztek: egy munkásvonaton átlagosan 1500-an utaznak. Ha késés miatt öt perccel később kezdenek munkába a vonattal bejáró dolgozók, már 125 értékes munkaórát veszít népgazdaságunk. Kiszámították, hogy ha az általuk vezetett vonatok fele tíz percet késik, ezzel egy dolgozó két évi munkanapja vész el.

Az ipari vállalatok felhívására megindult felajánlások teljesítése szépen halad: kilométertervüket 18 500 kilométerrel, százelegytonna kilométertervüket 107 ezerrel máris túlteljesítette a gőzüzemrész. Évi háromezer tonna szén megtakarítását vállalták, s eddig a teljesítés 1300 tonna. Önköltségcsökkentési előirányzatukat 57 ezer forinttal túlteljesítették.

Hasonló jó eredményeket találunk a villamos- és motorüzemrészeknél. A motorszín az év végéig 12 ezer kilogramm hajtóanyag megtakarítására vállalkozott. Lelkiismeretes munkájukat bizonyítja, hogy már 9500 kg. hajtóanyaggal kevesebbet kell igényelniök a legközelebbi időre. Az időszakos javítási terv is jól halad. Minden reményük megvan arra, hogy tervüket 4—10 nappal előbb fejezik be.

A közelmúltban a sztahanovisták és az élenjárók bevonásával műszakfejlesztési értekezletet tartottak. Ezen a megbeszélésen sok javaslat született a termelékenység fokozására. A *„Vörös Csillag"* és a többi brigád, amelyeknek tagjai között olyan országos hírű mozdonyvezetőket és fűtőket találunk, mint *Klein* János, *Besze* Jenő, *Lengyel* Árpád, *Petresi* Sándor, *Varga* II. János, *Zöldi* Sándor, *Angyal* József — kimagasló eredményekkel akarják ünnepelni a vasutasnapot és az alkotmány ünnepét.

PONTOS, LELKIISMERETES MÉRLEGELÉST

Szabó Lajos piliscsabai raktárnok munkáját a rend, a pontosság jellemzi. Lelkiismeretességének köszönhető, hogy pontatlanság miatt még reklamáció nem érte az állomást.
(Perkis Emil felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A propagandisták továbbképzéséről

A Központi Vezetőség 1955. március 4-i határozatának végrehajtása megköveteli, hogy a vasutas pártszervezetek fokozzák a dolgozók körében végzett szervező és nevelő munkát, emeljék a termelés pártellenőrzésének színvonalát. A párttagok — népi demokráciánk funkcionáriusai — marxista—leninista képzettségének növelése előfeltétele a szocializmus további sikeres építésének.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy *csak az tud harcolni a párt politikájának megvalósításáért, aki rendszeresen gyarapítja elméleti ismereteit, szélesíti politikai látókörét.* Nem is lehet népi demokráciánk jó funkcionáriusa az, aki elhanyagolja marxista—leninista képzettségének fokozását. Az elméleti kérdések elhanyagolása a munka fennakadásához, a gyakorlati feladatok elvtelen mego'dásához vezet.

Ismeretes, hogy a márciusi határozatot megelőző időben a jobboldali nézetek megzavarták még a pártfunkcionáriusok egy részének gondolkodását is. Pártunk ideológiai egységének erősítése megköveteli, hogy az új pártoktatási évben széles körben tudatosítsuk a Központi Vezetőség 1955. márciusi határozatát, az ideológiai munka segítse elő a párt belső és külső politikai sikereit.

Emeljük a propagandista munka színvonalát

Emelnünk kell a propagandamunka eszmei, elméleti színvonalát, ugyanakkor erősítenünk kell elszakíthatatlan kapcsolatát a gyakorlati élettel, a párt politikájának megvalósításával. *A propagandista munkája kihat a pártépítés, a termelés színvonalának emelésére, a párt tömegek közötti felvilágosító munkájára.* A most befejeződött oktatási év igazolja, hogy mindenütt, ahol az oktatás színvonalának emelése a pártmunka homlokterébe került, ahol a propagandisták lelkiismeretesen végezték munkájukat, ott fokozódott a párttagság aktivitása, javult a politikai tömegmunka, megszilárdult a munkafegyelem és sikeresen folyt a tervek teljesítése.

Az alapszervezetekben most fejeződik be az új pártoktatási év előkészítésének legfontosabb munkája, a propagandisták kiválogatása. *A pártoktatás színvonala alapvetően a propagandista káderek összetételétől, elméleti, politikai és módszertani felkészültségétől függ. A propagandisták kiválasztása döntően befolyásolja az új oktatási év sikerét.*

A propagandisták munkája szép és megtisztelő megbizatás. A propagandista — ha jól dolgozik —, meglátja munkája eredményét abban, hogy erősödik hallgatóinak kommunista öntudata, odaadó, áldozatkész harcosaivá válnak a szocializmus építésének.

A propagandista munka sikerének alapvető feltétele a marxizmus—leninizmus ismerete, elsajátítása. Ezért az eddigieknél nagyobb számban kell propaganda-munkával megbízni a párt-, tömegszervezeti-, szakvonali vezetőket, az egyetemekre járó, vagy magasabb iskolai végzettségű, a termelőmunkában is kitűnt, példamutató párttagokat. Komoly javulást csak akkor várhatunk a pártoktatás tartalmi és szervezeti színvonalában, ha a vasúton is a legképzettebb, az oktató-nevelőmunkához legjobban értő párttagok állnak a propagandamunka élére.

Milyen segítséget kapnak a propagandisták?

A propagandisták felkészítése nehéz pártmunkájuk sikeres elvégzéséhez ebben az évben eltér a megelőző évek módszerétől. Az elmúlt években a propagandisták nyáron készültek fel munkájukra, részben bentlakásos tanfolyamokon, részben egyénileg. Ez a módszer nem vált be. A több éven keresztül propagandamunkát végző elvtársak egy része nem szívesen áldozta fel minden évben az üdülésre legalkalmasabb heteket tanulásra. A nyári kiképzés miatt több megfelelő képzettségű elvtárs nem vállalt propagandamunkát.

Pártunk Központi Vezetősége 1955 május 16-án hozott határozata új alapokra fektette a propagandisták továbbképzését. A nyári tanfolyamos kiképzés elmarad, s ehelyett a politikai iskola és a marxizmus—leninizmus alapjai tanfolyamok propagandistái évközben témánkénti. 2—4 napig tartó tanfolyamokon készülnek az oktatásra. A propagandisták a megkapott útmutatók alapján előre tanulnak. Az I. téma feldolgozását már augusztusban elkezdik. Az eddigi propagandista szemináriumok helyett. a politikai iskolán az I.—II. témából három-három, a III.—IV. témából egy-egy napos előkészítő tanfolyam lesz. A marxizmus—leninizmus alapjai tanfolyam előkészítő foglalkozása az I. témából négy, a II. témából három, a III. témából két napos lesz. Ezeken a tanfolyamokon lehetővé válik az anyagok részletes feldolgozása, előadások, konzultációk, módszertani foglalkozások, propagandista szemináriumok vitavázlatának megbeszélése.

Az igazgatósági székhelyeken megrendezésre kerülő tanfolyamokon, szemináriumvezetők irányításával 15—20 főnyi csoportokban folyik majd a felkészülés. A szeminárium vezetőket, közvetlenül a témánkénti tanfolyamot megelőzően, a politikai osztályok egy napos előkészítőkön képezik ki. A szakosított tanfolyamok (pol. gazd., SZKP történet, MDP történet, filozófia), propagandistái az eddig ismert és alkalmazott prop. konferenciák módszerével tanulnak az oktatási év folyamán.

A továbbképzésnek ez az új, évközbeni formája, a propagandisták felkészülését minden eddiginél alaposabban biztosítja. Azonban ennek a formának is a tartalmát a propagandisták állandó, következetes tanulása határozza meg. A propagandisták most vegyék ki az évi szabadságot, pihenjenek. üdüljenek, hogy augusztusban friss erővel kezdhessék meg a tanulást, az október 17-én kezdődő új pártoktatási évre való felkészülést.

Kun Dezső

a vasút politikai főosztály propaganda alosztályának vezetője.

Tízéves a Magyar—Szovjet Társaság

Fennállásának tizedik évfordulóját ünnepelte június 9-én a *Magyar—Szovjet Társaság*. Tíz évvel ezelőtt, nem sokkal azután, hogy a Szovjetunió dicsőséges hadserege felszabadította hazánkat, alakult a *Magyar—Szovjet Társaság*. Szabad, új életünk megszületése kibontakoztatta azt az őszinte, mély barátságot, szeretetet, amely már évtizedek óta élt a magyar népben, s amelyet a Horthy-korszak elnyomó, ellenforradalmi terrorja sem tudott elfojtani. A *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* győzelme óta érlelődött, növekedett a magyar népben a Szovjetunió iránti szeretet. érdeklődés és reménykedés.

A felszabadulás óta eltelt tíz év alatt a Szovjetunió megismerése, a szovjet példa követése az egész nép ügyévé vált. Az elmúlt tíz esztendő minden napja új, meg új gyümölcsét termette a Szovjetunió barátságának, baráti segítségének és erőt, példát adott népünknek ahhoz, hogy a *Magyar Dolgozók Pártja* vezetésével minden akadályt leküzdve építhesse a do'gozó nép hazáját, a szocialista jövőt.

Mint ahogyan egész népgazdaságunknak kiapadhatatlan forrása az a segítség, amelyet a szovjet emberek — művészek, tudósok, kiváló mérnökök és technikusok — nyújtanak, úgy nélkülözhetetlen lett volna a magyar vasút új életében is a szovjet vasutasok segítsége. Az első mozdony, az első vasútvonal helyreállításától. az első vasúti híd felépítésétől kezdve mellettünk állnak a szovjet vasutasok, a legkitűnőbb szakemberek jöttek el hozzánk s hoztak segítséget nagy feladataink megvalósításához.

A *Magyar—Szovjet Társaságnak* és vasúti szervezeteinek igen sokat köszönhetünk munkánkban. Az MSZT a szovjet szakkönyvek útján az élenjáró tapasztalatok és munkamódszerek gazdag tárházát bocsátotta rendelkezésünkre, elősegítette a magyar és szovjet vasutak dolgozóinak találkozásait, megismertetett bennünket a szovjet technika vívmányaival, segítette a vasúton is a szocialista kultúra kibontakozását és megerősítését.

A magyar vasutas dolgozók, amikor ezekben a napokban megemlékeznek a *Magyar—Szovjet Társaság* tizedik évfordulójáról, egyúttal hitet tesznek a magyar—szovjet barátság erősítése és fejlesztése mellett. Tudják, hogy ez az acélszilárdságúvá kovácsolódott barátság további sikereink záloga, a béke megőrzésének legfőbb biztosítéka.

Jubileuma alkalmából a vasutas dolgozók szeretettel köszöntik a *Magyar—Szovjet Társaságot* s azt kérik, hogy a vasúti MSZT-szervezetek a párt vezetésével és irányításával ápolják, mélyítsék, szilárdítsák továbbra is a magyar és a szovjet nép barátságát. gyümö'csöztessék ezt a barátságot épülő szocialista vasútunk javára.

Nemzetközi ÉLET

KOREAI ÉLMÉNYEK

A tél derekán szerkesztőségünk címére levelezőlap érkezett Koreából. Az üdvözlő sorokat dr. Sik Jánosné főtiszt, a Vasúti Főosztály 4. szakosztályának dolgozója írta. Közölte, hogy férje után utazott Koreába. Férje hosszabb ideje a Rákosi Mátyás Kórházban dolgozik, mint ortopéd sebészorvos. Dr. Sik Jánosné férjével együtt néhány hete hazaérkezett Budapestre.

Felkerestük a *Koreából* hazatért házaspárt, hogy elbeszélgessünk velük élményeikről. Az újságírónak nem kell kérdeznie. Rajzanak az emlékek, az asztalon a képek százai elevenítik fel a Koreában eltöltött idő mozzanatait.

— Phenjan közelében *Sarivon* városkában áll a *Rákosi Mátyás Kórház.* Ez a legszebb épület az egész *Fangte* tartományban. Itt dolgoztunk feleségemmel együtt — mutatja a kórházról készült felvételt *dr. Sik János.*

— *Sokszor kapott új hajlékot a Rákosi Mátyás Kórház, hiszen Koreában a háború során majdnem minden elpusztult, ami a föld fölött állt* — egészíti ki férje szavai *Sik Jánosné.*

A Rákosi Mátyás Kórházról beszélünk, arról az egészségügyi intézményről, mely elsőként érkezett a vérző Korea segítségére. A 280 ágyas korszerűen felszerelt kórház nemcsak a háború során nyújtott nagy segítséget a koreai népnek, hanem most is, a háborús rokkantak egész seregének adja vissza egészségét. A kórház tovább fejlődik, év végére már 400, jövőre pedig 600 ágy várja a gyógyulásra szorulókat.

A magyar vasutas asszony nemcsak vendégként élt férje mellett. Mielőtt elutazott Koreába, elvégzett egy fizikoterápiai tanfolyamot. A Rákosi Mátyás Kórházban a háborús rokkantakkal gyógytornát végeztetett, napfény besugárzásokat adott és egyéb kezeléseket végzett. Szerették is a fiatal magyar vasutas asszonyt. A tornaterem, az ő birodalma — a kórház büszkesége volt. Nemcsak a legkorszerűbb felszerelése miatt, hanem azért is, mert ez a szép nagy terem volt a kórház kulturális életének központja.

A koreai emberekről beszélünk. Milyenek is a koreai emberek. Dr. Sik János elmosolyodik.

— Sokat írtak, beszéltek arról, hogy milyenek a koreaiak. Én saját tapasztalatom alapján mondhatom, hogy soha nem találkoztam még olyan emberekkel, akik ilyen szerények, udvariasak, tapintatosak, mint a koreaiak. Jellemző, hogy a koreai nyelv nem ismeri a káromkodást, a szidást.

Sik Jánosné gyógytorna-gyakorlatokat végeztet a Rákosi Mátyás Kórház betegeivel

Sik Jánosné a koreai emberek jellemzéséül *Cso-Jo-Conról* emlékezik. Ez a koreai fiatalember a Rákosi Mátyás Kórház gépkocsivezetője. Még dúlt a harc, amikor a gépkocsivezető a kórház főorvosával utazott az országúton. Hirtelen megjelentek az amerikai légikalózok és bombákat szórtak az útra. Kiugrottak a kocsiból. Az árok oldalához lapultak. Cso-Jo-Con ráborult a magyar orvosra, hogy testével védje a lövedékek ellen. Mikor megkérdezték tőle, miért tette, csendesen így felelt:

— *Sok testvérem életét mentette meg a főorvos és sokaknak kell még visszaadnia egészségét.*

Nagyon szeretik Koreában a magyarokat. A magyar dolgozók ajándéka, segítségnyújtása, a Rákosi Mátyás Kórház több éves nagyszerű munkája hálával tölti el a koreai embereket. A japán megszállás idején nagyon kevesen hallottak Magyarországról a koreaiak közül. Az egyszerű emberek földrajzi ismerete nem terjedt el addig, hogy tudomást szerezzenek rólunk, magyarokról. Ma minden koreai hálával gondol Magyarországra, a magyar népre és a szeretet minden jelével elhalmozza a kintlévő magyarokat.

A Koreában járt vasutas asszony körülnézett a vasút tájékán is.

— A háború végeztével nem volt vasút Koreában. Elpusztultak a vasútvonalak, mozdony- és kocsironcsok hevertek a feltépett sínek mentén. A háború végeztével hamarosan rendbehozták a *Sim-Csu* és *Phenjan* közötti százkilométeres vasútvonalat. Akkor még nyolc óra volt a menetidő. Ma ugyanezt az utat négy óra alatt lehet megtenni. Ma már Észak-Korea minden részébe el lehet jutni vasúton. Hatalmas iramban halad előre az újjáépítés az egész országban.

— Ha az ember 2—3 hétig nem jár Phenjanban, könnyen eltévedhet. Uj házsorokat, új tereket, üzletnegyedeket talál. A mintegy 4—5 kilométer hosszúságú *Sztálin sugárút* a háború óta épült, 2—3—4 emeletes gyönyörű új házak sorakoznak egymás mellett, az üzletekben minden kapható.

Szép és küzdelmes volt dr. Sik János és felesége számára a Koreában eltöltött idő. Egy életre szóló élménnyel, emlékkel gazdagon tértek haza arról a földről, mely oly sokat szenvedett az imperialisták pusztító dühétől és ahol a maguk erejéhez mérten segítették gyógyítani a háború ütötte sebeket.

A magyar vasutasok szolidaritása a sztrájkoló angol vasutasokkal

Két hete tart az angol fűtők és mozdonyvezetők sztrájkja, s az angol burzsoá sajtó és rádió is kénytelen beismerni, hogy a sztrájk veszélyesen kezdi éreztetni hatását az ipari termelésben, elsősorban a döntőfontosságú vas- és acéliparban. *Eden* angol miniszterelnök többszöri felhívással, rádióbeszéddel próbálta rábírni a sztrájkoló vasutasokat és dokkmunkásokat a sztrájk beszüntetésére, de — mint a Reuter angol hírügynökség közölte — sem a 70 000 vasutas, sem a 20 000 dokkmunkás egyetlen jelét sem mutatja annak, hogy engedjen.

A magyar vasutas dolgozók egyre növekvő érdeklődéssel és együttérzéssel figyelik az angol vasutasok sztrájkharcát, amely már túlnőtt a bérharc méreteln s a nagytőkések, a gyártulajdonosok profitját veszélyezteti azzal, hogy a nyersanyaghiány miatt kénytelenek csökkenteni, vagy leállítani üzemeik termelését. A magyar vasutasok köréből újabb és újabb táviratok indulnak a sztrájkharcot elszántan folytató angol vasutasokhoz s a dolgozók röpgyűléseken fejezik ki tiltakozásukat az angol kormány intézkedései miatt, amelyekkel le akarja törni a vasutasok sztrájkját.

Hiába várakoznak az utasok London egyik nagy pályaudvarán. A sztrájk a személyforgalmat is megbénította

MISKOLC CSOMÓPONT dolgozói minden szolgálati helyen röpgyűléseket tartottak, amelyeken felháborodásukat fejezték ki amiatt, hogy az angol kormány az egész országra kiterjesztette a rendkívüli állapotot és harcos szolidaritásukról biztosították az angol vasutas dolgozókat.

„Mi, Miskolc vasutas dolgozói lelkesen építjük a szocializmust, a dolgozó nép államát — írták a röpgyűlésekről küldött táviratukban. — *Nálunk a munka dicsőség, becsület dolga lett. Nagy sikereket értünk el a szocialista vasút megteremtéséért vívott harcunkban. Szolidaritásunkat és mély együttérzésünket fejezzük ki az angol munkásosztály, a vasutas dolgozók iránt. Tudjuk azt, hogy jogos követelésetek, sztrájkotok nagy lépéssel viszi előre az angol munkásosztály harcát a nagytőke, a kizsákmányolás ellen. Sok sikert kívánunk az angol vasutas dolgozók akcióegységének további megszilárdításához.“*

A PÉCSI IGAZGATÓSÁG röpgyűlésein igen sok dolgozó adott hangot annak az együttérzésnek, amellyel a magyar vasutasok az angol vasutasoknak a jobb megélhetésért, életkörülményeik megjavításáért, a kizsákmányolás és a szabadságjogok megsértése ellen vívott harcát kísérik. Az igazgatóság dolgozói táviratot intéztek az angol mozdonyvezetők és fűtők szakszervezetéhez, amelyben a többi között a következőket írták: *„Mi, a pécsi igazgatóság dolgozói azt kérjük tőletek, hogy továbbra is keményen szálljatok szembe minden olyan intézkedéssel, amely az emberi szabadságjogokat sérti, s a munkáscsaládok ezreinek életét teszi tönkre. Azt kívánjuk, hogy igazságos harcotok győzelemmel végződjön.“*

A KISEBB SZOLGÁLATI HELYEK dolgozói sem maradnak közömbösek az angol vasutasok sztrájkharca iránt. *A mendei pályafenntartási dolgozók* termelési értekezletén a felszólalók kijelentették: együttérzenek a sztrájkoló angol vasutasokkal jogos követeléseikért vívott harcukban. Elmondották azt is, látják a különbséget a kapitalisták uralma alatt tartott nyugati munkásság sorsa és a mi felszabadult hazánk munkásságának sorsa között. Ennek a felszabadult munkáséletnek a dokumentálására, a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére nyomban vállalást is tettek. Vállalták, hogy a június 6-tól június 30-ig engedélyezett vágányzárat, valamint a tíz kilométeres sebességkorlátozást öt nappal a határidő előtt, június 25-én megszüntetik.

Vasutas fiatalok! Előre a DISZ II. kongresszusának sikeréért!

Mondd el a kongresszuson...

Ezekben a napokban még a szokottnál is több időt töltök üzemünk fiataljai között, mert amerre járok, mindenkinek van egy-egy tanácsa, javaslata számomra. *„Számolj be arról a kongresszuson* — mondjak

— hogy Mónus Ferenc ifi-brigádja tervén felül 4500 forint értékű munkát végzett a kongresszus tiszteletére. Mondd el, hogy Páka István sztahanovista tűzikovács brigádja kiváló minőséggel dolgozik és két százalékkal emelte termelési eredményét." Beszélj erről, beszélj arról... — Szinte nem győzöm jegyezni a fiatalok üzeneteit.

Tizennégy ifjúsági brigádunk volt, s a kongresszusi készülődés lázában újabb négyet szerveztünk. Ifjú Gárdistáink számát is egyre több aktivistával bővítjük és közben nem feledkezünk meg arról sem, hogy erősítsük DISZ-szervezetünket. A tagösszeírásnál 340 volt a létszámunk, a helyet azóta 500-ra emeltünk. De a kongresszusig újabb 50 fiatalt kívánunk soraink közé vonni és elhatároztuk, hogy a VIT-ig 650 tagú lesz DISZ-szervezetünk.

A taglétszám emelését úgy akarjuk megvalósítani, hogy színessé, érdekessé, változatossá tesszük az alapszervezetek DISZ-életét. Erre való törekvésünk állomása volt a kulturális seregszemlén elért sikerünk: *bejutottunk a budapesti döntőbe.* Kollektív kirándulásokat szerveztünk *Tóvárosk rt. Eger, Görömböly-Tapolca, Balatonkenese* tájaira, fürdőhelyeire.

A DISZ-bizottság világosan látja, hogy ezek csak kezdeti eredmények. Éppen ezért tekintünk nagy várakozással a II. kongresszus elé, mely útmutatást ad majd számunkra is: *hogyan dolgozzunk tovább, mit tegyünk, hogy fiataljaink élenjárjanak a párthatározatok végrehajtásáért vívott harcban.*

Berényi Miklós,
az Északi Járóműjavító DISZ-bizottságának titkára.

A szolnoki fiatalok küldötte

Vége a műszaknak, s a fiatalok máris jönnek a DISZ-irodába. Egyik nagykalapácsot hoz, a másik feszítővasat. Éppen indulni akarnak, amikor egy fiatalasszony lép be:

— Mikor jössz haza? — kérdi Sándor László DISZ-titkártól.

— Talán hétre. Megyünk a Vizitelepre. Azt akarom, hogy mire elmegyek a kongresszusra, kész legyen a sportpálya.

A fiatalasszony, Sándor Lászlóné, gyerekesen elcsucsorítja a száját. Sokallja a hét órát. De azért nem szól semmit, tudja, hogy nincsen a Szolnoki Járműjavitóban minden fiatalasszonynak kongresszusi küldött férje.

— Addig írom a tagnévsort, jó?

— Jó.

A fiatalasszony ott marad a DISZ-irodában, segít a férjének, a fiatalok meg mennek a telepre. A Vizitelep túl van a Tiszán. Oda akarnak egy sportpályát építeni, az üzemvezetőség megadott hozzá minden anyagot.

Molnár Pista meg Vigh Jancsi már ezen dolgozik régóta, s nem sajnálják az erejüket a nagykalapácstól: az innenső parton ki kell javítani a kikötőt. Amikor megállnak, megkérdik Sándort:

— Mikor is mégy a kongresszusra?

— Szerdán.

— Aztán ne merj hazajönni, ha nem mondod el, hogy milyen jól dolgoznak az ifik. Cseh Laci, Nagyidai Jóska... satöbbi.

Valamelyik epésen megjegyzi, Vigh Jancsi felé fordulva:

— A satöbbi az te is vagy, úgy-e?

— Hát tán nem?

Egy óra se telik bele, már a vízen van a csónak, s indulnak a túloldalra, a Vizitelepre. Csapkodják a vizet az evezővel, s elképzelik, hogy milyen nagyszerű kirándulást szervezznek. De csak akkor, ha már a titkáruk is itthon lesz a kongresszusról.

Megérdemli a bizalmat

A *várpalotai* diszesek sikereinek, kezdeményezéseinek híre egyre gyakrabban járja be a vasutat. Ők vállalták elsőnek, hogy a mezőgazdaság segítése érdekében szoronkívül, az első vonattal továbbítják a magasabb terméshozam elengedhetetlen feltételét: a műtrágyát. Nemrégiben meg az a felhívásuk kapott szárnyra, hogy az inotai *„November 7" Erőmű* kiszolgálása felett védnökséget vállaltak. S ezek nem csupán szavak, nem csupán felhívások — a mindennapi munka szerves része a várpalotai fiataloknál.

Nehéz lenne az 50 ifjú vasutas közül bárkit is kiemelni, hisz közülük 45-en DISZ-tagok, s egy sincs, aki ne végezne példamutató munkát. Ifi „tur"-juk 128 százalékot ért el, az állomás legjobb kocsirendezőbrigádja, a *Sipos*-brigád, csupa fiatalból áll, s alig van olyan szolgálati hely, ahol ne dolgozna fiatal.

Amikor Várpalotára is eljutott a húsz budapesti üzem felhívása, a diszesek — együtt az állomás idősebb dolgozóival — azonnal csatlakoztak a versenyhez. És az állomás állja a szavát: élüzemszinten dolgozik.

Egyszóval, jól dolgoznak a diszesek és igen élénk a szervezeti élet is. Taggyűlések, klubestek, kirándulások, sport-

versenyek, színház- és mozilátogatások teszik érdekessé a várpalotai fiatalok életét. A diszesek munkájukért most nagy elismerésben részesültek: *Papp Tibor*, a szervezet titkára, kongresszusi küldött.

Megérdemli a bizalmat a fiatal forgalmi szolgálattevő. A DISZ-szervezet eredményei, kezdeményezései jórészt az ő nevéhez fűződnek. Évek óta dolgozik fáradhatatlanul, szervezi a DISZ-t, vele együtt formálódtak, váltak élenjárókká a várpalotai diszesek.

S most Papp Tibor kongresszusi küldött. Nincs nála boldogabb nemcsak Várpalotán, de az egész szombathelyi igazgatóság területén sem.

Egy vidám nap Balatonkenesén

— Országos vasutas ifjúsági találkozó —

Sokszáz fiatallal robog a vonat, daluk messzeszáll a szélben. Vasutas fiatalok. Akik a vasút zavartalan működését vigyázzák, akik javítják és továbbítják a szerelvényeket — most daloló, nótázó, jókedvű utasok, a balatonkenesei vasutas ifjúsági találkozó részvevői.

Kanyarodik a vonat, s a fiatalok előtt nagyszerű látvány nyílik — a 80 méter magas akarattyai lejtőről előtárul a Balaton bodros, zöldeskék tükre. Dübörgő *„hurrá"* fogadja a fenséges látványt, az örömet még a szürkén gomolygó, esőtígérő felhők sem tudják elfojtani.

Es a következő állomás: *Balatonkenese*, a 40 méter magas lőszpart tövében, az ifjúsági találkozó színhelye. A vasutas tábort meredek, akáccal borított lejtő övezi az egyik oldalról, a másik felén a balatoni nádas suhog, hajladozik az enyhe szélben. Mintegy kétezer fiatalt köszönt a hangszóró: *„Éljenek a vasúti munkában élenjáró fiatalok, éljen a vasutas ifjúság". „Szeretettel üdvözöljük a Keleti állomás vonatkísérő brigádjait, Szabó XIV. József, Sánta II. Imre és Herczeg Ágnes elvtársakat, a kongresszusi verseny legjobb ifi-brigádjainak vezetőit."*

Szól a hangszóró, de a zenekar hangszerein felröppenő induló is ott szárnyal már a levegőben. A fiatalok virággal köszöntik a vasút vezetőit, a Kommunista Ifjúsági Szövetség illegális harcosait: *Bogyó Géza, Gáspár Sándor, Benkovits Dezső* elvtársakat.

Megkezdődik az ünnepség. Az elnökségben *Balassa István* elvtárs, az MDP Központi Vezetőségének képviselője, *Kállai Róbert* elvtárs, a DISZ központi vezetőségének tagja, *Katona Antal* elvtárs, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, *Bognár Imre* elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője. *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke, *Csanádi György* elvtárs, az államvasutak vezérigazgatója, a Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács elnöke, *Spikulis Antonis* elvtárs, a szabadságharcos görög partizánok főhadnagya, a DISZ központi vezetősége munkatársa és még sokan mások, a vasút politikai és gazdasági vezetői, az ünnepség élenjáró vasutas fiataljai foglalnak helyet.

Fiók János elvtárs, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztályának vezetője nyitja meg az ünnepséget, majd *Csanádi* György elvtárs üdvözli a béketalálkozó részvevőit. Őket köszönti *Bognár Imre, Gáspár Sándor, Kállai Róbert* elvtárs is.

Papp Tibor, DISZ kongresszusi küldött, várpalotai DISZ-titkár mond fogadalmat a résztvevők nevében, aztán újra szól a zene, pattogni kezd a roplabda. Távolabb megszólalnak a kispuskák — kezdetét veszi a lövészverseny, megkezdődik az egész napos kultúr- és sportműsor.

Fiúk, lányok versenyeznek, hogy elnyerjék a legjobb röplabda, távolugró, céllövő csapat címet. Már esteledik, amikor előáll az összetett csapatverseny és kiderül, hogy *a legjobban sportolók a budapesti igazgatóság fiataljai* és mögéjük kerültek a pécsi és miskolci diszesek. De azért senki sem szomorú. Jól érezte itt magát minden fiatal és a különvonaton visszafelé menet szinte egybehangzóan szól a kívánság: rendezzenek mielőbb hasonló vidám, hangulatos ifjúsági találkozót.

Pjeczka Mátyás kongresszusi küldött

Hajnali négykor indul a munkásvonat Alberti-Irsáról, azzal jön minden reggel *Pjeczka Mátyás* a Vasanyagjavító-

ba. A kupéban összejönnek az ismerősök, mármint a *Felépítményi Vasanyagjavító* lakatosai, s aztán megindul a beszélgetés Rákosrendezőig.

Az utóbbi napokban Pjeczka elvtárs került a beszéd középpontjába.

— Aztán beszélsz a kongresszuson? Mit mondasz el?

Kérdezgetik, faggatják a fiatalok, ami nem is csoda, hiszen nem találni minden utcában, de még minden üzemben sem DISZ-kongresszusi küldöttet.

Pjeczka elvtárs nem bőbeszédű, szeret nagyokat hallgatni, s közben hol az egyikre, hol a másikra figyel. Azt mondja az egyik:

— Mondd meg, hogy engem elhagyott a Kati. Intézzenek hozzá egy le...

A végét már nem fejezheti be, mert kitör a nevetés. Amikor elhallgatnak, megszólal valaki:

— Nem foglalkoznak ott ilyenekkel!

— Hát tudom én, csak tréfáltam — felel amaz.

— Hát hogyne foglalkoznának?! Azzal persze nem, hogy Pistának mi van a Katijával, de a fiatalok magánélete, a házasság, meg a szerelem biztosan szóbakerül.

— Aszondod? Hát nemcsak a termelést vitatjátok?

— Azt is, meg ezt is. Csak az lehet rendes a munkában, aki rendes a magánéletben is. Nem gondolod?

Elhallgatnak, elkomolyodnak. Himbálóznak a kocsik, mintha nagy bölcsők lennének.

Begurul a vonat Rákosrendezőre. Hat óra tíz. Nem késett egy percet sem! Integetnek is a mozdonyvezetőnek;

— Csak így tovább!

Kezdődik megint egy munkálkodó hétköznap. *Pjeczka Mátyás* immár tizenkét éve jár az üzembe. Negyvenháromban, amikor bekerült segédmunkásnak, tizenhat éves volt. Lakatosok mellett dolgozott, ki is tanulta a mesterséget, habár segédlevele nincsen.

S hogy nem rosszul tanulta meg a mesterséget, azt mutatja a *Ságvári Endre* ifi-brigád eredménye is. Legutóbb 192 százalékot értek el. A brigádnak tizenöt tagja van, s tizenkettő köztük fiatal. Legtöbbjük úgy van, mint Matyi: segédlevél nélkül is megállják a helyüket. De azért azt is meg akarják szerezni.

A Ságvári-brigádnak *Nagy Endre* a vezetője, a másik ifi-brigádnak *Nagy László*. Testvérek. Húzzák, ugratják egymást.

— Hát ez testvérek között is megvan 192 százalék — mondták a héten. (A „testvérek között" szójárást mindenre lehet alkalmazni.)

— No és mondjátok meg Nagy Laciék, testvérek között mennyi a százalékotok?

— 187 — morogja valamelyikük mérgesen.

Azért nem vesznek össze, annál is inkább, mert elismert dolog, hogy az üzemben a fiatalok tartják a zászlót legmagasabban. Meg is nyerték a DISZ KV vörös vándorzászlóját februárban, azon igyekeznek, ne vigye el senki tőlük.

A kongresszus tiszteletére egyhetes kongresszusi műszakot indítanak. Vajon mi lesz az eredmény a *„testvérek között"?*

★

Az utóbbi napokban ugyancsak megszaporodott a dolga *Pjeczka* elvtársnak. Gyűjti, jegyzi a fiatalok üzeneteit, írja a maga elképzeléseit, gondolatát.

De azért hetenként három nap ott ül az oktatóteremben, s szorgalmasan jegyzetel. Áprilisban indult a szakmai oktatás, s jövő februárban végeznek. Akkor kapják meg a segédlevelet a lakatos mesterségről. A tanfolyam régi álma a fiataloknak — két éve kérték, s most teljesült.

Járnak is szorgalmasan, nincs hiányzó. *Kardos Lajos* még a szabadságáról is bejött, *Istvánfi Jancsi* meg betegen, bekötözött ujjal jelent meg az egyik foglalkozáson...

★

Amire este hazaér Alberti-Irsára, bizony elfárad. A munka utáni tanulás nem könnyű dolog. De *Pjeczka Mátyás* ettől sem ijed meg. Otthon is tanul. Gyakran mondja is az asszony:

— Még mindig tanulsz, pedig nemsoká már a lányod is iskolába jár.

Az apa felkapja a lányát, megforgatja a levegőben, Zsuzsika boldogan kacag, s cuppanós csókot kap. Nevetnek, amikor az asszony behozza a vacsorát.

— Gyere ide, apuka vacsorázik — szól rá az anyja.

Vacsorázik, nézi a lányát, feleségét, de a gondolata már a jövőben jár. Elképzeli a kongresszust, ahol az ország ifjúságának a legjava tanácskozik. Gondban fognak ott ülni, nagy gondban! Okos szavakkal vitatkoznak, érvelnek, s mindez a társakért, magukért, a napfényes jövőért.

Mészáros Ferenc

Százkilencvenegy új taggal gyarapodott szervezetünk

Kitüntetés, megtiszteltetés számomra, hogy néhány nap múlva a vasutas fiatalok, a Nyugati pályaudvar diszistái bizalmából részt vehetek a DISZ II. kongresszusán, el-

mondhatom, hogyan dolgoznak Budapest egyik legnagyobb állomásának fiataljai.

A Nyugati pályaudvar négy szolgálati helye az elmúlt negyedévben élüzem lett és jelenleg is tartja jó eredményét. Ez az eredmény diszistáinkat is dicséri, akik a kongresszusra készülve, friss lendületet adtak a versenynek, lelkesítették az idősebb dolgozókat is.

A fiatalok nemcsak a termelésben értek el sikereket, hanem egyéb területeken is. Ők DISZ-őrjáratunk rövid idő alatt számos javaslatot tett az önköltség csökkentésére és néhány közülük már meg is valósult. Ilyen például Szabó Imre DISZ-őrjáratának javaslata, amely megszünteti, hogy a raktári vágányokon álló kocsik légtömlőin keresztül homok jusson a fékberendezésekbe.

A kongresszusra készülve 191 új taggal gyarapodott szervezetünk és a közeljövőben újabb 50 taggal kívánjuk erősíteni a DISZ-t.

Eddigi sikereinket elsősorban a pártbizottság és a pártalapszervezetek segítségének köszönhetjük. A pártszervezetek figyelemmel kísérik munkánkat, figyelmeztetnek hibáinkra, tanácsokat, segítséget adnak.

A DISZ kongresszusa, és a kongresszus határozatai új feladatokat állít majd elénk. Biztosak vagyunk abban, hogy ezeket is végrehajtjuk, ha a párt, még jobban mint eddig, mellettünk áll és segít.

Vilmányi Kiss János
a Nyugati pályaudvar DISZ-bizottságának titkára

Ki gyűjtött több vasat?

Június 5-ig 10 858,3 tonna hulladékvas gyűlt össze a vasút területén. Ez a gyűjtési előirányzatnak 83,3 százaléka. Ebből a mennyiségből június 5-ig 9186,4 tonnát (86,1 százalék) adtak át a gyűjtőszerveknek.

Részletes eredmények:

Budapesti igazgatóság: 1520 tonna, 74,6 százalék, debreceni igazgatóság: 249.3 tonna, 41,5 százalék, miskolci igazgatóság: 150,2 tonna, 23,2 százalék, pécsi igazgatóság: 161,9 tonna, 46,1 százalék, szegedi igazgatóság 326,4 tonna, 87,4 százalék, szombathelyi igazgatóság: 266,8 tonna, 48 százalék.

Landler Jenő Járműjavító: 1133,4 tonna, 128,2 százalék, Északi Járműjavító: 895,1 tonna, 137,9 százalék, Debreceni Járműjavító: 577,8 tonna, 91,3 százalék, Miskolci Járműjavító: 196,3 tonna, 55,1 százalék, Szolnoki Járműjavító: 710 tonna, 95,8 százalék, Szombathelyi Járműjavító: 394,6 tonna, 78,8 százalék.

Felépítményi Vasanyagjavító: 2052,9 tonna, 136,8 százalék, Hídépítő Főnökség: 126,8 tonna, 105,7 százalék, Gyöngyösi Kitérőgyártó Vállalat: 360 tonna, 90 százalék, Gazdasági Vasutak: 67,6 tonna, 215,4 százalék.

A DISZ-kongresszus tiszteletére

tett vállalásaikat Kőbányafelső pályaudvar dolgozói május harmadik dekádjában is teljesítették. A kocsitartózkodásnál 121, fajlagos kocsimozgatásnál 121, a kocsikifutásnál 105 százalékot értek el a hó folyamán. Ezzel májusban is sikerült tartaniok az élüzemszintet.

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség

VIII. szakaszán is a DISZ kongresszusra való készülődés jegyében teljesítették vállalásaikat a dolgozók. *Nagy István* „Petőfi" ifi-brigádja 140, *Kuczik* János brigádja 137, a III szakaszon *Honvisák János* sztahanovista brigádja 130. *Magyari István* brigádja 129 százalékos átlagteljesítménnyel ért el jó eredményt.

Két termelési értekezlet,

amely hozzájárult a nyári forgalom feladatainak megoldásához

Két termelési értekezleten vettünk részt az elmúlt héten, két olyan szolgálati ágnál, amelynek dolgozói a legközvetlenebb kapcsolatban állnak az utazóközönséggel, olyan szolgálati helyen, amelynek a nyári forgalomban legnagyobbak a feladatai: *Budapest Déli-pályaudvaron*, a pénztárfőnökség és a vonatkísérők termelési értekezletén.

Mindkét értekezlet beszámolóját nagy gonddal, mindenre kiterjedő figyelemmel állították össze az előadók: *dr. Soros Imre* pénztárfőnök és *Szabó Gyula* oktatótiszt. A beszámolók kiváltképpen arra hívták fel a dolgozók figyelmét, hogy

udvariasan, türelmesen foglalkozzanak az utasokkal.

— Az utas először a jegypénztárnál találkozik a vasutas dolgozókkal — mondotta a pénztárfőnökség termelési értekezletén *Balogh Ilona* elvtársnő. — Nem mindegy tehát, hogyan kapja meg a jegyét. Az udvarias, gyors jegykiadás már jó pontot jelent a mi munkánkban.

A pénztárfőnökség dolgozói megbeszélték, milyen munkabeosztással biztosíthatják legjobban

az utazóközönség zavartalan kiszolgálását.

Elhatározták, hogy még aktívabban vesznek részt a szakmai oktatáson, mert a szakmai ismeretek alapos elsajátítása növeli munkájuk termelékenységét.

Aki tanul, gyorsabban, megbízhatóbban dolgozik, nem kell a jegykiadásnál tanulmányoznia a díjszabási táblázatot, kevesebb lesz a rosszul kiadott, tévesen lebélyegzett jegyek száma. Az értekezlet végül hozzájárult *Formádi Károlyné, Tóth Magda, Láng M. Gézáné* és *Wurst Andrásné* sztahanovista felterjesztéséhez.

A vonatkísérők — a helyi problémák alapos tárgyalása mellett — értékes hozzászólásokkal, javaslatokkal igyekeztek hozzájárulni az utazás körülményeinek javításához. Az értekezleten a pártszervezet és az üzemi bizottság vezetőségi tagjai is megjelentek s hozzászólásukkal jól kiegészítették a beszámolót.

A beszámoló egyik legfőbb erénye közvetlen hangja volt, amely a résztvevő elvtársaknak *kedvet, ösztönzést adott a hozzászólásokhoz.* A legfontosabb feladatokat tárgyalva kiemelte a beszámoló, hogy *Budapest Déli-pályaudvar* dolgozói

megértették a menetrendszerinti közlekedés fontosságát,

a vonatkísérő személyzet jól előkészíti a vonatokat, nem fordul már elő, hogy későn hívják fel a figyelmet valamely hiányosságra.

Az utazóközönséggel való udvarias bánásmód példájaként említette a beszámoló *Hajdú János* elvtársat, aki figyelmes körültekintéssel foglalkozik az utasokkal, hangosan közli az állomások nevét, segíti a gyermekes anyák, az idős utasok le- és felszállását.

A beszámoló nem feledkezett meg

a mezőgazdasági termékek gyors szállításának fontosságáról

sem, felhívta a figyelmet a gyorsáruként, személyvonatokkal továbbított zöldáruk, mezőgazdasági gépalkatrészek, üzemanyagok gyors, gondos továbbítására. Ugyanilyen fontos — mutatott rá a beszámoló —

a szocialista tulajdon védelme.

A személypoggyászként feladott bőröndök sokszor rosszul záródnak, nem gondos a poggyászok csomagolása. A vasutas dolgozóknak, vonatvezetőknek, kiadóknak különösen vigyázniuk kell az ilyen csomagokra. A szocialista tulajdon védelme a legapróbb tárgyaknál kezdődik, mert a példák azt mutatják, hogy minden dézsmálást apró botlások előznek meg.

A beszámolóból hiányzott annak értékelése, hogy milyen hatással volt eddig az új vonatprémium bevezetése a menetrendszerinti közlekedésre, a vontatási és forgalmi dolgozók együttműködésére. Nyilván azért, mert a beszámoló nem adott alapot hozzá,

a dolgozók nem adtak hangot az új prémiumrendszerre vonatkozó észrevételeiknek.

Ez pedig hiba, mert — mint minden új kezdeményezést — az új premizálási rendszert is *a közvetlenül érdekelt dolgozók javaslatai, észrevételei alapján lehet még formálni, hogy az legjobban megfeleljen céljának.*

A két termelési értekezlet egyébként eredményesen járult hozzá ahhoz, hogy Budapest Déli-pályaudvar dolgozói még jobban meg tudjanak felelni a nagy nyári forgalom követelményeinek.

A jövő év elején megnyílik a vasutasok éjjeli szanatóriuma

Budapesten, a Városligettől legtávolabbi zugának szomszédságában, a Vorosilov út mögötti csendes kis *Jávor utca* csinos villáinak, illatozó kertjeinek során — a félszázalékos önkéntes támogatási alapból — épül a *vasutasok éjjeli szanatóriuma.*

Ismét egy olyan intézmény, amilyet a múltban hírből sem ismertek a dolgozók. Népi államunk néhány évvel ezelőtt építtette az első éjjeli szanatóriumot, amelybe azokat a dolgozókat utalják be hosszabb-rövidebb időre, akik betegségből felépültek, munkaképesek, de még orvosi felügyeletre szorulnak, a napi munka után fokozott nyugalomra, pihenésre, kíméletre van szükségük. Ezek a dolgozók munkájuk végeztével a szanatóriumba *„térnek haza"* és másnap onnan indulnak munkába.

Sartori Barnabás elvtárs, az építkezést végző *22. számú Építőipari Vállalat* építésvezetője büszkén teregeti ki asztalára a terveket. *Strohmayer Ferenc* és *Nagy Huba*, a *MÁV Vasúttervező Vállalat* mérnökeinek művét.

A 600 négyzetméter alapterületű, háromemeletes épület kert közepén, T-alakban emelkedik. A márványoszlopos homlokzatú bejáraton tágas magasföldszinti, márványfalú hallba jut a belépő, innen pedig egy kisebb előtéren keresztül az ugyancsak márvánnyal díszített ebédlőbe. A magasföldszinten lesz még az orvosi szoba, a gondnoki lakás és iroda. A mélyföldszinten helyezik el a konyhát, ahonnan teherlift szállítja az ételt az ebédlőbe. Ide kerül az állandó hidegmeleg vízzel, fürdőkádakkal felszerelt fürdő, a raktár és a mesterséges szellőzésű szárítóhelyiség is.

Az épülő szanatórium
(Németh Gyula felvétele).

Az emeleti szobákba lift viszi majd fel a lakókat. Az I. emeleten sakkszoba, olvasószoba, két szórakozó szoba zenegéppel, különböző társasjátékokkal, a T-betű szárában a lakószobák sorakoznak. Ugyanilyen beosztású a II. emelet. A III. emeleten a lakószobákon kívül a személyzeti szobákat helyezik el. *Összesen 40 lakószoba lesz az éjjeli szanatóriumban két-két ággyal, tehát 80 dolgozó talál benne otthont.*

Az építkezést a múlt év októberében kezdték, s ma már a második emelet födélszerkezetének betonozásánál tartanak. A dolgozók, akik közül különösen kitűnnek a *Juhász* kőművesbrigád és *Kocsó Antal* segédmunkás-brigádjának tagjai, megfogadták, hogy *az eredeti, december 31-i határidő helyett november 7-re, az Októberi Forradalom évfordulójára tető alá hozzák az épületet.* A jelek szerint fogadalmukat be is váltják, mert az eredeti tervhez képest máris *14 napos előnyük van.*

Az épület határidő előtti befejezése azt jelenti, hogy november közepén megkezdődhetnek a belső szerelési, berendezési munkák, (melyek részben már folynak, mert a mélyföldszinten szerelik a kazánt), az év végén, a jövő év elején pedig a *„dupla komforttal"* berendezett, a legkényesebb igényt is kielégítő kellemes és szép éjjeli szanatóriumba beköltözhetnek az első vasutas lakók, hogy felüdülést, pihentető nyugalmat, tökéletes gyógyulást találjanak.

Ahol nem öncélú a kultúrmunka

Vasárnap van. A *Debreceni Járóműjavító* csendes, — pihennek a gépek, pihennek a dolgozók. De vajon aki nemcsak pihenni akar, hanem szórakozni is, talál-e erre lehetőséget? Nézzünk csak el a kultúrotthon felé. Könnyű odatalálni, dúslombú fák mutatják az irányt. A szép, szinte vadregényes környezetben lévő kultúrotthonban — mint *Zádor Jenő* elvtárs, a kultúrotthon igazgatója mondja — a debreceni vasutas dolgozók sokrétű szórakozást találhatnak.

Megtudjuk azt is, hogy előző este a járóműjavító által patronált iskola növendékei rendeztek műsoros estet a kultúrotthonban, ugyanakkor a vasutas kultúregyüttes *Hajdúhadházán* szórakoztatta a termelőszövetkezet dolgozóit. Mégpedig megérdemelt sikerrel és fiatalos lendülettel, ami nem is meglepő, mert a 28 tagú színjátszócsoport tagjai egytől-egyig fiatalok. Még *Csiszár Tibor* elvtárs is, aki, ha csupán éveinek számát tekintenénk, bizony már nem számítana az ifjabb generációhoz, de örök-vidám kedélye, munkakedve, fáradtságot nem ismerő kultúra szeretete az együttes egyik legértékesebb tagjává emelte.

A színjátszógárdát *Seprényi Lajos* elvtárs, művészeti vezető viszi sikerről, sikerre. A siker alapja pedig az, hogy Seprényi elvtárs a leghaladóbb rendezői és színművészi iskola módszereinek, a *Sztaniszlavszkij-módszerek* alkalmazásával, kollektív munkával készíti elő az egyes darabok előadását.

Mint legtöbb kultúrotthonunkban, itt is a színjátszógárdáé a munka súlypontja, de nem estek abba a hibába, amibe sok kultúrközösség, hogy *csak* a színjátszógárda, *csak* a közönségsiker keresése szab irányt a munkának. A kultúrotthon vezetősége nagy gonddal foglalkozik a *szakkörök munkájával, fejlesztésével* is. Virágzó élet van a *műszaki*, a *képzőművészeti körben*, szép feladatokhoz jut a *tánccsoport*, a magyar kóruskultúra hűséges ápolója a *68 tagú férfi énekkar*, művészi színvonalukat állandóan fejlesztik a — zömében szintén fiatalokból álló — *fúvós, vonós* és *pengetős zenekarok*, amelyek a város kulturális eseményeinek, tömegmegmozdulásainak szinte nélkülözhetetlen közreműködői.

A kultúrcsoportok nem tekintik munkájukat öncélúnak, amikor csak alkalom kínálkozik, *igyekeznek segíteni a munkaversenyeket.* A termelési értekezletekről, s az üzem egyéb megmozdulásairól sohasem hiányzik egyik vagy másik kultúrbrigád, amely műsorának legjobb számaival szórakoztatja a részvevőket, a versenyszakaszokban népszerűsíti a termelésben élenjáró dolgozókat.

Nem lenne teljes a kultúrotthon életéről alkotott kép, ha nem mutatná meg a közeljövő terveit, fejlődését is. Nemsokára megnyílik *a DISZ klubhelyisége*, már salakozzák az *új röplabdapálya* talaját, a dolgozók kívánságára és javaslatára *fizikai körrel* gyarapítják a szakkörök számát, foglalkoznak a *vegyeskar* felállításának gondolatával.

A gazdag kultúréletnek azonban nem a legerősebb oldala *a könyvtármunka.* Pedig a könyvtár nem szűkölködik választékban: 7500 kötete között megtalálhatjuk a szakmai és szépirodalmi könyvek legszélesebb sorát. A könyvtár népszerűsítése azonban sok kívánnivalót hagy maga után, ennek tulajdonítható, hogy az üzem dolgozóinak alig negyedrésze veszi rendszeresen igénybe a könyvtárat.

A *Debreceni Járóműjavító* kultúrotthona lelkes, odaadó munkát végez, s ezt méltányolják, becsülik az üzem dolgozói is. Ennek köszönheti nagy látogatottságát és szép eredményeit.

Ifj. Billisich Antal

Emeljük a váltóőri szolgálat színvonalát

Nagy érdeklődéssel és megelégedéssel olvastam a *„Szocialista Vasútért"* június 6-i számában *Gyenge Kálmán* szakosztályvezető elvtárs cikkét a váltókezelők, váltóőrök munkájáról. Valóban úgy van ahogyan írja, a forgalmi szolgálatnál egyik legnehezebb, legfelelősségteljesebb, de legszebb feladat is a váltóőri, váltókezelői szolgálat. Éppen ezért helyes, hogy foglalkozik vele az újság. Igyekszem megragadni az alkalmat, hogy a cikkhez, a váltókezelői, váltóőri szolgálat színvonalának emelése érdekében megtegyem észrevételeimet.

Szerény nézetem szerint ennel a szolgálati beosztásnál a nehézmények egyik oka, hogy fiatal váltóőreink, váltókezelőink bár sikerrel letették az előírt szakvizsgát, *nem képezik magukat tovább.* Sajnos, azt kell látnunk, hogy *az idősebb dolgozók sem törődnek a fiatalokkal,* úgy mint velünk törődtek annakidején. *Nem szabad magukra hagyni a tapasztalatlan, fiatal váltóőröket.* Ezenkívül még egy nagyon hasznos könyvre szeretném felhívni a figyelmet, nemrég jelent meg a Közlekedési Kiadónál, címe: *„A váltóőr szolgálata és munkamódszerei".* Váltóőreink, akik e könyvet elolvassák, munkájukat az eddiginél sokkal jobban tudják majd végezni. Az oktató tiszteknek is figyelmébe ajánlom ezt a könyvet és úgy gondolom, hogy a forgalmi szolgálattevők is haszonnal forgathatják. Javaslom a felső vezetésnek, hogy amennyiben mód van rá, *minden vizsgára készülő váltóőr tanulónak adják a kezébe ezt a könyvet.*

Varga József
állomásfőnök, Várpalota.

Ki lesz a legjobb szakszervezeti bizalmi

— A budapesti területi bizottság kezdeményezése —

A szakszervezeti munka alapja a bizalmi csoportok jó munkája. A szakszervezeti bizalmiakra felelősségteljes feladatok hárulnak, amelyeknek csak akkor tudnak megfelelni, ha munkájuk színvonalát az eddiginél magasabbra emelik. Az üzemi bizottságok legnagyobb része azonban nem foglalkozik rendszeresen a szakszervezeti bizalmiakkal, nem kíséri kellő figyelemmel a működésüket, nem értékeli megfelelően munkájukat. Sok helyen a közömbösség, nemtörődömség miatt a bizalmiak elkedvetlenednek, felesleges-nek látják maguk is munkájukat.

A budapesti területi bizottság módszeres tervet dolgozott ki *a szakszervezeti bizalmiak munkájának megjavítására, a jól dolgozó bizalmiak fokozottabb megbecsülésére.* A területi bizottság arra törekszik, hogy az üzemi bizottságok belássák, hogy milyen fontos a bizalmiak állandó segítése, munkájuk rendszeres értékelése és méltányolása. Ennek segítésére a területi bizottság június elsejével *versenyt indított „az üzem élenjáró bizalmija" kitüntető cím elnyeréséért.*

Az „élenjáró bizalmi"-cím elnyerésének feltételei

A cím elnyerésének feltételeit négy pontban foglalja össze a felhívás: 1. a bizalmi munkacsoportjának minden dolgozója legyen tagja a szakszervezetnek, rendszeresen fizesse a másfélszázalékos tagdíjjárulékot, egy hónapnál régebbi tagdíjhátraléka ne legyen.

2. a bizalmi a csoport minden tagját vonja be a munkaversenybe, mozgósítsa vállalásaik teljesítésére, a szakmai vezetőkkel együttesen értékelje a verseny eredményeit és gondoskodjon a versenynyilvánosságról.

3. a bizalmi harcoljon a dolgozók szociális és egyéb jogos igényeinek elintézéséért, mozgósítsa a társadalmi aktívákat. Tegyen javaslatot az üdülőjegyek kiosztására, jutalmazásra, segélyezésre, előléptetésre.

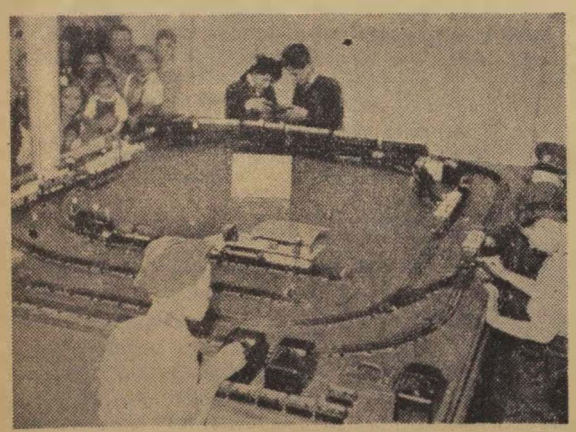
4. a csoporthoz tartozó dolgozóknak legalább a nyolcvan százaléka vegyen részt a különböző értekezleteken, rendezvényeken, a szakmai oktatáson, pedig a csoport valamennyi tagja. A bizalmi kéthetenként — szükség esetén gyakrabban — tartson csoportértekezletet. Jó nevelő munkával el kell érnie, hogy csoportjában ne legyen fegyelmezetlenség, lazaság. A bizalmi vegyen részt a politikai oktatásban.

A feltételek alapján *az üzemi bizottságok havonta értékelik a bizalmiak munkáját.* Az értékelést a verseny első három hónapjában havonta, azután negyedévenként kell beküldeni a területi bizottsághoz.

Az a bizalmi, aki három hónapon át teljesítette a feltételeket — az üzemi bizottság és a területi bizottság jóváhagyása alapján, az összbizalmi értekezlet hozzájárulásával — *elnyeri „az üzem élenjáró bizalmija" címet.* A területi bizottság a meghatározott szintet elérő bizalmiaknak *oklevelet* ad. Az üzemi bizottság — anyagi erejéhez mérten — a kitüntetett bizalmit *tárgyi jutalomban* is részesítheti. Az üzemi bizottságoknak gondoskodniok kell „az élenjáró bizalmi"-ak népszerűsítéséről. A területi bizottság azokat a bizalmiakat, akik hosszabb ideig teljesítik a megállapított feltételeket, *ingyenes jutalomüdülésben részesítheti, esetleg kitüntetésre javasolhatja.*

A bizalmi verseny elindításával a területi bizottságnak az a célja, hogy a bizalmiak között egészséges verseny alakuljon ki, amely elősegíti az egész szakszervezeti munka megjavítását. A verseny egyben arra kötelezi az üzemi bizottságokat, hogy állandóan foglalkozzanak a bizalmiakkal és rendszeresen értékeljék munkájukat.

Kedves ajándék



Nagy feltűnést keltett a Budapesti Helyiipari Vásáron a Német Demokratikus Köztársaság pavilonjában kiállított két villamosvasút modell.

Felnőttek és gyermekek egyaránt nagy érdeklődéssel szemlélték az értékes, szép kivitelű modelleket. Az úttörővasutasok a „szakértők" szemével gyönyörködtek bennük. Sok kis pajtás fejében megfordult: bár a mienk lenne. Teljesült kívánságuk. *Berlin* főpolgármestere rendelkezést adott a német pavilon rendezőinek, hogy a két villamosvasút modellel ajándékozzák meg a vasutas úttörő pajtásokat.

A nagyértékű modellgarnitúra egyike az Úttörővasút hűvösvölgyi állomásán levő pénztárhelyiségben került felállításra, a másik a hűvösvölgyi állomás most készülő kultúrszobáját fogja díszíteni.

Olvasd, terjeszd a NÉPSZAVÁT!

Indítsunk minél több rakodással képzett irányvonatot

A vasút önköltsége csökkentésének és termelékenysége növelésének egyik leghatásosabb eszköze a feladott küldemények irányvonattal való továbbítása.

Az irányvonatok viszonylag nagyobb sebességgel közlekednek, mint a kezelő és tolató tehervonatok és így az irányvonattal továbbított kocsik forduló ideje megrövidül. A rendezőpályaudvarokon csak rövid ideig tartózkodnak, a vágányhálózatot kevésbé veszik igénybe.

Az irányvonati közlekedés csökkenti a fuvarozás önköltségét, lehetővé teszi több küldemény olcsóbb szállítását. A vasúti önköltség ugyanis a ráfordítások két nagy csoportjából: az *állandó és változó ráfordításokból* tevődik össze. Az állandó ráfordítások a teljesítmények emelkedésével nem emelkednek, a változó ráfordítások emelkednek ugyan a teljesítményekkel, de nem azonos arányban.

A szállítás zavartalan lebonyolításának érdekében meg kell szüntetni az irányvonatképzés szabálytalanságait, fokozni kell a szervezés lendületét és nagy távolságra közlekedő tiszta irányvonatokat kell indítani. Ez segíti fuvarozási terveink maradéktalan teljesítését, a vasút önköltségének csökkentését.

Dr. Székely János,
az 5/C osztály dolgozója

Az irányvonat egyszerűsíti a forgalom munkáját

Az irányvonatok közlekedtetése nagy mértékben csökkenti a tolatási munkákat. Az irányvonatok több rendelkezési szakaszon tolatás nélkül továbbítják a küldeményt, a rendezőpályaudvarokon továbbított elegy átrendezése nem válik szükségessé.

A népgazdaság szempontjából *a rakodással képzett irányvonatok a leggazdaságosabbak*, mert az ezek összeállításával kapcsolatos tolatási és rendezési munka még a feladási állomáson is megszüntethető.

Az elmúlt évek során a magyar vasutasok kihasználták az irányvonatok előnyeit: ez is segítette, hogy az állandóan növekvő forgalmat a vasút nagyobb zökkenő nélkül lebonyolította.

A tavalyi téli forgalom egyes árufeléségeinek napi diszponálása az irányvonatképzést kissé korlátozta. Ennek tulajdonítható, hogy külszolgálati dolgozóink most az irányvonatok képzésére kevesebb gondot fordítanak, mint korábban.

Az irányvonatok közlekedtetésének előfeltétele, hogy az állomások dolgozói, de különösen a rakodással képzett irányvonatok szervezésével foglalkozó dolgozók szoros kapcsolatot tartsanak a fuvaroztató felekkel. Meg kell győzni a fuvaroztatókat, a diszponáló szerveket, hogy az egy helyre továbbítandó küldeményeket ne apró részletekben, hanem nagyobb mennyiségben küldjék egy-egy rendeltetési állomásra és a szállítási rendelkezéseket menetközben ne változtassák. El kell érni azt, hogy a bányák, nagyobb üzemek naponta az ország egy-egy meghatározott tájára adják fel küldeményeiket. Ugyanezt kell tenniök az önkezelési árukat elosztó vasúti szerveknek is.

A forgalmi és kereskedelmi dolgozóknak elő kell segíteniök a rakodással képzett irányvonatok közlekedését. Az irányvonati tervekről kellő időben értesítsék az érdekelteket, A vonat mozdonyát időben rendeljék meg, hogy ne forduljon elő olyan eset, mint például *Hatvan állomáson, ahol a Mátranovákról indított szolnoki irányvonat május 20-án 210 percet várt gépre.* Kerülni kell, hogy az irányvonatot feloszlassák más vonat elegyének kiegészítésére. A Nógrádkövesden május 24-én megrakott 31 kocsiból álló irányvonatot Abony rendeltetéssel Hatvanon át továbbították. A vonatot Hatvanban három részre bontották és más-más vonattal küldték tovább Újszászra, ahol a három rész utolérte egymást és újból egyesítve továbbították Abony állomásra. Miért volt erre szükség, amikor az egész vonatot zárt egységben továbbíthatták volna Abonyra.

Fokozni kell különösen a szén- és a kőküldeményekből indított célirányvonatok számát, s ezeket meghatározott menetrend szerint kell továbbítani. Fontos, hogy a kirakásukról kellő időben gondoskodjanak és a szabaddá váló kocsikat a kocsiintézőség újabb rakodásokhoz irányítsa.

Egy a jelszónk, a béke...

A világ békeszerető népei nagy jelentőségű eseményre készülnek. Június 22-én *Helsinkiben* béke-világtalálkozóra ülnek össze a világ békeszerető dolgozóinak küldöttei, hogy megbeszéljék a béke megvédésének feladatait.

A találkozó nyitva áll minden mozgalom és szervezet előtt, amelyek elítélik a háborúra uszítók mesterkedéseit, akik a lefegyverzés és a népek közötti megegyezés útját keresik.

Répás Márta, a MÁV-kórház és rendelőintézet gyógyszerész-technikusával beszélgetünk. Amint mondja, nagy várakozással tekint a béke-világtalálkozó elé. Bízik abban hogy a magyar küldöttek megfelelően képviselik majd a magyar nép béketörekvéseit.

— Az atomháborús előkészületek, a katonai tömbök létesítése jogosan nyugtalanítja az emberiség többségét — mondja kipirultan, és barna szemében a harag fénye villan. *— Kis családi házunkat lebombázták az elmúlt háborúban. Mindenünk a tűz, az*

esztelen pusztítás martaléka lett. Valahányszor hazamegyek a szülői ház vigasztalan külső képe kísért. Pedig már újból áll a kis családi ház, újból zöldelnek és gyümölcsöt hoznak a letarolt fák. És mégis örök figyelmeztetés a család számára: soha többé háborút! Így gondolkozunk mi, pedig csak egy csepp vagyunk a népek tengerében.

Répás Márta itt megáll és tekintetével végigsimogatja a lombikokat, a keverőtálakat, az aranysárgán csillogó folyadékokat, a gyógyítóirek sokaságát.

— A mi foglalkozásunk — mondja befejezésül — *szorosan kapcsolódik az alkotó békéhez. A mi hivatásunk szolgálatában álló dolgozók is békét követelnek az általános felemelkedés, jólét, egészségügyi viszonyok javítása, a fejlődés érdekében, azért, hogy nyugodtan, boldogan élhessünk. Én bízom a jövőben. És bízom abban is, hogy a béke-világtalálkozó segít valóra váltani a becsületes emberek szándékait: a béke megvédését.*

Igy is van. Egyre többen vagyunk, akik megértjük és támogatjuk a béke-világtalálkozó ügyét. A vasutas üzemek békebizottságainak, a népnevelőknek és aktíváknak lelkiismeretes felvilágosító munkájától is függ, hogy a magyar vasutasok mennyire segítik a béke-világtalálkozó magasztos céljait és sikerét, hogy feladatainak teljesítésével mennyire erősítjük a békemozgalom magyar szakaszát. A békeharc a nagyszerű tettek sorából áll, cselekedeteink értéke fémjelzi küzdelmünket a békéért.

Jó eredmények az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkentésénél

Nemrég cikket írtunk arról, milyen módszerek állnak a forgalmi szolgálat rendelkezésére termelékenységének emelésénél. Egyebek között rámutattunk, milyen fontos eszköze a termelékenység emelésének, az önköltségcsökkentésnek *az idegen kocsikkal való takarékos gazdálkodás.* Most lássuk, hogyan történik és milyen megtakarítással jár ennek a módszernek alkalmazása.

A 8/B osztály nevelő, agitációs és irányító munkája következményeként a dolgozók megértették, milyen óriási fontosságú népgazdaságunknak, ha takarékoskodnak az idegen kocsik felhasználásával, ha rendszert visznek az idegen kocsik gazdaságos megrakásába. Megértették, hogy *az idegen kocsiknak vonalainkon tíz napon túli tartózkodása aránytalanul emeli a drága valutával fizetendő kocsibéreket.* Figyelembe vették azt is, hogy ha az idegen kocsiknak vonalhálózatunkra való áramlása állandóan folyik, nem szabad olyan aránytalanságokat előidézni, hogy egyes idegen kocsik mértéken felül a belső hálózatban maradjanak, mások viszont egynapos tartózkodás után azonnal hazamenjenek.

Minden idegen kocsin van úgynevezett *átmeneti bárca*, amelyet a határállomáson tesznek rá és amely megmutatja, mikor lépett be a kocsi a magyar vonalakra. A kocsirendezőknek és a kereskedelmi dolgozóknak ezt a bárcát kell figyelniök és ha azt látják, hogy a kocsinak a magyar vonalhálózaton való tartózkodása megközelíti a tíz napot, akkor üresen vagy rakottan (lehetőleg rakottan) a tulajdonos vasútra, vagy annak irányába kell küldeni. Az idegen kocsik export áruval való megrakása általában indokolt és gazdaságos, de a túlzott felhasználást kerülni kell. A túlzott felhasználás megelőzése érdekében az idegen kocsikon belföldi megrakás esetén kötelezővé tették a *piros pontos bárca* alkalmazását, amely messziről mutatja, hogy a kocsit belföldön egy ízben már megrakták. Az ilyen kocsi újbóli belföldi megrakása már azt jelenti, hogy tartózkodása a tíz napot meg fogja haladni. *A kétszeri belföldi megrakást tehát mindenképpen kerülni kell, mert ez nagy valutakiadást jelent.* Ugyancsak helytelen az olyan külföldi kocsiknak a belföldi forgalomba való bevetése, amelyekről hiányzik az átmeneti bárca, akár, mert tévesen eltávolították, akár, mert leesett. Az ilyen kocsiknál ugyanis a belépés nem ellenőrizhető, tehát tartózkodásuk könnyen túllépheti a megengedett időt.

A legutóbbi hónapokban elért eredmények azt mutatják, hogy a forgalmi és kereskedelmi dolgozók mindinkább szem előtt tartják ezeket a fontos irányelveket. *Februárban például az idegen kocsikkal való helyes gazdálkodás következtében 36 000 deviza-forintot takarított meg a MÁV januárhoz képest. A márciusi mérleg még kedvezőbb, mert a februári eredményhez viszonyítva további 138 000 deviza-forint megtakarítását eredményezte.*

Ez az eredmény azonban ne tegyen bennünket elbizakodottá. A nyári, de főleg az őszi nagy forgalomban még jobbá kell tennünk az idegen kocsikkal való gazdálkodást, hogy minél több valutát takaríthassunk meg népgazdaságunknak.

A BÁTASZÉKI PÉLDA

A vasuti ügymenet egyszerűsítése harc a bürokrácia ellen. Küzdelem azért, hogy a vasuton is egyszerűbbé, olcsóbbá tegyük a tervezési, statisztikai, számviteli, költségvetési rendszert, a létszám-, pénz- és hitelgazdálkodást.

A vasútigazgatóságok, az egyes üzemek, szolgálati helyek vezetői, a párt- és szakszervezeti apparátus lelkiismeretes, körültekintő és részrehajlástól mentes munkájától függ ennek a sikere.

A munka helyes szervezésében hasznos és követendő példát mutat Bátaszék pártszervezete, üzemi bizottsága és szakmai vezetése. Az egyszerűsítés során nyolc dolgozó; (áruirányító, tervellenőr, gócponti versenyfelelős) munkakörét szüntették meg. Fizikai munkára csak azokat javasolták, akik saját hibájukból nem tettek szakvizsgát, vagy nem alkalmasak első csoportbeli munkára. Szemük előtt a dolgozó, érző ember állott, akikről gondoskodni kötelességük.

A bátaszékiek megtalálták a helyes megoldást. *Nagy Károly* átmenesztő például vonatvezető lett és így az eddigi 660 forint helyett 1200 forint a fizetése. *Szép Bálint* átmenesztő raktárnokot, akinek 650 forint volt a fizetése, fizikai munkára osztották be, ahol 900 forintot is elér a keresete, *Máramarosi László* tervellenőr, előző helyén 770 forintot keresett, most pedig 820-at.

Az ilyen példákat azonban nem lehet általánosítani. Sok helyen, így Szegeden és Debrecenben úgy próbáltak „észszerűsíteni", hogy több vonatkísérőnek felmondták a szolgálatot. A vasuti főosztály ellenőrzés során felfedte a visszásságot és azonnal intézkedett a vonatkísérők felmondásának hatálytalanításáról.

Lenin elvtárs azt tanította, hogy a *bürokráciát csak a munkások és a parasztok tevékeny közreműködésével szüntethetjük meg.* Nálunk is nélkülözhetetlen a dolgozó tömegek segítsége, építő bírálata, tapasztalata, a bürokrácia elleni harcban. Ezt segíti, de nem pótolja a felsőbb szervek intézkedése. Az szükséges, hogy a szakvonali vezetők a pártszervezetek segítségével alaposan vizsgáljiák felül az egyes munkaterületeket és a dolgozók széles tömegeinek véleménye alapján kialakított egyszerűsítő intézkedésekkel, a felsőbb szervek határozatainak végrehajtásával vegyék fel sikeresen a küzdelmet a vasuton elburjánzott bürokrácia ellen.

A túlzott adminisztráció megszüntetése, az irodai ügyvitel egyszerűsítése és az ebből folyó változások olyan sikeres beavatkozás kell, hogy legyenek, amelynek befejezése után „megfiatalodik", felfrissül az egész szervezet, s rugalmasabban, eredményesebben végzi feladatát hazánk gazdagodásának, erősödésének a dolgozók jólétének elősegítéséért.

Az adott szó kötelez

A elmúlt hónap eredményei azt mutatják, hogy a vasutas dolgozók mindenütt fokozott lendülettel harcolnak vállalásaikért, amelyeket a húsz budapesti üzem kezdeményezéséhez csatlakozva, az éves tervek határidő előtti befejezése érdekében tettek.

Rákosrendező állomás

dolgozói vállalásaikat egy tényező kivételével túlteljesítették. Fajlagos kocsimozgatási tervük 118 százalékos teljesítésével 513 tolatási órát takarítottak meg. A termelésnél 104 százalékos a tervteljesítésük: 44 223 tonna árut továbbítottak terven felül. Kocsikihasználásukat 13,3 tonnáról 14,8 tonnára emelték, ezzel 58 teherkocsit takarítottak meg. Az állomás dolgozóinak törekedniök kell a kocsikifutási tervnél jelentkező 3 százalékos lemaradás felszámolására

218 tonna szénmegtakarítás

jelzi, hogy a pécsi fűtőház dolgozói teljesítették a májusra tett széntakarékossági vállalásukat. A vállalás teljesítéséhez nagymértékben hozzájárult *Cseke László* mozdonyvezető és brigádja 179 mázsa, *Nyaka Gyula* segédkezelő 168 mázsa, *Szigeti Rudolf* főmozdonyvezető 160 mázsás megtakarítása. A pécsi mozdonybrigádok túlsúlytovábbítási tervüket is jelentősen túlszárnyalták: a hónap folyamán 268 túlsúlyos vonatot továbbítottak 57 846 tonna túlsúllyal. Tervüket így 6846 tonnával teljesítették túl, ami pécsi viszonylatban 6 darab 1000 tonnás vonat megtakarítását jelenti. *(Várnai László levelében.)*

A Villamos Felsővezeték Építésvezetőség

májusi tervét 105,2 százalékra teljesítette. A részlegek versenyében a vándorzászló nyertese az oszlopszállító részleg lett, amely 106,9 százalékos eredményt ért el. A szerelőrészleg 106, a műhelyrészleg 102,7 százalékra teljesítette tervét.

Székesfehérvár állomás dolgozói

elegytovábbítási tervük teljesítését 104 százalékra vállalták a budapesti üzemek felhívásához való csatlakozás során. Vállalásukat májusban 150 százalékra teljesítették, mert az előirányzott 9000 tonna túlsúly helyett 13 490 tonnát továbbítottak. Vállalták, hogy a kocsikihasználásnál 104 százalékot érnek el, vagyis december 20-ig 150 kocsit takarítanak meg. Májusban 114 százalékos volt a terviteljesítésük, tehát 90 kocsival kevesebbet használtak fel. Lemaradás történt ellenben a gőztartásnál. ez azonban az állomás újjáépítésével kapcsolatos nehézségeknek tulajdonítható. Az új torony építése miatt jelenleg a kéziállítású váltókat használják a dolgozók, így a gőztartást a vállalt 104 százalékkal szemben csak 102-re tudták teljesíteni. A lemaradást azonban a jövő hónapban pótolják. *(Ács György leveléből.)*

Selyp állomáson

az elmúlt hónapban *Vancsik István* forgalmi szolgálattevő és brigádja került az első helyre. A fajlagos kocsimozgatási terv 123, a kocsitartózkodási terv 116 és a rakodási idő 164 százalékos teljesítésével.

A Gazdasági Vasútaknál

kiváló eredményt értek el a kupuvári főnökség dolgozói: szállítási tervüket 175 százalékra teljesítették. A kisújszállási vonalfőnökség dolgozói 110 százalékos teljesítéssel tüntek ki.

Készülünk az őszi forgalomra

A nyári hónapok alatt a járóműjavítókon nyugszik az őszi forgalom súlypontja. Szeptemberre el kell érnünk, hogy minél több mozdony és kocsi álljon az őszi forgalom rendelkezésére.

Mi, a *Szolnoki Járműjavítóban* főleg arra törekszünk, hogy jóminőségű munkával készítsük elő az őszi forgalom sikerét. Mert nem közömbös, hogy a műhelyek milyen mozdonyt és kocsit adnak a forgalomnak.

A minőségen kívül arra is van gondunk, hogy minél több mozdony hagyja el a műhelyt. Májusban öt darab fővizsgás, kilenc főjavításos és tizenegy futójavításos mozdonyt adtunk ki. Csupán két gép maradt vissza villanyvilágítás átalakítása céljából.

Üzemünk kocsiosztálya a javításnál élenjár a járóműjavítók között. Májusi tervünket *túlteljesítettük.* Fővizsgás teherkocsiból 17 darabbal, futójavításosból 41-gyel adtunk ki többet az előirányzottnál. Személykocsiknál a poggyászkocsik javítását szorgalmaztuk és elértük, hogy két darabbal túlteljesítettük a tervet. Az exportcélokat szolgáló *Gzr* és *Gzk* sorozatú fővizsgás kocsikból 93 darabot adtunk át a forgalomnak. Ezekkel együtt az osztály tervteljesítése 115 százalékos.

Cseh Zoltán,
Szolnoki Járóműjavító ÜV

Előzékeny szolgálattétel

Kiss I. Mihály esztergomi jegyvizsgáló előzékeny szolgálattételével is segíti vonatjának menetrendszerinti közlekedését.
(Ferkis Emil felv.)

Levelezőink írják

„Fogas" kérdés

Fogorvosunk márciusban kiállította feleségem részére a fogsegélylapot. Én beadtam — még a hó végén — Szolnok állomásfőnökség segédhivatalához. Elküldték engedélyezés végett a KEH-hez. Azóta naponta érdeklődöm, de nem érkezik meg a jóváhagyás. Azt ajánlották a segédhivatalban, próbáljam meg a segélyt személyesen elintézni. Én nem megyek ezért Pestre. Ha jogos a kérésem, így is teljesíteni kell. Kérem a szerkesztőséget, nézzen utána, miért kezelik ilyen gondatlanul a dolgozók ügyeit.

Horti József főkalauz
Jászberény

Becsületes munkát

Régi vágyunk, hogy Békéscsaba állomásépületére is felkerüljön a büszke élüzem jelvény. A felszabadulási versenyben teljesítettük vállalásainkat. Csak a terheléssel volt baj, amit felelőtlen dolgozók még tetéztek. A rendelkező forgalmi szolgálattevők „megemelték" a teljesített tonnaterheket. Ehhez hozzájárult az állomásfőnök is. Az élüzem értékelésnél ez kiderült, az állomásfőnököt felfüggesztették és az állomás elesett az élüzem címtől. Mikor megtudtuk, el voltunk keseredve, de igazságosnak találtuk a döntést. Mi is úgy gondolkodunk, hogy csak a becsületes munka érdemel jutalmat. Most mindent elkövetünk, hogy kiköszörüljük az állomásunkon esett csorbát.

Geresi György
Békéscsaba állomás

Hetven gyerek érdekében

Négy szép, modern házat épített a vasút, dolgozói részére a Mautner Sándor utcában Harminchat család talált otthonra. Tágas, közös udvara van a négy háznak, mégis több mint 70 gyereknek nincs mozgási lehetősége.

Az udvar homoktenger. Mi, lakók, összefogtunk és az építési törmelék ottmaradt kupacait elástuk és úgy ahogy elegyengettük a felületet. Négy éven keresztül semmiféle munkát nem végzett a vasút a kezelésében lévő ház udvarán. Végre 1954 nyarán megjelent négy ember. Felásták, füvesítették az udvar nagy részét, de hitel hiányában kevés földet hoztak és így a lapályos részen a víz összegyülemlett, kiölte a füvet. 1955 februárjában újra hoztak földet. Megígérték, hogy május 1-re befejezik a munkát, de az ígéretből — mint már annyiszor — megint nem lett semmi. A föld jó részét a szél széthordja s a háziasszonyok „örömére" betelepszik a lakásokba.

Se szeri, se száma a lakók által beadott kérvényeknek, de még azt sem sikerült kibogozni, kire tartozik tulajdonképpen kérésünk. Az Épületfenntartási Főnökségre nem, a pályamesterre sem. A 6. szakosztály egyik osztálya hajlandó a füvesítésről tárgyalni, de semmi köze az utakhoz. Kihez forduljunk kérésünkkel? A lakók szívesen segítenének és az a véleményünk, hogy abból a pénzből, amit a félbehagyott munkára fordítottak, már régen rendbehozhatták volna az udvart. A lakók nevében:

Fogarasi Pálné
lakóbizottsági elnök

A könyv ünnepi hetének sikere a vasúton

A LEGSZEBB AJÁNDÉK

A *Landler Jenő Járműjavító Vállalat* kijárata mellett állt a múlt hét folyamán az a csodálatos sátor, amelyben mindenki a valóságban láthatta a mesebeli *„terülj-terülj asztalkámat"*. Mert az asztal délután fél négyig üresen állt a sátor árnyékában, de pontban délután fél négyre *„megterült"*: sok-sok szinesfödelű könyv borította lapját, s az üzem MNDSZ-szervezetének tagjai kínálták a munkából hazatérő dolgozóknak az ünnepi könyvhét gazdag „portékáját".

Ilyen volt külsőségeiben a könyvhét — nemcsak a Landler-üzemben, hanem a többi nagyobb vasúti üzemnél, csomópontnál is. S a vasutas dolgozók sem mulasztották el az alkalmat, hogy megkeressék és megtalálják azt a könyvet, amihez a legnagyobb kedvük volt. Sok vasutas-vásárló és sok könyv talált egymásra a könyv ünnepi hetén.

A KÖNYV ÚJ BARÁTAI

A Landler-üzemben azonban nemcsak az elmúlt héten volt könyvhét. Az üzem kultúraktívái közül sokan állandó feladatukul tűzték ki a könyvek terjesztését, a kocsiosztályon például *Erdősi Jánosné* elvtársnő, a mozdonyosztályon *Patai Józsefné* elvtársnő, a gépi megmunkálóban pedig *Kerényi József* elvtárs sok hívet szereztek már a könyvnek. Az ünnepi könyvhéten is erős „konkurrenciát" támasztottak a könyvsátornak azzal, hogy kötelességüknek érezték: a könyv ünnepnapjain újabb és újabb olvasókkal gyarapítsák a könyv barátainak táborát. És nem is sikertelenül: például Kerényi elvtárs egymaga három nap alatt több mint 1200 forint értékű könyv eladásával járult hozzá a könyvhét sikeréhez, s olyan új barátokat szerzett a legnemesebb szórakozásnak, az olvasásnak, mint *Nagy Mária* és *Czéh Károly* lakatos, *Nagy Károly* és *Horváth István* esztergályos elvtársak.

★

TÍZEZER FORINT

Ezúttal a szem sokkal fürgébben járt, mint a kéz és ennek a tisztelet és a szeretet volt az oka. Mert a kéz magán viseli a foglalkozás jelét s bár tulajdonosának dicsősége, hogy mindenhez csak olajjal átitatott kézzel nyúlhat, mégis a szemnek akadt egyelőre több dolga. A becsületet kiharcolt olajos munkáskéz ezúttal háttérbe szorult.

Furcsa... Mi lehetett az oka, hogy az egyébként dolgos kéz csak munka után került előtérbe? A könyv. A könyvnek adták meg ezt a tiszteletet a *Szolnoki Járműjavító Vállalat* dolgozói, akik az ebédszünet alatt csak a szemükkel választották ki kedvenc könyvüket. Tolsztojjal, Jókaival, Mikszáthtal, Adyval, József Attilával, Déri Tiborral, Illés Bélával, Szabó Pállal, Veres Péterrel, Kocsetovval, Erenburggal, Fegyinnel, Thomas Mannal — a kiválasztottakkal — csak a munkaidő után került sor az igazi barátkozásra, parolázásra.

De hogy sor került rá, arra bizonyíték az idei ünnepi könyvhét első két napjának forgalma is. A járműjavító udvarán elhelyezett könyvsátorban *Cseh Gyuláné* az első két napon több mint tízezer forint ára könyvet adott el és alig győzött eleget tenni a sok kérésnek.

— Ezt tegye félre, legyen szíves... Majd este érte jövünk — hangzott innen is onnan is a kék munkaruhás vásárlók kérése, akik nem akarták olajos kézzel érinteni a könyveket.

Munkaidő után aztán végre kézbe kerültek a félretett könyvek s az erős munkáskezek féltő szeretettel lapoztak bele az oly sok nemes szórakozást kínáló, friss-szagú lapokba.

HÍREK

— **A vasutas-nap tiszteletére** befejezik a hatvani pályafenntartási főnökség dolgozói a Jászapátiban építés alatt álló fűtőházi mosdó- és étkezőhelyiség munkálatait.

— **Bizottság tanulmányozta** a Német Demokratikus Köztársaságban Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter vezetésével a német vasút szervezeti felépítését és működését. A tapasztalatokról Bebrits elvtárs előadásokat tartott. A nálunk is alkalmazható módszerek és szabványok bevezetésére az előkészítő munkálatokat megindították.

— **Súlyosnak ígérkező balesetet hárítottak** el Rákos állomáson Fodor Ferenc és Dombos János váltókezelők, Hercegh Rudolf térfelvigyázó és Lovas János forgalmi szolgálattevő. Éber szolgálattételükért 1000—1000 forint jutalomban részesültek.

— **A Szovjetnuió Komszomol főiskolájára** távozott Szücs Zoltán elvtárs, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztályának vezetője. Az alosztály vezetésével *Fiók János* elvtársat bízták meg.

— **Az MSZT fennállásának** tizedik évfordulója tiszteletére a vasúti főosztály MSZT-szervezete bensőséges ünnepséget rendezett. Az ünnepi beszédet Németh József elvtárs, vezérigazgatóhelyettes tartotta.

— **Kipróbálták és megfelelt** a várakozásnak az első két 600 lóerős Diesel villamosmozdony. Gazdaságosságukra jellemző, hogy általában másfél, esetenként két darab nagyteljesítményű gőzmozdony munkáját végzik el.

— **A vasúton kívülálló üzemek is gyárthatnak** szállítótartályokat. Ezeknek is meg kell azonban felelniök a containerekre vonatkozó nemzetközi előírásoknak. Még ebben az esztendőben ötven darabot készíttet el a Kohó- és Gépipari Minisztérium. Az Építési Minisztérium 330 darab szállítótartály gyártására tett ígéretet.

— **30 000 forint értékű társadalmi munkát** vállaltak a győri vasutasok a kultúrotthon 400 négyzetméter terjedelmű előadótermének újra parkettázásánál.

— **Újjáépítették** Budapest-Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermének kerthelyiségét. Ugyanitt két új söntés nyílt a közönség gyorsabb kiszolgálására.

— **Helyreigazítás.** Május 16-i számunkban *„Miért látnak mindent feketének a pirospaprika városában"* címmel cikket közöltünk *Kalocsa állomás* munkájáról. A cikk megjelenése után megállapítást nyert, hogy az abban feldolgozott egyes közlések téves információn alapultak. Így téves beállítású volt az a tájékoztatás, amelyet *Majláth János* vonatkísérő elvtárs személyével kapcsolatban adtak. A róla megjelent közlés — mint megállapítást nyert — nem fedi a valóságot.

LAKÁSCSERE

— **Kétszobás, komfortos lakással** (központi fűtéssel és gázzal) Budán vállalható házfelügyelői állás, lakáscserével. Feltétel: ugyancsak budai kétszobás lakás, esetleg komfort nélkül is. Érdeklődni lehet Dömös János házfelügyelőnél. Budapest, XI. ker. Badacsonyi út 2. szám alatt.

A vezetők felelőssége

Lapunk május 16-i számában olvastam *„A vezetők felelőssége"* című vezércikket. Elgondolkoztam. Nem könnyű jó vezetőnek lenni. Mégis mi ad erőt ahhoz, hogy megálljuk helyünket? Mit kell tennünk, hogy a dolgozók elismerjenek, elfogadjanak vezetőnek.

Fontos a szakmai tudás, de egymagában — állandó politikai képzés nélkül — nem sokat ér. A párt tanítása, útmutatása ad erőt, bátorságot a hibák feltárásához és kijavításához. Az, aki függetleníteni akarja magát a párttól, csak bukdácsol, nem képes vezetni, a szocializmus építésének fékje lesz. Ilyenre nincs szükség.

A vezető ismerje, becsülje beosztottjait. Tudja, kinek milyen a szaktudása, jelleme, politikai nézete, sőt ismerje még a családi életét is. Csak ennek birtokában képes a megfelelő embert a megfelelő helyre állítani, csak így tudhatja, kitől milyen eredményt várhat. A Landler Jenő Járműjavító VI. osztályán a jó termelési eredmények többek között a vezetők ilyen irányú munkájának is köszönhetők.

Támaszkodjunk munkatársainkra. Osztályomon a munkások bevonásával megalakult egy műszaki brigád. Feladata: a dolgozók kezdeményezését megvizsgálni, a helyénvalókat azonnal bevezetni. A dolgozókban kiapadhatatlan a kezdeményező erő. Ha azt látják, hogy a vezető hallgat a szavukra, megfogadja jó tanácsaikat, ez az erő fokozódik, szoros kapcsolat alakul ki beosztott és vezető között.

Végül néhány szót a fegyelmezésről. Ez sokszor komoly gondot okoz nekem. Van, amikor úgy látom, hogy szinte lehetetlen fegyelmezni. Az elavult gépek használata, az állandóan visszatérő munkáshiány, gyenge anyag nem egyszer fegyelmezetlenséget szül. Nehéz ilyenkor megtalálni az igazságot és a pártszervezet segítsége nélkül véleményem szerint lehetetlen.

Mindent összevetve a párt irányítása, a dolgozók támogatása nélkül nem lehet vezetni.

Fekete Ferenc
Landler Jenő Járműjavító
VI. osztály vezetője

SPORT

A VIT jelvényszerző versenyek sikeréért

A nyár folyamán a varsói V. Világifjúsági Találkozón másodszor rendezik meg a VIT sportversenyét. A szervező bizottság felhívta a részvevő országok ifjúsági szervezeteit, hogy a VIT népszerűsítésére rendezzenek jelvényszerző versenyeket.

A DISZ Központi Vezetősége, a SZOT titkársága és az OTSB elnöksége május közepén felhívással fordult a magyar ifjúsághoz, a magyar dolgozókhoz, hogy minél nagyobb számban vegyenek részt a versenyeken. Ezzel is fejezzék ki elszántságukat a béke és a haladás ügye iránt.

A jelvényszerző versenyek ugyanúgy, mint az MHK testnevelési rendszer, alkalmat nyújtanak újabb százezrek bevonására sportmozgalmunkba. A VIT jelvényszerző versenyek nagy segítséget nyújtanak az eddig sok hiányossággal küzdő MHK testnevelési rendszer új szabályzatának kidolgozásához.

Régi MHK rendszerünk egyik fő hiányossága az volt hogy a rendszeresen nem sportoló dolgozók helyett jobbára a sportolókat igyekeztek a mozgalomba bevonni. A pályán elért eredmények nem mindig tükrözték a valóságot. A versenyrendezők sok esetben liberálisan kezelték a teljesítményeket. Elferdítették MHK testnevelési rendszerünk valódi célkitűzését.

A VIT jelvényszerző versenyeknek kiinduló pontul kell szolgálniuk az új MHK testnevelési rendszerhez, tehát egy újnak próbaköve is. Sportvezetőink gazdag tapasztalatokat szerezhetnek ezeken, elsősorban a DISZ-bizottságokkal történő együttműködést illetően.

A jelvényszerző versenyek fontos feladatot rónak a DISZ szervezetekre, sportvezetőkre, a szakszervezeti bizottságokra. Be kell bizonyítaniuk, hogyan tudják bevonni a versenyekbe a fiatalokat, a dolgozókat, hogyan tudják biztosítani számukra a versenyzési lehetőséget. A versenyek alkalmasak a rendszeres sportolás megkedveltetésére. A hat versenyszám szintjeit azok is elérhetik, akik mint kezdők kapcsolódnak a sportolásba, sőt megfelelő felkészüléssel ezeket a szinteket túl is tudják szárnyalni.

A Törekvés SE országos elnöksége megtárgyalta a sportköri vezetőkkel a VIT jelvényszerző verseny jelentőségét, szervezési feladatait. Sok múlik a helyes kezdeten. A DISZ-bizottságok, a szakszervezeti sportfelelősök azonnal lássanak hozzá a mozgósításhoz, a helyes kapcsolatok kiépítéséhez. A versenyek június 15-én indulnak, elsősorban azokon a helyeken, ahol már befejezték a szakszervezeti sportünnepségeket. E téren szép eredményekkel dicsekedhet sportegyesületünk. Pécs, Miskolc, Székesfehérvár, Szob és Budapest területe kiválóan szervezte meg ezeket az ünnepségeket.

Az országos elnökség a jelvényszerző versenyek során legjobban dolgozó területet díszes serleggel jutalmazza. Dombovári József a miskolci terület sportelnöke versenyre hívta ki a jobb eredményekért valamennyi területet. A felhívás számszerűségre és minőségre egyaránt szól.

A jelvényszerző versenyen résztvehet minden 14. életévét betöltött férfi és nő. A versenyre a munkahely sportkörében lehet jelentkezni. Ott ahol nem működik sportkör, a jelentkezés a DISZ-szervezeteknél történik. A követelményeket a TSB-k által rendezett és ellenőrzött nyilvános versenyeken kell teljesíteni.

Az a részvevő, aki első alkalommal nem éri el a korcsoportjában előírt pontszámot, újabb versenyeken megkísérelheti a jobb eredmény elérését. Ilyen esetben valamennyi versenyszámnál a legjobb eredményeket kell figyelembe venni. A VIT jelvényszerző verseny feltételeit legkésőbb 1955. szeptember 1-ig kell teljesíteni.

A verseny keretében hat meghatározott versenyszámban indulnak a jelentkezők. Az értékelés pontozással történik. Az eredményeket meghatározott alapszinthez és alappontszámhoz hasonlítják.

A versenyszámok, alapszintek és alappontszámok a következők:

	Alapszint	Alappontszám	Pontszám kiszámítás
100 m. síkfutás	15 mp.	200	1/10 mp-ként + — 5 pont
Magasugrás	120 cm.	200	cm-ként + — 5 pont
Gránátdobás	40 m	200	m-ként + — 5 pont
400 m. síkf.	1 p. 20 mp.	200	mp-ként + — 5 pont
Távolugrás	4 m.	200	cm-ként + — 5 pont
Súlylökés	6.50 m.	200	cm-ként + — 5 pont

Korcsoportok	Elérendő pontszámok összege: férfiak	nők
I. 1940—41. évben születettek	900	500
II. 1935—39. évben születettek	1110	700
III. 1930—34. évben születettek	1200	800
IV. 1929. évben vagy korábban születettek.	1800	600

Az a részvevő, aki korcsoportjában az előírt pontszámot eléri, az V. VIT jelvényét kapja.

A jelvényszerző versenyek csak abban az esetben töltik be feladatukat, ha az ifjúsági vezetők, a sportvezetők a részvevőket meggyőzik arról, hogy jó eredményeket csak tervszerű, kitartó, rendszeres előkészülettel érhetnek el. A DISZ-szervezetek a mozgósításon túl segítsék a sportköröket, elsősorban az atlétikai szakosztályok vezetőit, edzőit a versenyekre való felkészülésben és a verseny rendezésében.

A DISZ-szervezetek, sportkörök fordítsanak nagyobb gondot a versenyek előkészítésére, zavartalan lebonyolítására. Biztosítsák az előírásnak megfelelő pályát, gondoskodjanak a felszerelésről és a jó versenyrendezésről. Ügyeljenek a versenyszabályok betartására, mert csak ezzel biztosítható a versenyek eredményessége.

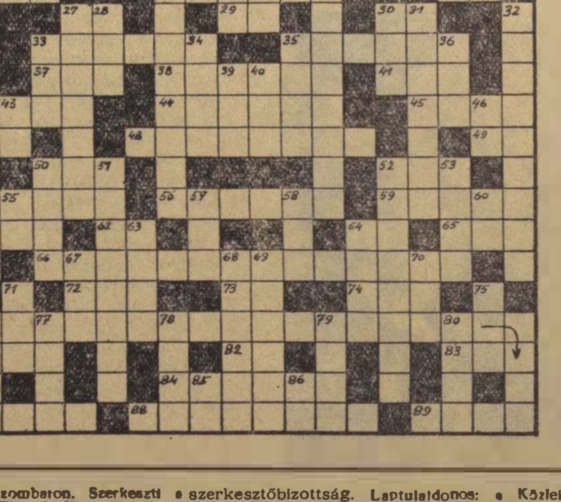
A DISZ-szervezeteknek a VIT jelvényszerző versenyre való mozgósítás és részvétel nagyszerű, felemelő feladat. Bízunk benne, hogy ezirányú cselekedetük is méltó lesz eddigi munkájukhoz, amellyel ezúttal nemcsak a magyar sport előbbrevitelét, az ifjúság nevelését szolgálják, hanem részeseivé válnak annak a nagy ügynek is, amelyet az V. VIT célul tűzött a fiatalok elé.

Keresztrejtvény X.

Vízszintes: 1. Június 22-én kezdődik Helsinkiben. 15. Parancsolói. 16. Shakespeare királya fonetikusan. 17. Matematikai rövidítés. 18. Ilyen a jó vasutas. 19. Színészek „munkahelye". 20. Állóvíz. 22. Estebéd. 23. Vigyázó. 24. Becézett női név. 25. Fedd. 27. Ételízesítő. 29. Erdélyben van! 30. O. F. 33. A szabadság dalnoka. 35. A cserje. 37. Árunak van. 38. Narancs idegen szóval. 41. Török katonai rang. 42. Ilyen csillag is van. 44. Hősi halott. 45. Nyitják-csukják. 47. Kád szélei. 48 Balesetet okozhat 49. Járunk rajta. 50. Jelez. 52. Nyakban viselik. 54. Magyaros ruhadarab. 56. Halfajta névelővel. 59. Legfőbb érték. 61. Állomás a budapest-pusztaszabolcsi vonalon. 62. Ellentétes kötőszó. 64. Személyes névmás. 65. Latin üdvözlés. **66. A hazánkban járt szovjet vasutas Komszomol küldöttség vezetője.** 72. Ilyen hal is van. (ék. fel.) 73. Régi mesefilm címe. 74. Állami Ellenőrző Központ keverve. **76. Június elsején országosan beindult.** 81. Égitest. 82. Majdnem sár. 83. Télen viselik. 84. Nyomatékkal. 87. Férfi név. 88. Cigaretta fajta. 89. Idegcsillapító.

Függőleges: 1. Szomorú. 2. Ilyen a szív. 3. O-val a végén Egyiptom fővárosa. 4. Egy, remetül. 5. Becézett női név. **6. A hazánkban járt szovjet vasutas Komszomol küldöttség egyik tagja.** 7. Cipész szerszám. 8. Rangjelző. **9. Állomás a bicske-székesfehérvári vonalon.** 10. Boga ikerszava. 11. Evőeszköz. 12. Régi jó ital 13. Ékezettel nulla. 14. Időmérő. 20. Tor. 21. A hét vezér egyike. 26. Alföldi város. 27. Búzavirág? Buzdít. 28. Időhatározó. 30. Orosz folyó. 31. Sejtés 32. Állomáson található. 33. Pár. 34. Perzsia mai neve. 35. Vissza: A Lett SZSZK fővárosa. 36. Csapategység 39. Kopasz keverve. 40. I-vel az elején figyelmeztető. 43. A jószívű igéje. 46. Te, latinul. 50. Folyondár 51. Rakd a ládába! 52. Kossuth-díjas költőnk vezetékneve. 53. Vissza: A mohamedánok szent köve. 55. Kimondott betű. 57 ... paripa. 58. Tinta. 60. Ékezettel 12 hónap. 63. Férfi név. 64. Lét. 67. Les. 68. Madár. 69. Izsákra való. 70. Régi űrmérték. 71. Amerikai Egyesült Államok. 75. Vissza: becézett leánynév. 76. Ontja. 77. Majdnem sport. 78. Apcra való. 79. Figyeli. 80. Szalonából sütik. 85. Sor szélei. 86. Izmokat köt össze.

Beküldendő. vízszintes 1. 66. 76. függőleges 6. 9. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. **Beküldési határidő:** június 22.



A IX-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Nyári menetrend életbelépése. Az újpesti vasúti híd avatása. Nyári időszámítás bevezetése. Nemzetközi gyermeknap.

Könyvet nyertek: Zsigmond János csapatirányító, MÁV Rakodási Főnökség, Szolnok teher-pu. Takács Gábor, MÁV ellenőr, Hatvan, Mohács-u 70. Földi Béla, MÁV szakmester, Hajduszoboszló Földvár-u 33. Kulinyi Sándor, Szeged, Katona utca 5.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztálin út 83 sz. — Telefon: 225—455, 429—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 25. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 JÚNIUS 20.

Koczkó Lajos váci forgalmi szolgálattevő a fallagos kocsimozgatás 102, a kocsitartózkodási idő 115 százalékos teljesítésével, késésmentes vonatindítással segíti az állomás tervteljesítését. (Kovács Géza felv.)

Hasznosítsuk a szovjet tapasztalatokat

Néhány héttel ezelőtt indult el a vasutas dolgozók új mozgalma, az összekapcsolt-mozgalom. Ezt a mozgalmat is a fejlődés parancsa hívta életre, a szovjet vasutasok tapasztalatai alapozták meg, mint annyi sok-sok értékes mozgalmunkat eddig. A *„2000 tonnás"* és az *„500 kilométeres"*-mozgalom összekapcsolása tette lehetővé, hogy még kedvezőbb feltételekkel folytathassuk a harcot a vasút önköltségének csökkentéséért, a nagy szállítási feladatok gazdaságos megoldásáért.

A Szovjetunió, a hős szovjet vasutasok a felszabadulás óta, az újjáépítés első percétől kezdve mellettünk állnak őszinte baráti és elvtársi segítséggel. A *Szovjetunió* a világ első olyan állama, amely szilárd tudományos alapokon épül és fejlődik, olyan tudomány alapján, amely a dolgozó nép érdekeit szolgálja. Ma már minden magyar vasutas előtt világos, hogy a tudományos megalapozottságú szovjet módszerek alkalmazása nélkülözhetetlen a vasuti szállítás feladatainak megoldásánál.

A felszabadulás utáni kezdeti időszakban azonban még nem értettük meg teljesen az élenjáró szovjet módszerek alkalmazásának döntő fontosságát. Tények sorával lehet bizonyítani, hogy sokkal nagyobb léptekkel haladhattunk volna előre szocialista vasutunk építésében, ha már a kezdeti időszakban is minden területen felhasználtuk volna az önzetlenül átadott szovjet tapasztalatokat. Legtöbbször a maradiság, merev ragaszkodás a régihez, sok esetben pedig az ellenség aknamunkája akadályozta a gazdag tapasztalatok széleskörű elterjedését.

Nem egy munkamódszer alkalmazásánál tapasztalhattuk, hogy — noha jelentős eredményekkel indult — nem tudott fontosságához méltóan elterjedni. Sokszor még azok a dolgozók is, akik a mozgalom „bölcsőjénél" ott voltak, akiknek kezdeményező ereje az indulás lendületét adta, később háttérbe vonultak, közömbösekké váltak. Miért? Az okok sokfélék. Összefüggnek elsősorban azzal, hogy a szakszolgálati ágak nem tekintették közös tulajdonuknak a mozgalmat, s ezek így szűkebb térre, egy-egy szakszolgálatra zsugorodtak. A mozgalmi szervek sokszor azt hitték, hogy elegendő elindítani a mozgalmakat.

A versenymozgalom, az új keresése, az újtípusú ember, a szocialista ember tulajdonsága. A pártszervezetek sok helyen azt tartották, hogy a munkaversenynek, a mozgalmak népszerűsítésének az üzemi bizottságok a kizárólagos gazdái. A szolgálati vezetők nem vették figyelembe, hogy minden verseny, minden mozgalom sikere az embereken, a dolgozókon múlik, nevelésük, oktatásuk, felvilágosításuk nélkül, „rendeleti úton" nem lehet a sikert kivívni.

Nem ismerték fel az MSZT-szervezetek, a DISZ-szervezetek sem, milyen hálás, szép feladat az újnak a népszerűsítése. Az MSZT-szervezetek, az aktívák rendezvényekre, kultúrműsorok szervezésére szűkítették feladatkörüket — úgy gondolták, ezzel a kétségtelenül hasznos munkával ki is merítették tennivalójukat. A DISZ-bizottságok és a szövetség tagjai gyakran szemelől tévesztették a Komszomol tanításait, azt, hogy az új iránt legfogékonyabb fiatalokat rávezessék az új utakra, arra az útra, amelyen *Sztahanov* járt és a komszomolisták ezrei járnak.

A nevelő, a felvilágosító munka, a szakmai oktatás sem mutatott rá a munkamozgalmak eredményeire, amelyek pedig minden esetben azt példázták, hogy előbbre viszik és gazdagabbá teszik munkánkat. A „2000 tonnás"-mozgalom, amely 1949. augusztus 15-én indult, 1950-ben már napi 11 817 tonna túlsúly továbbítását tette lehetővé, az idén, az első öt hónapban átlagosan napi 33 681 tonna túlsúly továbbításával járt, és a vonatok átlagos terhelését 17,58 százalékkal emelte. Az *„500 kilométeres"*-mozgalom rövid idő alatt többmillió forintos megtakarítást hozott. *Ivan Fjodorovics Panyin* elvtárs felejthetetlen látogatása, a szovjet tapasztalatok személyes átadása újabb lendületet adott a *túlsúlyos* és az *„500 kilométeres"*-mozgalomnak. A kiváló szovjet mozdonyvezető látogatását követő év folyamán a túlsúlyos-mozgalom 7 millió 318 479 forint, az *„500 kilométeres"*-mozgalom pedig 6 millió 536 640 forint megtakarítást jelentett népgazdaságunknak.

Csak a két legelterjedtebb mozgalomról hoztunk adatokat, pedig hosszan sorolhatnánk a szovjet tapasztalatok átvételének hasznosságát, beszélhetnénk a *Szolovjev-módszerről*, amely a mozdonyok fokozott karbantartásával nagymértékben megnöveli a gépek élettartamát. *Blazsenov* elvtárs személyes útmutatása nyomán alakult ki a mosástól-mosásig-mozgalom, amely a mozdonyok két mosójavítás közötti teljesítményét 1500 kilométerről — alacsony átlagot véve — 8000 kilométerre növelte. Ez 50—60 gőzmozdony és évi 25—30 000 tonna szén megtakarítását jelenti.

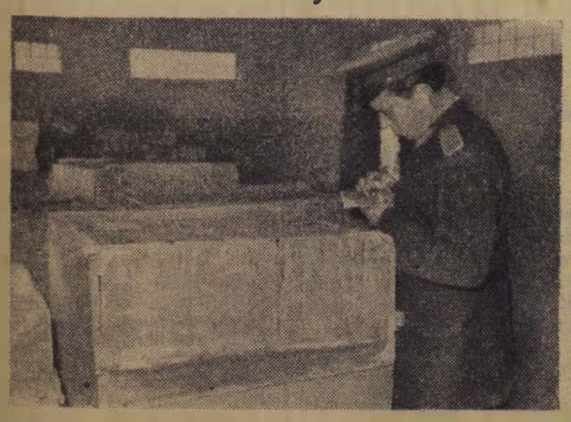
Szovjet tapasztalatokon alapul az irányvonatok rendszere, a menetirányító szolgálat, az iparvágányok grafikonszerinti kiszolgálása, az *Archipov—Lucskov*-féle csurgatásos és lökéssorozatos tolatási módszer, az üzemviteli tervezés bevezetése. Eredményesen alkalmazzuk a *Vorosin*, a *Nazarov*, a *Kovaljov—Koleszov*, a *Kuznyecov*, a *Lizsinszkij* módszereket a vasuti munka legkülönbözőbb területein. A pályafenntartásnál ma már nélkülözhetetlen a futószalagszerű felépítményi fenntartási rendszer, valamint a *Nefiedov-féle* folyamatos kisbrigádos felépítmény fenntartás.

Kevésbé ismert tény, hogy a hó elleni védekezés szovjet tapasztalatainak módszerét is sikerrel alkalmazzuk, ugyanígy a vízmentesítési munkáknál a vákuumos talajvízszint süllyesztési eljárást, a *Kocsnyev*-féle módszert a pályaudvarok felvételi épületeinek tervezésénél, valamint az áruk ésszerű kezelésének módszerét rakodóinkban.

A kiragadott példák is beszédes bizonyítékai, hogy nincs a vasuti munkának olyan része, ahol ne érvényesülnének a gazdag szovjet tapasztalatok. S ha a segítség sokrétűségét nézzük, világosan kell látnunk azokat a szinte felmérhetetlen értékeket, amelyeket széleskörű alkalmazásukkal nyerhetünk. Ugyanez azonban fordítva is érvényes: meg kell látnunk azt a nagy veszteséget, amely akkor éri vasutunkat és egész népgazdaságunkat, ha nem aknázzuk ki a szovjet tapasztalatok nyújtotta gazdag lehetőségeket. Minden vasutas dolgozót és elsősorban a vezetőket, az oktató tiszteket felelősség terheli, ha nem hasznosítják szolgálati helyük adottságain belül a szovjet munkamódszereket, ha nem igyekeznek minél hasznothajtóbban alkalmazni a termelékenység emeléséért, az önköltség csökkentéséért vívott harcban, ha nem törekszenek ésszerűbbé, könnyebbé tenni a saját és társaik munkáját.

Az élet parancsa a fejlődés — a fejlődéssel pedig csak úgy tudunk lépést tartani, ha szakítunk a maradisággal, ha széles kaput tárunk az újnak. A szovjet vasutasok, akik önzetlenül átadták tapasztalataikat, látogatásaik alkalmával őszinte örömmel nézik fejlődésünket, munkánk eredményeit s minden lehetőséget megragadnak, hogy még több segítséget nyújtsanak szocializmust építő munkánkhoz. A segítségért fejezzük ki hálánkat és köszönetünket azzal, hogy úgy élünk segítségükkel, ahogyan élni tudunk szabadságunkkal, új életünk adta lehetőségeinkkel.

Gondosan kezeljük az árut



Borbély Béla raktárnok a nyíregyházi kereskedelmi szolgálatnál, két hónapja tartja a sztahanovista szintet. Eredményesen küzd az áruk épségének megóvásáért, a számadáselválasztások kiküszöböléséért. (Kovács Géza felv.)

AZ ADOTT SZÓ KÖTELEZ

A húsz budapesti üzem felhívása nyomán az éves tervek túlteljesítéséért megindult verseny *első eredményei máris jelentkeznek a féléves tervek határidő előtti befejezésében.* Több vasúti szolgálati hely jelentette, hogy *befejezte félévi tervét.*

A KELETI FŰTŐHÁZ DOLGOZÓI

első félévi kilométer tervüket június 6-án, százelegytonnakilométer tervüket pedig június 2-án befejezték. A mozdonybrigádok eddig az időpontig 6800 tonna szenet takarítottak meg.

A villamos üzemrész június 16-án fejezte be első félévi százelegytonnakilométer tervet. A *motorüzem* dolgozói is szépen haladnak a félévi terv határidő előtti befejezése felé. Eddig már 31 500 kilogramm hajtóolajat takarítottak meg.

226 EZER FORINTOT TAKARITOTTAK MEG

Zahony fűtőház dolgozói, akik június 15-én fejezték be első félévi tervüket. A százelegytonnakilométer tervet 125, a mozdonykilométer tervet 111, a szénmegtakarítási tervet 118 százalékra teljesítették.

AZ ÉLÜZEMSZINT FOLOTT

vállalták félévi tervüket a *Debreceni Rakodási Főnökség* dolgozói olyan módon, hogy féléves tervüket június 10-re befejezik. *Vállalásuknak már június 7-én eleget tettek az élüzemfeltételek túlteljesítésével.* Egyidejűleg vállalkoztak a harmadik negyedévi terv túlteljesítésére. Megfogadták, hogy a vasutasnap tiszteletére a harmadik negyedévi tervet augusztus 7-re befejezik.

A SZTÁLINVÁROSI FŰTŐHÁZ

tiókműhelye a mozdonyok második negyedévi időszakos javítási tervét június 11-én teljesítette. Különösen jól sikerült a kocsijavítási terv teljesítése. Ebben a dolgozók 134,1 százalékot értek el. Az utazószemélyzet a százelegytonnakilométer terv 121,7, a mozdonykilométer terv 110,3 százalékos teljesítésével végzett jó munkát. Szénmegtakarításuk 116,81 tonna, ami 112,3 százalékos megtakarításnak felel meg.

KIEMELKEDŐEN SZÉP TELJESITMÉNNYEL

büszkélkedhet a szolnoki fűtőház is, amely a kocsijavító részleg kivételével *június 15-én befejezte negyedévi tervét.* Összes kilométer tervét június 11-én, haszonkilométer tervét 12-én, százelegytonnakilométer tervét 14-én, mozdonyjavítási tervét 15-én teljesítette. A széntakarékossági mozgalomban vállalt 5850 tonna szenet már június 15-én megtakarították és ettől a naptól kezdve *a második negyedév végéig megtakarított szénnel továbbítják vonatjaikat.* A kocsijavító műhely előreláthatólag június 22-re készül el második negyedévi tervével.

Ezekben a napokban valamennyi szolgálati helyen fokozott lendülettel törekszenek a dolgozók a féléves tervek határidő előtti befejezésére. A szerkesztőségünkhöz beérkezett jelentésekből kitűnik, hogy a többi között *Mezőcsát* állomás, *Salgótarján* fűtőház, *Diósgyőr-Vasgyár* állomás, *Aszód* állomás, *Veszprémvarsány* állomás és *Kazincbarcika* állomás jó munkaverseny teljesítményei adnak rá reményt, hogy a félévi tervek határidőelőtti befejezése ezeken a szolgálati helyeken is hamarosan megtörténik.

Gazdaságosabbá tesszük a szállítást

Jelentettük, hogy a *szolnoki csomópont* forgalmi és vontatási dolgozói, magukévá téve a Központi Vezetőség március 4-i határozatát, versenyt indítottak a mozdonyok gazdaságos kihasználása, a szállítás gazdaságossá tétele érdekében és vállalták, hogy tehervonatjaikat 20 százalékos többterheléssel továbbítják.

Elsőnek a debreceni csomópont dolgozói csatlakoztak a szolnokiak versenyfelhívásához. A forgalom dolgozói az irányvonatok számának növelése, a vonatok minőségi összeállítása és az elegytovábbítási terv feltétlen betartása mellett vállalták, hogy vonatjaikat 20 százalékos többterheléssel indítják. A vontatási dolgozók arra tettek vállalást, hogy a forgalmi szolgálat által összeállított túlsúlyos vonatokat a menetidő betartásával, a gazdaságosság figyelembevételével továbbítják.

Komló állomás forgalmi, vontatási és kereskedelmi dolgozói is csatlakoztak a felhíváshoz. A munka termelékenyebbé tételére vállalták, hogy tehervonatjaikat 15 százalékos többterheléssel indítják és ezzel december 31-ig mintegy 130 ezer tonna túlsúlyt továbbítanak. A tolatási egységidőt 3,8 percre csökkentve, év végéig 24 000 perc tolatási időt takarítanak meg. A kereskedelmi dolgozók az elegytovábbítás és a kocsiforduló meggyorsítása érdekében irányvonati tonnatervük 112 százalékos teljesítését fogadták meg.

Szeged csomópont dolgozói csatlakozásukban vállalták, hogy valamennyi tehervonatjukat 20 százalékos többterheléssel továbbítják. A vontatási részleg ígéretet tett, hogy valamennyi többterheléses vonatot a menetidő pontos betartása mellett műszaki nehézmény nélkül továbbítja.

KONGRESSZUSI ŐRSÉG

A DISZ II. kongresszusa nemcsak az ifjúság, hanem az egész magyar dolgozó nép ünnepévé vált. Erről tanuskodnak azok az eredmények, amelyeket a kongresszus tiszteletére a vasutas dolgozók elértek.

Rákoskrendező állomás forgalmi DISZ-brigádja június 10-én ünnepi műszako. kezdett a kongresszus tiszteletére. A brigád a műszak alatt fajlagos kocsimozgatási tervét 103, terhelési tervét 103, menetrendszerinti vonatindítási és kocsitartózkodási tervét 102 százalékra teljesítette.

Hatvan állomás dolgozói a DISZ kongresszus tiszteletére tett vállalásaikat a június 14-től terjedő időszakban minden tényezőnél túlteljesítették. Különösen jó eredményt értek el átlagos terhelésük 109, fajlagos kocsimozdítási tervük 117 és kocsikifutási tervük 113 százalékos teljesítésével.

Dombóvár állomáson június első dekádjában *Szabados Sándor* forgalmi szolgálattevő *DISZ*-brigádja került a verseny élére, terhelési tervének 105, kocsitartózkodási tervének 126 százalékos teljesítésével. A második helyet a *Rákosi*-brigád foglalja el, harmadik a *Kossuth*-brigád.

Kaposvár állomás fiataljai is jó munkával készültek a kongresszusra. *Sóla Sándor* gépkísérő a vonatok menetrendszerinti indításánál májusban 112 százalékot ért el. *Pető Ferenc* kocsirendező, akit nemrég vettek fel a DISZ-be, fajlagos kocsimozgatási tervét a vállalt 105 százalék helyett 122 százalékra teljesítette. Az állomás fiataljai megalakították a DISZ-őrjáratot, a szocialista tulajdont védelmező brigádot és ezen kívül energiatakarékossági mozgalmat kezdeményeztek. *(Kert Sándor leveléből.)*

Öt állomás versenye az élüzemszintért

Amikor az első negyedévben *Törökszentmiklós* állomás dolgozói elnyerték a kitüntető élüzem címet, megfogadták, hogy a második negyedévben is megtartják azt. A munkalendület növelése érdekében versenyre hívtuk *Fegyvernek, Kisújszállás, Karcag, Püspökladány* állomásokat. Élénk verseny alakult ki az öt állomás között és különösen Karcag állomás lett komoly versenytársunk, mert már második hónapja teljesíti az élüzem szinteket. De mi is állunk ám szavunkat. A májusi eredmények így alakultak: kocsitartózkodás 119, fajlagos kocsimozdítás 120, kocsikihasználás 152, feladás 115, leadás 116 százalék. Baleset ebben a hónapban sem fordult elő.

Dolgozóink közül *Papp Ferenc* forgalmi szolgálattevő és brigádja, *Geszti Imre* forgalmi szolgálattevő és brigádja már második hónapja teljesítik a sztahanovista szinteket, a kereskedelmi szolgálatnál *Volcsánszki Sándor, Dobi Imre, Nagy Ferenc* kocsirakományos raktárnokok pedig már ötödik hónapja. De valamennyi dolgozó hozzájárul ahhoz a törekvéshez, hogy állomásunk a második negyedévben is élüzem legyen.

Juhász Péter, állomásfőnök

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A bírálat és önbírálat fejlődésünk hajtóereje

Írta: Hajdu József, a pécsi igazgatóság vasút politikai osztályának vezetője

Dolgozó népünk pártunk vezetésével, az elmúlt tíz év alatt nagyszerű eredményeket ért el a szocialista gazdasági rend építésében. Az eredményekre büszkék vagyunk, de tovább akarunk haladni. A fejlődés biztosítéka a munka közben elkövetett hibák rendszeres feltárása és kijavítása. Ezért a pártban rendkívül nagy szerepe van a bírálatnak és önbírálatnak, amely fejlődésünk legfőbb hajtóereje. Az uralkodó forradalmi párt a bírálat és az önbírálat segítségével ellenőrzi tevékenységének helyességét és gondoskodik a hibák megszüntetéséről.

Éljünk fejlődésünk fegyverével

A bírálat és önbírálat fejlesztése minden pártszervezet, minden kommunista kötelessége, a jó munka alapja. A pécsi igazgatóság területén működő pártszervezetek többsége helyesen értelmezi és alkalmazza a bírálat és önbírálat fegyverét. Ez az alapja annak, hogy egészségesen fejlődnek pártszervezeteink, mind jobb lesz a pártmunka.

Igazgatóságunk területén — főleg a nagyobb pártszervezeteknél — hiba volt a tagdíjfizetéssel és elszámolással. A pártvezetőségek nem tulajdonítottak jelentőséget a tagdíjfizetésnek, erre nem mozgósították aktíváikat. Több pártszervezet vezetősége — főleg a márciusi párthatározat előtt — olyan nézetet vallott, hogy a szervezeti szabályzatban rögzített progresszív tagdíjfizetést lehetetlen betartani. *Nagykanizsa* fűtőház pártvezetősége, élén a párttitkárral, nyolc hónappal ezelőtt még úgy vélekedett, hogy nem lehet a 80 százalékon aluli tagdíjfizetési átlagot megjavítani és ne is szabjon megjavítására feladatot a politikai osztály.

A politikai osztály tanácsára számos pártszervezetnél a vezetőségi ülés és a taggyűlés napirendjére tűzték a tagdíjfizetés helyzetét. Ez történt Nagykanizsán is. A párttitkár elvtárs a pártvezetőségi ülésen és a taggyűlésen elismerte állásfoglalása helytelenségét. Helyes feladatokat szabtak, azokat következetesen végrehajtották, s jelenleg Nagykanizsa fűtőház pártszervezetében minden párttag eleget tesz tagdíjfizetési kötelezettségének.

A hibák feltárását kövesse a kijavítás

Számtalan más példa is van arra, hogy amikor a pártszervezetek vezetőségei helyesen mutatták meg a hibákat és mozgósítani tudták azok kijavítására a tagságot, valamint a pártonkívülieket, gyorsan javultak az eredmények. *Kaposvár* állomáson a felszabadulási verseny idején baj volt a kocsitartózkodási idővel. A pártszervezet taggyűlésen foglalkozott ezzel, ahol számos javaslat, vélemény hangzott el a hiba megszüntetésére. A pártvezetőség egyénenként is foglalkozott azokkal a párttagokkal, akiknek munkája kihat a kocsitartózkodási időre és példamutató munkára sarkallta őket. Azóta Kaposváron jelentősen megjavult a munka, csökkent a kocsitartózkodási idő.

Ez a példa is bizonyítja, hogy a hibák feltárása és az azt követő helyes intézkedések növelik a pártszervezet tekintélyét, erősítik vezetőszerepét és szorosabbra fűzik a párttagok és pártonkívüliek kapcsolatát, amely leghívebben a javuló eredményekben tükröződik. Ebből következik: feltétlenül biztosítani kell, hogy *a bírálatot és önbírálatot nyomon kövesse a hibák gyors és maradéktalan felszámolása.*

A bírálatot egyre gyakrabban felsőbb szervre és személyre való tekintet nélkül alkalmazzák a vasutas pártszervezetekben. Több pártszervezet titkára bírálta a politikai osztály, elsősorban az instruktorok munkáját. De bírálták az igazgatóság szakmai osztályainak vezetőit is, többek között azért, mert kiutazásukkor nem keresik fel a pártszervezet vezetőit, nem hallgatják meg véleményüket. Elsősorban ennek köszönhető, hogy megjavult a politikai osztályon az instruktori munka és a szakvezetők is egyre többször igénylik a pártvezetőségek segítségét.

Csak elvétve akad már olyan eset, mint ami előfordult Dombóvár állomás pártszervezeténél. Dombóváron taggyűlésen bírálták az állomásfőnököt, aki a bírálat után önkritika helyett többek között így nyilatkozott: *„... nehogy azt higyjék, hogy az élüzem cím elnyerése a pártszervezet érdeme. Ez mind a szakvonal érdeme, sőt, hogy az oktatási munka jól sikerült, ez is a szakvonal érdeme ..."* A párttagság nem értett egyet az állomásfőnökkel. A pártvezetőség is foglalkozott az állomásfőnökkel, aki később — bár nyilvánosság nélkül — elismerte hibáját.

A dolgozók nemcsak bírálják a fogyatékosságokat, hanem részt is vesznek a hibák kijavításában. Csaknem naponta jeleznek egyszerű párttagok, pártonkívüliek különböző hibákat és tesznek javaslatot azok kijavítására. *Pécs* állomáson előfordult, hogy kulákcsemetét javasolt a szolgálati vezető tanfolyamra. A párttagok — amikor tudomásukra jutott — helytelenítették ezt. A szakmai vezető később elismerte hibáját, belátta, hogy alaposabb, éberebb munkát kell végezni a káderjavaslatok készítésénél.

A dolgozók javaslatait figyelmen kívül hagyni a legnagyobb bűn, a legsúlyosabb felelőtlenség. Az alulról jövő jelzéseknek, bírálatoknak rendkívül nagy a jelentőségük. A legjobb vezető figyelme sem terjedhet ki mindarra, amit észrevehet, feltárhat a dolgozók ezreinek figyelme, felelősségtudata. Arra kell törekedni, hogy olyan légkör alakuljon ki, amelyben a dolgozók százai tárják fel a hibákat és maguk lépnek fel a hibák ellen. Fontos feladat arra nevelni a vasutas dolgozók ezreit, hogy ne tűrjék meg a fegyelmezetlenséget, a pazarlást, ne menjenek el szótlanul a szervezetlen munka, a szocialista tulajdon elleni vétségek, a visszaélések mellett. Ilyen légkör csak akkor alakulhat ki, ha a bírálatot, önbírálatot a pártélet mindennapi szerves részévé tesszük.

Lépjünk fel erélyesen azok ellen, akik figyelmen kívül hagyják a dolgozók észrevételeit, vagy éppen üldözik azokat, akik bírálni „merészelnek". Biztosítani kell, hogy minden párttag és pártonkívüli félelem nélkül bírálhasson, adhassa elő panaszát, tehesse meg bejelentését. Minden kommunistának kötelessége fellépni a bírálat nyílt, vagy burkolt elfojtása ellen. Erre kötelez a szervezeti szabályzat is, amely kimondja, hogy a bírálat elfojtása összeférhetetlen a párthoz való tartozással.

Csak a bírálat és önbírálat, különösen az alulról jövő bírálat segítségével lehet elérni, hogy állandóan fokozódjék a párttagok aktivitása, öntevékenysége, feltáruljanak és megszűnjenek a fejlődést akadályozó hibák, mert ez a feltétele annak, hogy eredményesen harcolhassunk a vasúton is a Központi Vezetőség határozatainak sikeres végrehajtásáért.

A szabadságolási ütemterv betartása az egyenletes termelést segíti

A zökkenőmentes, egyenletes termelés egyik fontos feltétele *a jó szabadságolási ütemterv.* Rendkívül fontos, hogy a szakvezetés az üzemi bizottsággal egyetértésben úgy készítse el a szabadságolási tervet, hogy a termelés ne érezze meg a szabadságon levők hiányát, ugyanakkor a legteljesebb mértékben érvényesüljön a dolgozóknak a pihenéshez való joga.

Az ütemterv akkor felel meg ezeknek a követelményeknek, ha a szabadságok kiadása nem a nyári hónapokra torlódik össze, hanem arányosan eloszlik a különböző évszakokban. Különösen szem előtt kell ezt tartani a vasútnál, ahol a nyári és az őszi forgalom idején fokozott szükség van a munkaerőre.

A nyári forgalom megkezdődött, az év a feléhez közeledik. Lássuk, hogyan tartották be eddig a szabadságolási ütemtervet az ország legnagyobb személypályaudvarán, *Budapest—Keleti állomáson.*

A Keletiben tavaly csak úgy tudták teljesíteni a szabadságolási tervet, hogy az elmaradt szabadságok kiadását 1955. március 31-ig engedélyezték.

Az idén igyekeztek úgy elkészíteni a tervet, hogy már az első negyedévben, a csökkentett személyforgalmú téli időszakban minél több szabadságot adjanak ki. Az egész évre beütemezett 8205 napból 1025 szabadságnapot terveztek az év első három hónapjára. Ez nem is olyan nagy szám, mégsem tudták betartani: csak 917 napot adtak ki, ami 89 százalékos teljesítésnek felel meg. Igaz, hogy ebben az időszakban 15 vonatkísérő hiánya volt az állomásnak s több vonatkísérő emiatt nem tudta kivenni szabadságát.

Áprilisban nem változott lényegesen a helyzet. Májusban az idő jobbrafordultával kevesebb lett a beteg, többen mehettek szabadságra. 1050 előirányzott napból 1002-öt kiadtak, a tervteljesítés elérte a 95 százalékot. Ebben a hónapban a terv nem teljesítése mellett is örvendetes az, hogy az előirányzott 366 nap helyett 456-ot adtak ki a málházóknak, a hivatalsegédeknek, a takarítóknak és egyéb hasonló beosztású dolgozóknak.

A szakvezetésnek és az üzemi bizottságnak a pártszervezet irányításával arra kell törekednie, hogy júniusban megszüntessék a lemaradást és a nyári hónapok alatt az ütemterv pontos betartásával az évi tervnek legalább 60—65 százalékát teljesítsék, s összel, amikor a súly a teherforgalomra terelődik, mint személypályaudvarnak aránylag könnyebb lesz a dolga, sikeresen teljesítheti a szabadságolási tervet.

HÁROM NÉV A DICSŐSÉGKÖNYVBŐL

Serlegek, vázák sorakoznak a Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség Nyugati pályaudvari főnöki szobájának üvegszekrényében.

A serlegek között két piroselyembe kötött könyv: az egyik a főnökség idei, első kollektív szerződése, a másik a „Dicsőségkönyv", amelyet az 1953-as vasutas napon „avattak".

Azóta tizenhat dolgozó neve került a könyvbe.

— *A Dicsőségkönyvet azzal akarjuk értékessé tenni,* — mondja *Csizmadia Ferenc* elvtárs, a főnökség vezetője —, *hogy csak a legkiválóbbak nevei kerülnek bele.*

A könyv első oldalára írták *Ottó Béla* szerelvénylakatos nevét, aki harminchetedik éve dolgozik a műszaki kocsiszolgálatnál, ismeri a szakma minden csínját-binját. Hozzá járnak tanulni a fiatalok. Ezért mondogatja Béla bácsi: — *ha elmegyek nyugdíjba, egy kis rész itt marad belőlem. Tanuljatok szorgalmasan, mert a tudás becsületet szerez.*

De nézzünk egy másik nevet. A következő vasutasnapon beírtak között *Bodor Ferenc* főműhelyvezető neve áll legelől. A műhelyben így jellemzik: Csupa energia ember. Ha a föld alól is, de előkaparja az anyagot. Munkatársai szeretik, mert látják, hogy nemcsak a munkát követeli meg, hanem maga is példamutatóan dolgozik. Bizony, sokszor megtörténik, hogy nem érkezik meg időben az anyag, s ha *Bodor* elvtárs nem futkosna, sokat kellene állniok a dolgozóknak. Jó munkája nagyban hozzájárult ahhoz, hogy az utóbbi két negyedévben elnyerte a főnökség az élüzem címet.

Az idei élüzemavatás napján került a „Dicsőségkönyv"-be *Horváth József* műszaki kocsimester neve. Felül van a hatvanon, sztahanovista, a szakma kiváló dolgozója. Éjjel ő a főnök helyettese, ő felel mindenért.

— *Még nem láttam ilyen körültekintő embert* — mondja *Csizmadia* elvtárs. *Nyugodtan alhatom, nem kell félni, hogy valami baj történik.*

Horváth elvtárs irányítja éjjelenként az érkező és induló vonatok karbantartási munkáit, az üzemeltetést és a tisztítást. Inkább kétszer megvizsgálja a kocsikat, mint egyszer sem.

Három név a legjobbak közül. Mindannyian megbecsült és szeretett dolgozói a főnökségnek. Jó munkájuk emlékét ott őrzi majd hosszú időre a Dicsőségkönyv, amely máris hagyománnyá, az üzem élő történetkönyvévé vált.

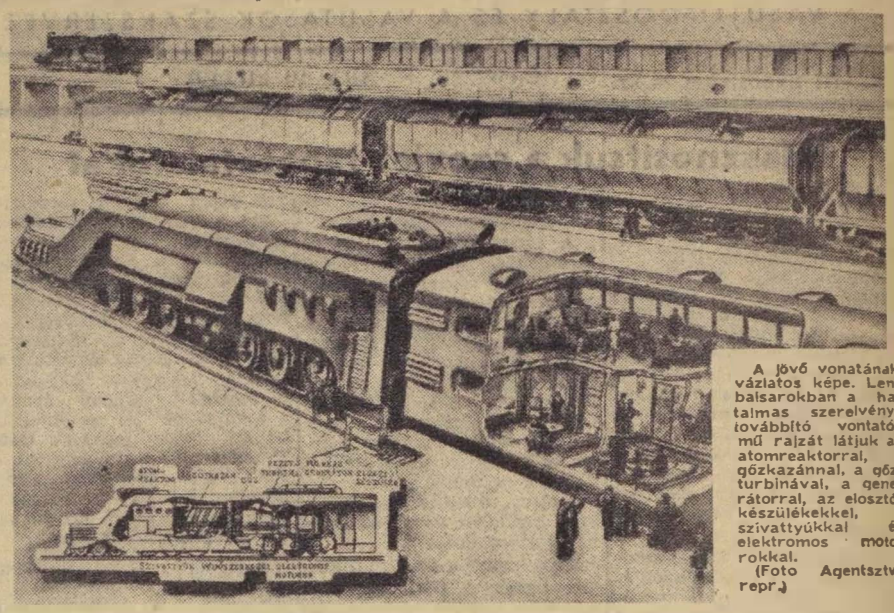
Nemzetközi ÉLET

A jövő vasúti fővonala

Írta: J. Moralevics, mérnök

Az ipar és mezőgazdaság egyre nagyobb ütemben fokozza termelését. A gépeket, gabonát, fűtőanyagot és a fogyasztási cikkek tömegét elsősorban vasúton szállítják. Ezért rendkívül nagy feladatok hárulnak a szovjet vasutakra. A moszkvai Metró szerelvényei másfél—két percenként követik egymást, de a felszíni vasútvonalakon ilyen rövid időközt elérni lehetetlen. Mi történik hát 20—30 év mulva? Hogyan szállítják el a vasutak a roppant nagy teheráradatot?

A vasútvonalak szállítóképességét a vagonok teherbíróképességének fokozásával lehetne növelni. Igen ám, de ha ezeket a rendkívül nagy kocsikat magasítják vagy szélesítik, igen sokat vesztenek stabilitásukból. Ha hosszúságukat növelnék, messzire nyúlnának a szerelvények, ez pedig nehezíti a közlekedést az ívekben.



A jövő vonatának vázlatos képe. Lent balsarokban a hatalmas szerelvényt továbbító vontatómű rajzát látjuk az atomreaktorral, a gőzkazánnal, a gőzturbinával, a generátorral, az elosztókészülékekkel, a szivattyúkkal és elektromos motorokkal. (Foto Agentsztvo repr.)

Mi történne, ha az 1524 milliméteres nyomtávot — mondjuk, négy és fél méterre növelnék? Ebben az esetben a vasúti teherkocsik magassága, szélessége és hosszúsága megháromszorozódna. Minden egyes kocsiban huszonhétszer annyi teheráru férne, vagyis 60 tonna búza, vagy építőanyag helyett 1600 tonna. Ez több mint 25 darab hatvantonnás kocsi teherbírása: egy hosszú tehervonat rakománya belefér egyetlen vasúti kocsiba! A háromszoros nyomtávolságú vasutak átbocsátó képessége megtízszereződik.

A Szovjetunióban helyezték üzembe a világ első atomerőművét. A szovjet tudósok és mérnökök most azon dolgoznak, hogy megfelelő atommotorokat tervezzenek a közlekedés számára.

Az atomfűtőanyag alkalmazása igen gazdaságos és előnyös lenne a vasúti közlekedésben. Készíthetnek olyan hajtóműveket, amelyek a már ismert elv alapján működnek: az atommáglya gőzturbinát hajt, amely viszont a generátorban áramot fejleszt, hogy azzal táplálja a vontatómotorokat. Célszerű az atommáglya és a gázturbina összekapcsolásából adódó változat is. A legérdekesebb lehetőség az, hogy rádióaktív elemekből atom villamosakkumulátorokat készítenek, amelyek kicserélés nélkül évtizedeken át áramot szolgáltatnak a villamosmotorokhoz.

Az újabb, rendkívül széles nyomtávú vasútvonal nagy mértékben növelné az utasok kényelmét. Ezek a személyszállítókocsik emeletesek lesznek. Leginkább kerekeken járó hajókhoz hasonlíthatnánk őket. A széles folyosó két oldalán helyezkednek el a tágas földszinti fülkék. Az emelet nagyrészét szintén az utasfülkék foglalják el, a fennmaradó részbe jut a szalon, a büfé, vagy az étterem. Az utasok örök ellensége, a por és füst száműzve lesz ezekből a kocsikból. A levegőt szűrőberendezések tisztítják és automata készülékek tartják a kívánt hőmérsékleten. A mai vasúti kocsikban még az egyszerű zuhany is ritkaságszámba megy, az emeletes expresszekben nemcsak zuhanyozók, hanem fürdőszobák is lesznek, de talán még úszómedencék is.

A jelenlegi nyomtáv mellett a 100 kilométeres sebesség már tekintélyesnek számít. Az ilyen gyorsaságnál a vasúti kocsik már érezhetően imbolyognak és fárasztja az utasokat. Az új nyomtávnál az aránylagos sebesség nem növekszik, de a tényleges sebesség óránként több mint 200 kilométer lesz.

Néhány szót kell szólni magukról az új vasútvonalakról is. Megszoktuk, hogy a vasúti töltések vízszintes szakaszai emelkedőkkel és lejtőkkel váltakoznak. A vonat egyenesben robog, majd csikorognak a fékek és a drága mozgási energia a féktuskókon és a kerékabroncson fölöslegesen elpazarlódó meleggé változik. A kapaszkodón viszont csökken a szerelvény sebessége és a mozdony sokkal több fűtőanyagot fogyaszt, mint a vízszintes szakaszon. Megkérdezhetjük: vajon miért nem építették mindenütt vízszintesen a vasútvonalakat?

A vállalkozók nem gondoltak arra, hogy nehezebbé válik a forgalom, csökken a vonatok sebessége és a vasútvonalon drágul az üzemeltetés. A fő feltétel az volt, hogy a mozdonyok felvigyék a szerelvényt az emelkedőre és hogy a fékek ellensúlyozzák a lejtési viszonyokat. Az elkészült vasútvonal minden egyes méterét a munkások verejtéke öntözte, akik számára a talicska volt a legkorszerűbb építőgép. Egy híd építése már eseményszámba ment akkoriban.

A rendkívül széles nyomtávú vasútvonal nem alkalmazkodik majd a terepviszonyokhoz. A roppant exkavátorok tíz és tízkilométer hosszúságban készítik a töltéseket és bevágásokat. A folyókon keresztül magas hidak ívelnek át. A nagyszabású szovjet építkezések bebizonyították, hogy az ilyen típusú munkálatok a megszokott hatalmas ütemben végezhetők a Szovjetunióban.

(A Tyehnyika Mologyozsi 1955. évi 3. számából.)

Befejeződött az angol vasutassztrájk

A mozdonyvezetők és fűtők sztrájkja június 14-én este a Mozdonyvezetők és Fűtők Egyesült Szakszervezete és a közlekedési bizottság között létesült megegyezéssel véget ért.

A megegyezés értelmében a közlekedési bizottság kötelezte magát, hogy a munka újrafelvételétől számítandó hét napon belül tárgyalást indít a vasutasok szakszervezeteivel azon elv alapján, hogy magasabb bér jár a különleges felelősségért. Megegyeztek a felek abban, hogy a munkaügyi minisztérium pártolja a döntőbírót nevez ki, aki a felek meghallgatása után meghatározza a meggyőződése szerint méltányos összegeket az elintézés alapjául. A döntőbíró Lord Morris, a legfelső bíróság tagja. Lord Morris legkésőbb június 21-én kezdi meg a tárgyalásokat.

A közlekedési bizottság kijelentette, hogy senkit sem ér majd hátrány a sztrájkban való részvétel miatt.

A munkafegyelem megszilárdítása a termelékenység emelője

Az építési- és pályafenntartási szolgálatnál — különösen a pálya forgalombiztos állapotban tartásánál, a felújítási és az építési munkák határidőre történő elvégzésénél — nagy nehézségeket okoz a munkaerőhiány.

Nagyrészt a munkaerőhiány miatt szaporodtak a fegyelmezetlenségek, nőtt az igazolatlanul mulasztók száma, növekedett a munkásvándorlás. Különösen az építési szolgálatnál sok a javítanivaló. Amíg a fenntartási szolgálatnak többé-kevésbé sikerült állandó törzslétszámot kialakítani, addig az építési munkáknál négy-öt hónap alatt kicserélődött a teljes létszám. *Miskolc* térségében például a 218 új felvételtel szemben 226 munkás távozott — ennek fele önkényesen.

Jelenleg többezer hiányzik a szakszolgálatnál és ugyanakkor, például áprilisban mintegy

tizezer munkanap esett ki a termelésből igazolatlan mulasztások miatt.

Ennek több mint kilencven százaléka esik az építési szolgálatra. Az igazolatlan munkanapok csaknem ötszáz ember egyhónapi munkakiesésével egyenlőek. Magas a más címen mulasztott napok száma is: nagymérvű az állásidő, indokolatlanul magas a betegszázalék. A nyilvántartott létszámnak mintegy 25—30 százaléka egyáltalán nem, illetve munkaidejének alig több mint kétharmad részében dolgozik. A fegyelmezetlenség, a munkaerővándorlás, a betegszázalék említett alakulása nagyban gátolja az önköltség csökkentését, a termelékenység emelését.

A munkafegyelem megszilárdítása az egyetlen lehetőség,

amivel segíthetünk ezeken a bajokon. A budapesti igazgatóság területén például 153 185 állásórát számoltak el az első negyedévben és ez alatt 57 143 túlóra is felmerült.

Sok helyen nem használják ki a munkaidőt: a munkát később kezdik és korábban fejezik be. Ez szintén tetemes időkiesést jelent. Az *Újmiskolci* pályafenntartási főnökség *eger-putnoki* vonalán a június elején tartott ellenőrzéskor megállapították, hogy a munkaidő lejárta előtt már félórával abbahagyták a munkát, s ugyanakkor itt még a minimális munkaerő biztosítása is nagy nehézségekkel jár.

A külszolgálati vezetők elnéző magartatásának láttára sok becsületesen gondolkozó ember is kedvét veszti. Különösen akkor, ha azt látja, hogy a fegyelmezetlenek — a törvényes rendelkezések ellenére — megkapják a dolgozóknak járó kedvezményeket és juttatásokat. A külszolgálati vezetőknek, az üzemi bizottságoknak a helyi pártszervezetek segítségét kell kérniök, hogy a munkafegyelmet megszilárdíthassák. Javítaniuk kell a politikai munkát a dolgozók között és nem kell viszszariadniuk attól sem, hogy

a rendelkezésre álló törvényes eszközökkel is éljenek.

Ahhoz, hogy a dolgozók megszeressék a vasutat, hogy sikerüljön kialakítani egy állandó munkáslétszámot — biztosítani kell a dolgozóknak járó szociális juttatásokat. A munkásszállásokat, a laktanyákat a dolgozók második otthonává kell tenni, olyanná mint a *balatonfüredi* pályafenntartási laktanya, ahol a szobákban tiszta ágynemű, tollpárna, virágok stb. teszik kellemessé a pihenést, bensőségessé, az otthonhoz hasonlóvá a laktanyát.

A munkafegyelem megszilárdítását segíti a megbízható, pontos bérelszámolás, a dolgozók tájékoztatása a keresetükről. Ha a dolgozó bízik a bérelszámolásban, nyugodtan dolgozik és nem fecsérli idejét reklamációkra, nem fékezi munkája lendületét a bizalmatlanság és végül az „utánajárás".

A munkaerőhelyzet javítása országos feladat. Rohamosan fejlődő népgazdaságunk egyre több munkaerőt igényel. Meg kell becsülni, biztosítani kell a dolgozók rendeletekben, törvényekben lefektetett jogait, de ugyanakkor szigorúan meg kell követelni a példás munkafegyelmet s a becsületes munkát.

Bertók Károly,
a 6/E-osztály vezetője.

Keresetcsökkenést jelent-e a normarendezés?

Amikor a *Gyöngyösi Kitérőgyárban* híre terjedt a normarendezésnek, egyes részlegeknél észrevehetően *lelassult a munka.* Itt is, ott is összedugták a fejüket néhányan és megkezdődött a suttogás, hogy *„nem kell úgy nyomni a gombot, mint eddig"*, mert minél magasabb a százalék, annál többet vesznek le belőle, annál szorosabb lesz az új norma. A teljesítményértékelők azonban hamar felfigyeltek a jelenségre. A párt- és szakszervezeti bizalmiak sem hagyták a fülük mellett elmenni a híresztelést, *Varga* párttitkár, *Glocsek* ÜB-elnök és *Heiszler* igazgató elvtárs sem volt rest. Mozgósították a bizalmaikat, a művezetőket s azok megmagyarázták a dolgozóknak a normarendezés jelentőségét, s azt hogy: *az új normák kiszámításánál nem a legutolsó teljesítményeket veszik alapul, hanem a múlt esztendő utolsó negyedének átlagát.* Így aztán hamar megnyugodtak a kedélyek, a munka ismét a rendes kerékvágásba terelődött.

Normarendezés előtt a műhelyekben

De a normarendezés ügye továbbra is élénken foglalkoztatta a dolgozókat. Nagy érdeklődés előzte meg a júniusi termelési értekezletet, amelytől a július 1-én bevezetésre kerülő új normák ismertetését várták.

A termelési értekezlet délelőttjén már nyoma sincs az üzemben a riadt hangulatnak. A fűrésznél, a gyaluknál, a marógépeknél, a szerszéldében higgadtan, bizakodóan beszélnek a normarendezés eshetőségeiről és azzal az eltökéltséggel, hogy *július 1-től még keményebben dolgoznak, hogy az új normák bevezetése a termelékenységgel együtt a keresetet is emelje.* Többen azt mondják: ideje is már a normarendezésnek, mert *helytelen kereseti arányok alakultak ki az üzemben.* A fúrósok például, akiknek munkája kisebb szakképzettséget igényel, mint a rajz után, pontos beállításokkal dolgozó gyalusoké — aránytalanul többet keresnek emezeknek.

A normakérdés a termelési értekezlet előtt

A délutáni termelési értekezletre megtelt a tágas ebédlő. Meglátszott a termen és az értekezlet lefolyásán az egy héttel előbb megtartott bizalmi értekezlet jó előkészítő munkája. Igaz, hogy a *termelési bizottság nem foglalkozott eléggé az előkészületekkel, műszaki konferenciát sem tartottak,* ezt azonban az utolsó napon pótolta a műszakiakkal rögtönzött megbeszélés.

Heiszler igazgató elvtárs beszámolója alapos volt, kritikus, san és önkritikusan foglalkozott a problémákkal.

— A Központi Vezetőség márciusi határozata hű tükörképet adott a mi hibáinkról is — mondotta. — Üzemünkben a munka termelékenysége az utóbbi időben nem emelkedett, hanem csökkent, viszont nőtt az önköltség és a selejt. A vállalatvezetés felszámolja eddigi elnéző magatartását és a *jövőben szigorúan alkalmazza a selejttörvényt a selejtgyártókkal szemben.*

Bírálta a szerszámtörőket, a szerszámpazarlókat. Áprilisban 6732, májusban 8852 forint kár származott a dolgozók hibájából eredő szerszámtörésekből.

Az új norma nem jelent keresetcsökkenést

A *normarendezés* helyi végrehajtását ismertette ezután az igazgató elvtárs. A gazdaságos termelés egyensúlyának megfelelően 7,4 százalékos normacsökkenést kell végrehajtani az üzemben. Ezt lebontották az egyes munkahelyekre és ezután állapították meg az új normát az egyes munkakörökre.

Hangsúlyozta, hogy *a normarendezés nem jelent kereset csökkenést, legfeljebb átmenetileg, mert ha mindenki kidolgozza munkaidejét, betartja a műszaki előírásokat és a munkafegyelmet, feltétlen megkeresi ezt az összeget, amit eddig, sőt még többet is. A vállalatvezetés gondoskodott elegendő mennyiségű anyagról, biztosítja a folyamatos munkát, semmi akadálya tehát, hogy már augusztusban mindenki behozza az esetleges kereseti különbözetet.*

Tizenkilenc felszóláló vett részt a vitában. Különösen élénk vita fejlődött ki a selejtről és a szerszámpocsékolásról, de a *normarendezéshez a vártnál kevesebben szóltak,* mégis érződött, hogy a *dolgozók megértéssel fogadják a normarendezést. Szántó László* a *„Beloiannisz"* szegecselő-brigád vezetője maga és társai nevében bejelentette: *nyugodtan néznek a normaügazítás elé, mert munkakörülményeik az utóbbi időben javultak.* Amióta a B-csarnokban üzembe helyezték a harmadik darut, folyamatosan kapják az anyagot, munkaidejüket jobban ki tudják használni.

Glocsek elvtárs ÜB-elnök az új gépekről és azokról az újításokról, továbbképző tanfolyamokról beszélt, amelyek mind a dolgozók munkáját könnyítik. *Feleki* Pál elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének titkára arra hívta fel a figyelmet, hogy *az önköltségcsökkentési terv előkészítésébe vonják be az élenjáró dolgozókat is.* Az új normákról szólva felhívta a párt- és szakszervezeti aktívákat, hogy a rendezés végrehajtását türelmesen magyarázzák és értessék meg a dolgozókkal.

Lapis főmérnök és *Heiszler* igazgató elvtárs válaszukban biztosították a dolgozókat, hogy mindent elkövetnek a termelés zavartalansága érdekében, s felhívták a dolgozókat, hogy a termelékenység emelésével, az önköltség csökkentésével maguk és az ország érdekében egyre jobb munkával segítsék a márciusi határozatok végrehajtását.

„Három-forintos" mozgalom

Vállalatunknál, az *Északi Járóműjavítóban* a dolgozók hónapok *óta arról beszélnek: miért nem vagyunk élüzem, miért nincs igazgatói alap, miért nincs jutalmazás?*

Ezeknek a kérdéseknek a megvitatására az üzemi bizottság februárban értekezletre hívta a műhelybizottsági elnököket és az üzemi bizottsági tagokat, valamint *Tóth* főkönyvelő elvtársat. Az értekezlet tárgya az *önköltségcsökkentés* volt, hiszen jól tudjuk, hogy az élüzem cím elnyeréséhez az önköltségcsökkentés nagyon fontos.

Tóth elvtárs példákkal magyarázta meg az értekezlet részvevőinek, hogyan lehet takarékoskodni, hogyan lehet az önköltséget csökkenteni. Ha például minden dolgozó a maga munkahelyén *naponta csak három forintot takarít meg,* már megvan az élüzemszint, az igazgatói alap és a jutalom is — mondotta. Így született meg vállalatunknál a *„takarits meg naponta három forintot"* mozgalom. Igaz, hogy a megtakarított napi három forintot dolgozónként nem lehet kimutatni, de az egyes osztályok önköltségének alakulásánál már megállapítható és egyéb más intézkedés mellett ez is hozzájárul a vállalat önköltségének csökkentéséhez. Januárban és februárban az önköltség csökkentési terv teljesítése 100,4, illetve 100,9 százalékra alakult, vagyis magasabb volt a tervezettnél, de márciusban már 96,2, áprilisban pedig 95,3 százalékra teljesítettük az önköltségcsökkentési tervet.

Júniusban is ezen az úton haladunk, hogy tarthassuk, sőt túlszárnyalhassuk előző kéthónapi eredményeinket, elnyerhessük az élüzem címet.

Révfalvi Sándorné,
az Északi Járóműjavító dolgozója.

A gép az ember segítőtársa

A hegesztőpisztolyok dörrenésétől, a kalapácsok ütemes zajától, az aprítógépek és szalagfűrészek morajától hangos a *Szeged Tisza-pályaudvar.* Közvetlen közelében — fagyongy módjára beékelődve — találjuk a *Felépítményi Vasanyagjavítót.* A több mint fél kilométer hosszúságú üzem szélessége sehol sem éri el a tizenkét métert. Ennek a „pántlikának" a jobboldalán húzódnak a műhelyek, baloldalán a kisvasút.

A gazdaságos gépkihasználás és gondozás

Minden talpalatnyi helyet elfoglal az anyag, a félkész-, vagy elszállításra váró készgyártmány. A zsúfoltság, sok baleseti veszélyt rejt és hátráltatja a dolgozók jóindulatú törekvését a termelékenység további növelésére. Mégis, a nehézségek ellenére a Felépítményi Vasanyagjavító dolgozói derekasan küzdenek a márciusi határozatok megvalósításáért, kelkesen, eredményesen, balesetmentesen végzik munkájukat. Ma már százszorosát termeli például az öntöde, mint néhány évvel ezelőtt és fejlődés tapasztalható a termelés többi ágában is. Májusban 101 százalékra teljesítették tervüket, az üzemben egyre jobban érvényesül a gazdaságos üzemeltetés elve.

Az üzem fő feladata, hogy felépítményi szerszámokat gyártson és javítson. E mellett sorompókat, pályakocsikat, pályamesteri hajtókákat, féktuskókat, szállítótartályokat gyártanak, használt síncsavarokból sínszögeket készítenek.

A gazdaságos munkáért, a takarékosságért folytatott harcuk gerincét a megelőző karbantartás képezi. Évekkel ezelőtt még sok bajnak volt kútforrása a gépkarbantartás elhanyagolása. Sok baj volt a hatvannyolc motor éltető elemével, az áramszolgáltatással. De mióta *Lauli József,* ez a kitűnő villanyszerelő odakerült hozzájuk, szinte megváltozott minden. Neki köszönhető elsősorban, hogy a gépállások megszüntek. Azelőtt egy-két motor elromlása miatt egyszerre több gép is kiesett a termelésből. Ha meggondoljuk, hogy ezeknek a villamosmotoroknak tekercselése 1000—1200 forintba kerül és egyetlen motor kieséséve havonként 8640 forintot veszít népgazdaságunk, megérthetjük a megelőző karbantartás jelentőségét. Ezt a kiesést akarja megszüntetni az a lelkes kis csapat is, amely *Vajai* művezető irányításával az üzemfenntartó munkát végzi, a gépek állapotát ellenőrzi.

...megtermi gyümölcsét

A gépek, szerszámok szeretete, megbecsülése, önzetlen „munkatársaink" épségének óvása — hozzájárulás az egész nép felemelkedéséhez. Talán erre gondol *Németh Lajos* marós, a kiváló szakember és többszörös újító, akinek 153 százalékos teljesítményét elsősorban jól karbantartott gépe segíti és aki soha nem megy haza addig, amíg rendbe nem tette gépét.

Népi államunk korszerű marógéppel, gépi kalapácsokkal könnyíti az üzem dolgozóinak munkáját. A Felépítményi Vasanyagjavító dolgozói védik, óvják ezeket az értékeket és azt tartják, hogy a jól karbantartott gépek és szerszámok — fegyvertársaik a gazdaságos munkáért, a termelékenység emeléséért, az önköltség csökkentéséért vívott harcukban.

A gépek és szerszámok megbecsülése, a népvagyon szerves részének védelme megtermi gyümölcsét; a megtakarított forintokat s ez összefügg a haza felvirágzásával, országunk jólétének emelésével, a vasutasok munka- és életkörülményeinek javulásával.

A kocsirongálás — a népvagyon pusztítása

Első pillantásra csendes vidéki állomás. A levegőben téglaszínű por kavarog, amely a vágányközök szürke salakját is halványan megfesti. Ilyen a kép, ha a Székesfehérvár felől befutó vonat utasa balra tekint ki az ablakon *Bodajk* állomáson. És ha jobbra nézünk, ez az oldal már a nagyforgalmú, munkától zajos állomás. Hosszú kocsisorok. A szürke salaknak itt már nyomaveszett. Aki rálép a rozsdavörös földre, „aranyra" tapos. Fehér aranyat, alumíniumot tartalmazó téglaszínű bauxitra.

Havonta 80—100 irányvonatot, közte számos exportirányvonatot indítanak a *„csendes vidéki állomásról".* Nem könnyű munka. A felelősséget még fokozza a sok idegen kocsi, melynek minden percéért drága valuta a bér. De a bodajki vasutasokat nem olyan fából faragták, hogy a munka láttán siránkozni kezdenének. Ellenkezőleg. Megfogják a munka nehezebbik végét és dolgoznak, mégpedig úgy, hogy messze túlszárnyalják az élüzemszint számos követelményét. Egy a fájdalmuk, s ez az, hogy a fajlagos kocsimozgatásnál négy százalék híján nem tudják elérni az élüzemszintet. Most aztán szilárdan megfogadták, hogy ez a tényező sem jelenthet akadályt, a legközelebbi értékelésnél élüzemek lesznek.

A bauxit-rakodó

A kocsisorok mögött a bauxitrakodó magasodik. Pillérszerű lábaival betonhídnak tűnik, hátán a hosszú csillesorral. A csillék egymás után előrebillennek és a bauxit, mint valami hegyomlás, hangos dübörgéssel zuhan a felnyögő kocsikba. A bauxitpor meg felkerekedik, lassú lebegéssel szétterül, megfesti az egész állomást, ráül még *Bejek János* kocsivizsgáló bajuszára is.

Az öreg Bejek végigmegy a kocsik mellett, vizsgálódva, fürkészve lépdel, néha megáll, csóválja a fejét, valami hibát fedezett fel a kocsin.

Közel három méter magasról zúdul le a bauxit a kocsikba. S ha nincs kellően összetörve — elég gyakran előfordul — másfél, kétmázsás tömbök is zuhannak a vagonba. Ilyenkor törik a kocsi padlózata, oldalfala, nem egyszer még a hordrúgója is. A hibát Bejek elvtárs és két csapágyvizsgáló társa felfedi, jelenti, sőt a kisebbet javítja is, hogy minél kevesebb kocsi essen ki a forgalomból. Jelentésük nyomán a bánya fizeti a kártérítést, de vajon ezzel elintézett-e az ügy?

A kártérítés növeli a bánya önköltségét, károsodik az ország, a vasút sem jár jól. A forgalomból kieső kocsik nehezítik a növekedő kocsiigények kielégítését, zavart okoznak a szállításban és az így keletkezett kár sokkal súlyosabb a népgazdaság számára, mint a kártérítés összege.

Nem célunk a kártérítés

Mégis tehetnek-e többet a vasutasok annál, hogy pontosan felfedik és jelentik a megrongálódott kocsikat, megállapítják a kártérítés összegét? Tehetnek. Ebben az esetben is rendkívül sokat használhat a felvilágosító szó. Az állomás népnevelői felkereshetik a rakodóhidat, ellátogathatnak a bauxit-zúzóhoz. Az ott dolgozókkal elbeszélgetve, meg lehet magyarázni, hogy a vasúti kocsik kímélése többszörös haszonnal jár: *csökkenti a bánya önköltségét, növeli a vasút szállítási képességét, emeli a zúzón dolgozók prémiumát, nem is beszélve népgazdasági jelentőségéről.* A meggyőző szó hathatós fegyverük lehet a bodajki vasutasoknak, s ha sikert érnek el, ha csökken a kocsikár, nem kisebb dicsőségük lesz, mintha további jó munkával elnyerik az oly régen áhított élüzem címet.

Betartották igéretüket

A MÁV Villamos Felsővezeték Építésvezetőségének fiataljai a DISZ II. kongresszusa tiszteletére vállalták, hogy a kongresszusi műszak alatt túlteljesítik június havi versenyvállalásaikat.

Június 15-én reggel büszkén jelentették dísztáviratukban a DISZ II. kongresszusának, hogy betartották szavukat. *Major Imre, Bognár Károly* és *Rapi Mihály* felsővezetékszerelő DISZ-brigádok 160 százalékra teljesítették vállalásukat.

A műhely DISZ-fiataljai is nagyszerűen helytálltak a kongresszusi őrségben: *Somogyi Mátyás* és *Saska Sándor* lakatosok 142,8, *Sötét Dezső* és *Balázs János* lakatosok 110,3, *Jánoshalmi Tibor* lakatos 107, *Vad Imre* hegesztő 104,2, *Siha Erzsébet* és *Farsang Erzsébet sodronyfonók* 104,3 százalékra teljesítették felajánlásukat.

Az ifjúmunkások a kongresszusi műszak befejeztével sem hagyják abba a versenyt, arra törekednek, hogy további jó munkájukkal hozzájáruljanak az üzem féléves tervének túlszárnyalásához. A tervek túlteljesítésével az élüzem címért küzdenek a fiatalok, de az élüzem cím egyelőre elérhetetlen távolságban van. Tudniillik még nincs megállapítva az élüzemszint. Ideje lenne, hogy még a féléves terv befejezése előtt látható legyen a lelkesítő cél, megtudják a fiatalok: mit kell tenniök az élüzem cím elnyeréséért.

Kastiel Lajos
párttitkár.

A vasutasnap tiszteletére

Marsalek Kálmán esztergomi kocsivizsgáló vezetésével Szép Mária kocsitisztító brigádja már eddig is dicséretes munkával büszkélkedhet. Most egy kocsi nagytisztítását vállalták a vasutasnapra.

(Ferkis Emil felv.)

Védekezzünk a nyári megbetegedések ellen

AZ EGÉSZ ORSZÁG TERÜLETÉN egyre nagyobb tért hódít a tisztasági és az egészségügyi mozgalom, melynek egyik feladata, eredményesen küzdeni a fertőző idény-megbetegedések ellen.

A vasúton az üzemi bizottságok elnökei, a munkavédelmi és egészségügyi aktivák munkájában első helyen szerepelnek a legközelebbi időben a nyári idény-megbetegedések megelőzésével kapcsolatos tennivalók. A szakszervezet központja fontos irányelveket szab az érdekelt szerveknek, hogy megkönnyítse ennek a munkának tervszerű elvégzését.

Különös gondot kell fordítani a havi egészségügyi üzemszemlék alkalmával az egyes munkahelyek, műhelyek és a környezet egészségügyére, a megfelelő ivóvíz-ellátásra, az edényekben tárolt ivóvíz egészségügyi ellenőrzésére. Azokra a csapokra, kutakra, amelyek vize nem iható, táblát kell helyezni *„Nem ivóvíz!"* felírással.

Rendkívül fontos a szemét higiénikus tárolása. A hulladékot, szemetet légmentesen zárt edényekben, ha ez nincs, akkor „karámokban" kell tárolni. Ezek tetőajtaja állandóan zárva legyen. A tárolásnak a munkahelytől, étkezőtől, öltözőtől az előírt távolságra kell történnie.

EGÉSZSÉGÜGYI SZEMPONTBÓL különös gondot kell fordítani a WC-k szagtalanítására, fertőtlenítésére, tisztántartására. A tőzegeseket klórral naponta fertőtlenítsék, az ülődeszkákat, padlózatot, kövezetet lúggal mossák le.

A nyári fertőző betegségeket terjesztő legyek ellen el kell látni az étkezők, öltözők, illemhelyek stb. ablakait szitahálóval. Állandóan ellenőrizni kell az üzemi konyhák, étkezők, élelmiszer-raktárak és laktanyák tisztaságát. Az élelmiszereket fedjék be a legyek és a rágcsálók ellen. Gondoskodni kell a könnyen romló táplálékok, mint a tej, vaj, gyümölcs stb. hűtéséről. A nyári idényben kerüljük a kolbászféleségek kiadását.

Elengedhetetlen a konyhaszemélyzet „bacilusgazda-vizsgálata" megtörténtének ellenőrzése. Heveny gyomor- és bélbetegségben szenvedő dolgozót konyhán nem szabad foglalkoztatni.

AZ ÉLŐSDIEK ELLENI küzdelem érdekében naponta ellenőrizni kell a laktanyákban a porozást. Légyfogók alkalmazása, az ágyneműek hosszabb ideig tartó szellőztetése, a padlózat gyakori lúgos felmosása, a szállások és laktanyaszobák ablakán a szitahálók felszerelése — elengedhetetlen feltétele a hatásos védekezésnek.

Szükség van tervszerű egészségügyi propagandára is. Az üzemorvosok tartsanak előadásokat a nyári megbetegedésekről, arról, hogy hogyan lehet ellenük védekezni, hogyan kerülhető el az etelmérgezés. Ahol állatszállítás folyik, ismertetni kell a dolgozókkal az állatról emberre terjedő betegségek tüneteit és a megelőzés módszereit, különös figyelemmel a gombás megbetegedésekre, a lépfenére, a száj- és körömfájásra stb. Magyarázzák meg a tisztálkodás fontosságát a nyári megbetegedések elleni küzdelemben. Világosítsák fel a dolgozókat a túlzott napozás káros hatásáról és ismertessék a védekezés lehetőségét a napsugaraknak erősen kitett munkahelyen dolgozókkal.

A MUNKAVÉDELMI AKTÍVÁK segítsék a gombás megbetegedések megelőzését. A zuhanyozó lábrácsait rendszeresen le kell mosni és a napfényre helyezni. Sehol ne túrjunk ételmaradékokat. Lássák el a munkahelyeket egészségügyi kérdéseket ismertető falitáblákkal, jelmondatokkal.

A szakszervezet irányelvei megkönnyítik az ÜB-elnökök és aktívák munkavédelmi és egészségügyi munkáját. Ahol még nem folyik tervszerűen ez a munka, ahol eddig nem szervezték meg az üzemorvosok és aktívák a tisztasági és egészségügyi mozgalmat, ott minél előbb indítsák útjára, hogy minél jobban csökkenteni lehessen a nyári megbetegedéseket, a megbetegedések miatt kieső munkanapok számát.

★

Jubileumi hangverseny

1638 hangverseny, operaelőadás, rádiószereplés jelzi azt az utat, amelyet a 10 éves fennállását ünneplő *MÁV szimfónikus zenekar* tíz év alatt megtett. Hatalmas út ez a háborúsujtotta, romos, hangversenyteremmé kinevezett lyukastetejű állomási várótermektől a június 13-án megtartott *Erkel* színházbeli jubiláris ünnepi hangversenyig.

A háború borzalmaiból elsőnek ébredő vasut újjáépítésével együtt jött meg a felszabadult vasutas dolgozók nótázó, muzsikáló kedve is és *az első szabad május elsején már ott menetelt a MÁV-zenekar a vasutasok élén.* Ebből a fúvószenekarból fejlődött ki a mai együttes, a *„MÁV Szimfonikusok"* zenekara, amely kultúrforradalmunk jelentős tényezője lett és *Lukács* Miklós vezető karnagy, *Pécsi* István karnagy, *Fodor* János, az egykori munkásdalosból lett *Kossuth*-díjas érdemes művész művészeti tanácsadó, és *Eperjes* Ferenc zenekari főnök vezetésével nemzetközi viszonylatban is művészi tekintélyre tett szert.

De nemcsak az o érdemük ez a hatalmas fejlődés, hanem a hajdani vasutasüzemi munkásegyüttesek tagjaié is. Közülük sokan ma is ott vannak a zenekarban, mint *Völgyesi* János, *Sulyok* József, *Henger* Mihály, *Pusztai* Ferenc, *Haraszti* Gyula, *Sasvári* Mihály és mások, akik szorgalmas tanulással, műkedvelő zenészből jólképzett, hivatásos muzsikussá váltak és élő tanulságai szabad életünk diadalmas kultúrforradalmának.

A túlnyomórészt vasutas dolgozókból álló, az Erkel-színházat zsúfolásig megtöltő hallgatóság elragadtatással ünnepelte a zenekart és szólistáját, *Zareczky Endre* hegedűművészt, aki a zenekarral együtt nőtt fel a híres magyar hegedűsgárda egyik kiemelkedő tagjává.

Kijutott az ünneplésből a IX. szimfónia előadásában közreműködő kitűnő *Fővárosi Énekkarnak* is.

★

A jubileum alkalmából kitüntették a zenekarnak azokat a tagjait, akik a megalakulás óta munkálkodnak az együttesben és kitartó, lelkes művészi teljesítménnyel szolgálták a vasutas zenekultura, az egész magyar kultúrforradalom ügyét.

A JÓ MUNKA JUTALMA

A hajduszobosziói vasutas üdülőben vidáman telik a pihenés. (Kovacs Geza felv.)

„Büszke vagyok rád édesapám"

Hatalmas termetű, szálasvállas férfi Pusztai Ferenc főintéző, a MÁV Szimfonikusok üstdobosa. Becsületességet sugárzó nyílt tekintete azonnal elárulja mélyérzésű természetét. Ezenkívül is sok mindent ki lehet olvasni acélkék szeméből, de elég, ha az alább következők megértéséhez még a bátorságát említjük. Hogy a tetejébe végtelenül szerény is, az főleg most derült ki, amióta szinte menekül a tömeges gratuláló kézszorítások elől.

Pedig minden oka meg van ra, hogy buszkén es örömmel fogadja a szeretetteljes megnyilatkozásokat, hiszen olyasmit tett, amely egy kis család boldogságát óvta meg a legsötetebb gyasztól: saját élete kockáztatásával megmentette az életét egy kisfiúnak, aki a Dunába esett és már-már elmerült az örvénylő folyamban.

A cselekedet értékét csökkenteni akaró szabódas után Pusztai elvtárs így beszéli el az életmentés történetét:

— Aznap a MÁV-kórház zenekarában szerepeltem. Délután 6 óra tájban végeztünk a próbával, utána Szabó János barátommal, a zenekar harsonásaval az esti hangverseny szinhelyére, a Közgazdasági Egyetemre indultunk. Mivel böven volt időnk a hangversenyig, setaltunk egyet a Dunaparton. A Kossuth-híd és a Lánchíd között lementünk a rakpartra. A Lanchíd felé haladtunkban egyszercsak hangos jajveszékelésre lettünk figyelmesek. Egy 15 év körüli lány rohant el mellettünk és kétségbeesve kiáltozta: „Jaj, jaj, a kisgyerek beleesett a vizbe!" Gyorsan körülnéztünk és láttuk ám, hogy mögöttünk vagy 200 méternyire csoportosulás van a víz szélén. Ugyanekkor a viz tetején egy kis vadászkalapot pillantottam meg, amelyet gyorsan sodort lefelé az ár. Pillanat alatt felfogtam miről van szó és már szaladtam is visszafelé. Futás közben ledobáltam felső ruháimat. A szandált már nem volt időm lerúgni, mert közben odaerkeztem, ahol a kis barna kalap feltünedezett a viz szinén. Az még felvillant bennem, hogy jó hosszút kell ugranom, ha elsőre el akarom érni a fuldoklót, aki 4—5 méternyire lehetett a parttól. Futtában nagy lendületet vettem es a magas kőpartról fejessel a vizbe vetettem magam. Amikor pár tempóval a viz szinére törekedtem, már éreztem is, hogy megakad a kezem a gyorsan sodródó tehetetlen kis testben. Kabátja gallérját ragadtam meg, a viz szinere emeltem és uszni kezdtem vele lefelé. Vagy száz méterrel odébb egy régi befalazott lépcsőt találtam a kőfalban, ennek két alsó foka még meg volt, ide tettem ki az elalélt kisfiut. Amint kikerült a vizből, nyöszörögni kezdett s ekkor már láttam, nogy nincs baj. Ugy megörültem, hogy nyomban megöleltem, megcsókoltam. Ekkorára az összeverődött tömegben lévő rendőr kihívta a mentoket, akik gondjukba vették és elvitték a kisfiut, engem pedig a szintén odaérkezo motorcsónakos vízirendőr járőr vitt az őrszobára. Megszáritkoztam és úgy indultam méa idejében a hangversenyre, amelyet vizes szandalban, de minden eddiginél nagyobb kedvvel játszottam végig.

Azt már zenésztársai mondják el, akiknek Szabó János mesélte Pusztai elvtárs hőstettét, hogy ezen az estén szebben szólt a dob es valami nagy-nagy emberi diadalérzés dübörgött belőle, egyezo ritmusban zenésze hős szivének dobbanásával.

Pusztai elvtars csak később tudta meg, hogy Halasz József elvtárs ötéves Gyuszi nevű kisfiát mentette meg. A fiúcska a Kossuth-hídnál sétál nővérével, a hétéves Ildikóval. Az eleven, játékos kisfiú hirtelen kiszakitotta magát a felügyeletükkel megbizott kiséro kezéből, a part felé rohant és amikor a rakpart szélére ért, egy kőben megbotolva zuhant a vizbe.

A történethez tartozik még, hogy amikor Pusztai Ferenc hazatért kispesti otthonába, másféléves Aranka leányát ölébe ülletve feleségének és 11 éves Feri fiának elmesélte a történteket, az első pillanatban szemrehányást kapott, amiért életét kockáztatta, de a következő percben annal több csókkal és öleléssel halmozták el. És saját bevallasa szerint akkor kapta meg tettének legszebb jutalmát, amikor kisfia így szólt hozza: „Büszke vagyok rád, édesapam."

Szász Ferenc

Balázs Anna:

A gyenge ember

A börtön hűvös, széles folyosóin mély csend honol. Világos kis helyiségben várok Óvári Béla előzetes letartóztatásban lévő MÁV számadóra. Az ügyészség vádat emelt ellene és harminchét társa ellen. Közöttük van Óvári Béláné, akit a vádirat, mint bűnsegédi bűnrészest vádol.

A jegyzőkönyvben lapozgatva Óvári Béla szavait olvastam: *„Vallásos ember vagyok. Tudom, hogy az egyház jövedelme erősen megcsappant, én együttérzek az egyházammal és ezért így akartam a megcsappant jövedelmen segíteni."* És ekkor öt templom neve következett, melyeknek perselyeibe — állítása szerint — a lopott pénz nagyobb részét belehullajtotta, hogy „emelje" a megcsappant jövedelmet. De következő vallomásaiban már nyoma sincs a vallásosságnak. Ahogy elétárták a többi gyanúsított vallomásait, úgy vallott szint ő is. Ez rendszerint így van a megfontolt bűnözőknél.

A kísérő őr beengedi maga előtt. Nézem, míg az asztalnál elhelyezkedik. Kövérkés, arca frissen borotvált, ápolt haja fényes-fekete. Aranykeretes szemüvege mögül kutatva néz rám: ki lehetek, mit akarhatok? Aztán úgy látszik úgy dönt, hogy mindegy, meg kell nézni mi haszna származhatik a látogatóból? Azonnal beszédbe kezd. Elmondja, hogy befolyás alatt vallott, egyik vádlott társa azzal bírta rá, hogy magára vegyen olyan vádpontokat is, amelyeket nem kellett volna, hogy ő, Óvári, még nem volt büntetve, az áprilisi amnesztiával ügyis kiengedik, a másik pedig már többszörösen büntetett előéletű, nem számíthat amnesztiára. Így hát, mondja, ő magára vállalta, mert *„Gyuszi hatása alatt állott".* Szeme erősen figyeli az arcomat, nézi, elhiszem-e, amit mond? Aztán tovább meséli, hogy nem is úgy csinálták, ahogy eddig vallotta, hanem egészen másképp... És egymás után áll meg egy-egy lopás részleteinél, fejtegeti, hogyan használták fel a névaláírások meghamisítására a csinálttatott névbélyegzőket, hogyan hamisítottak bárcákat és vittek, hordták a textilanyagot, drága bőrt, lúgkövet mázsaszámra, hogyan loptak festéket és mindent, ami elvihető volt. Ez az aranykeretes szemüveg mögül néző harmincöt éves életerős ember, mint a polip kinyújtotta csápjait minden után, amire étvágya támadt. Ezerhatszáz forint fizetése volt, egy gyermeke, felesége fiatal asszony, nem dolgozott. De semmi sem volt elég nekik: sok pénz kellett arra, hogy közel hatezer forintot el lehessen költeni balatoni útra, aranyékszereket lehessen vásárolni és mindent, amit nagyravágyó és könnyelmű emberek megszerezni óhajtanak. Persze, jó munkával is lehet pénzhez jutni. Azzal is, amit most mond: — *„Idebent kidolgoztam egy tervezetet, hogy hogyan lehetne a MÁV raktárainál a tolvajlást megszüntetni. Megvan rá a mód... dehát, most már...!"* — Felsóhajt és újból firtató pillantással tekint rám. — Irja le és küldje el a vasúti főosztályra — mondom. — *„Á* — legyint — *mit ér az már! Mit ér már az én egész életem... Ha tíz évet kapok."*

— *Ki mondta, hogy annyit kap?*

Kicsit hallgat, aztán kimondja: — *„Mondták".*

Bűnükre valóban félévtől tíz évig terjedő börtönbüntetést ír elő a törvény.

— *Bizony, előbb kellett volna meggondolni* — mondom.

Ujból gyors beszédbe kezd: — *Tessék elhinni, Kiss Gyula hatása alatt voltam én, az ő akarata szerint cselekedtem.* (Ahá, hallott valamit arról, hogy a gyenge akarat mentőkörülmény, azt hiszi így kisebb büntetést fog kapni.) *Most kezdek csak Kiss hatása alól kiszabadulni* — folytatja. — *Mert mindent ő csinált, ő beszélt rá, még meg is vert egyszer, mikor én nem akartam folytatni...* (A másodrendű vádlott, Dobos József, mondta azt, hogy Óvári megütötte, mert el akarta helyeztetni magát, mikor látta, milyen merészen megy a rablás és félt, hogy belebuknak.) *Kiss Gyula nem engedte abbahagyni... és kérem, mikor a rendőrségre kerültünk én nagyon meg voltam ijedve kérem, nem volt nekem tapasztalatom, Kiss Gyula meg már többször volt büntetve, azt tettem hát, amit ő mondott, ez úgye érthető kérem? Kívánsága szerint vallottam, pedig a dolog egészen másképp áll...*

Nagy igyekezettel beszél, nem értem a bizalmát. Mit akar vele? Hiszen azt se tudja, ki vagyok.

A jegyzőkönyv jut eszembe és halkan megkérdem:

— *Maga vallásos ember, hogy lehet, hogy éveken át törvénybe ütköző dolgokat csinált?*

Arca megkeményedik, legyint

— *Ugyan kérem, nem vagyok én vallásos. Azt csak azért mondtam, mert összebeszéltünk, hogy azt fogjuk mondani. Halandzsáztam. Csak halandzsa volt! Eszem ágában sincs...*

No lám. Pedig azt vallotta, hogy szerdán zsírosat ugyan evett, de húst nem, pénteken mindössze két csésze üres teát ivott, egyet délben, egyet este, vasárnap nem evett reggelit — és mindezt vallásos meggyőződésből — kérdezzék meg a feleségét, az bizonyíthatja. És minden héten templomba járt, két-három havonta gyónt és áldozott. Most mintha legyet hajtana el az orra elől, legyint rá: *Ugyan kérem, halandzsa volt!*

Gyáva embernek látszik. Mikor azt mondja: Mit ér már az én életem — majdnem elsírja magát. El sem hinné az ember, milyen vakmerő bátorsággal lopta a nép vagyonát, hogyan bírta rá fondorlatos ügyeskedéssel a körülötte dolgozókat, kisebb beosztottakat, hogy tolvajlásait segítsék, hogyan sodorta bele őket a bűnbe. Persze, miért is ne tennék ők is, ha a főnök megteszi? Hiszen ő a biztosíték rá, hogy nem eshet érte bajuk. A másodrendű vádlott, Dobos József, akinek felettese Óvári Béla volt, azt vallotta, hogy mikor ő aggodalmaskodott, hogy ebből a több éven át folytatott lopásból a végén baj lesz. Óvári megnyugtatta: *Ne félj, amíg engem látsz.* Ez a *„gyenge akaratú"* ember roppant erős tudott lenni az ellenőrzés kijátszásában, vakmerően lopott és bár finom modorú „úriembernek" látszik, még azt sem röstelte, hogy maga vigye a lopott lúgkövet fekete áron értékesíteni a piacokra. Odaállt a zúgárusok, kétes elemek közé és kínálta a portékáját. Később aztán már nagyvonalúban, orgazdákkal dolgozott. De hiába kérdezték tőle kikkel állt összeköttetésben, minden embert utolsó pillanatig védett: egyetlen nevet nem mondott ki, míg a többiek meg nem nevezték őket.

Akkor kényszerből ő is bevallotta, kik voltak vele a bandában. Minden kihallgatott ember súlyosbította az ellene emelt vádat, mindinkább kiderült, hogy ő volt a feje, mozgatója a tolvajoknak.

Szeretném megkérdezni, miért tette — de úgysem feleli az igazat. De csak meg kell nézni a jegyzőkönyvet, szint vall helyette.

Fasiszta könyveket találtak nála. Megkérdezték, tudott-e róla, hogy rendelet jelent meg, amely szerint a fasiszta sajtótermékeket be kell szolgáltatni? Azt felelte, tudott róla. Akkor miért nem szolgáltatta be? Mert emlék ez — felelte — és különben is. Ő komoly pénzösszegeket adott érte annak idején, csak nem fogja most odaadni?

Ismerjük ezt a fajtat. Zavaros politikai tudása a Szabad Európa rádió adásaiból táplálkozik. Ha az azt mondja, hogy: „Türelem, nemsokára minden megváltozik", akkor az ilyen emberek pár napig jókedvűen járkálnak és merészen cselekszenek.

Százezreket loptak Óvári és társai, olyan százezreket, amelyekkel a magyar vasutat kellett volna építeni. Azt a magyar vasutat, melyet a náci őrület majdnem teljesen kirabolt, elpusztított, hiszen talpfaszaggató gépekkel tépték ki a talpfákat, összeszaggatták a síneket és elraboltak a mozdonypark minden értékes darabját — ezt a sokat szenvedett magyar vasutat kellett volna azokkal a százezrekkel is építeni, hogy minél alkalmasabb legyen a megnövekedett feladatok teljesítésére. Legfájóbb pontunkat sebezték meg Óvári és társai, hiszen tudjuk, hogy vasút nélkül csaknem megbénul minden. Valóban érthető, hogy ez az ember a fasiszta könyveket emléknek érzi, nyilván lapozgatta is esténként, ha éppen nem ment szórakozni. Kelletek nagyon, hogy erőt meríthessen belőle Óvári Béla, aki először hazug módon igyekezett az egyház mögé bújni, aztán minden vallásosságára ítéletet mondott: halandzsa volt. Erőre volt szüksége ennek a „gyenge embernek" egy olyan országban, ahol a nép milliói szemben állanak vele, ahol már nagyon sokan értik, hogy a szocialista tulajdon megóvása mindnyájunk érdeke.

És ez az ember mindent elmond nekem, még amit nem kérdezek, azt is. Nem értem, miért? Csak akkor értem meg, mikor már kifelé megyünk és Óvári hirtelen hozzám fordul és az őr háta mögött, meglepő bátorsággal, gyorsan azt mondja: Tessék mindazt, amit mondtam, elmondani a feleségemnek.

Most már megértem végre. A felesége is vádlott, fontos, hogy egyformán valljanak. Nagyon kínos dolog, hogy ő itt bent kigondolt egy egészen jól gördülő új védekezést, amivel esetleg kikerülhet az elsőrendű vádlott kényelmetlen szerepéből és akkor a felesége nem tudja! Milyen nagyszerű lenne, ha most, amikor nem is beszélhetnek össze, valaki közvetítené a feleségéhez az új védekezési módot! Ha valaki elmondaná, hogy azt kell vallania: Kiss Gyula bírta rá mindenre, ő, egyedül csak ő a bűnös, ítéljék el Kiss Gyulát és engedjék szabadon Óvári Bélát, aki gyenge akaratú, „teljesen artatlan" ember!

Azt felelem neki hogy nem mondom el. De azért udvariasan, szinte bizalmasan köszön, meg van győződve róla, hogy „csak az őr előtt tagadtam meg" a közvetítést, de első dolgom lesz felkeresni a feleségét és apróra elbeszélni neki, hogy mit fog Óvári vallani a tárgyaláson, kitanítom, hogyan forgassa ő is a szót, hogy kikerüljék a törvény kezét. Ez az ember egyszerűen feltételezte rólam, hogy hajlandó vagyok vele cinkoskodni, bizonyára könnyen hiszi ezt az emberekről, abban bízik tán, hogy akadnak mindenütt, akik a törvényes renddel szemben állanak.

Egy pillanatig még utána nézek, amint az őr kíséretében a folyosón eltávolodik: Köpcös emberke, úgy van öltözve, mint aki nyári kirándulásra indul: narancs színű rövid vászonnadrág, húzózáras, kihajtott gallérú ing, legyűrt harisnya. De gondolom, ez a kirándulás kissé soká fog tartani...

A termelékenység fokozása a pályafenntartási szolgálatnál

Pártunk Központi Vezetőségének határozata előírja, hogy a folyó évben — 1954-hez viszonyítva — a termelékenységet 3,9 százalékkal kell emelni, ugyanakkor az önköltséget 3 százalékkal kell csökkenteni. Ez valamennyi irányító és végrehajtó szerv igen gondos és tervszerű munkáját követeli.

Ha azt nézzük, hogy a pályafenntartási szolgálatnál hogyan emelhetjük a termelékenységet, egész sor tényezőt kell vizsgálat tárgyává tenni: a helyes szervezés és a tervszerűség biztosítását, a munkafegyelem megszilárdítását, az építési határidők csökkentését, a gépesítés fokozását, az okszerű anyaggazdálkodást, a dolgozók szakmai képzését és továbbképzését stb.

A munka helyes szervezésének és a tervszerűség biztosításának első feltétele a műszaki tervek és költségvetések kifogástalan és idejében való elkészítése. A legtöbb hiányosságot a tervezésnél éppen a költségszámítások elkészítésénél tapasztalhatjuk. Ezek kiküszöbölése azért fontos, mert szorosan összefügg a munka szervezésével, a munkafegyelem megszilárdításával. De történnek hibák a tervezésnél is, mert az érdekelt szolgálati ágak hiányosan adják meg az adatokat, vagy mert a tervezők nem ismerik a kivitelezés körülményeit. Utóbbinál különösen a vágányzáras munkák megszervezésére kell nagy gondot fordítani.

A munkafegyelem

A munkafegyelem megszilárdítása közvetlenül hozzájárul a termelékenység emeléséhez. Az igazolatlan és a munkaidőn belüli mulasztások, eltávozások csökkentésével növelni lehet az egy napra eső hasznos munkaidőt, az egy főre eső termelési értéket.

Az építési határidők helyes megszabásával jelentős mértékben fokozható a rendelkezésre álló munkaerő gazdaságos kihasználása. Ezért csökkenteni kell az egyszerre végzendő munkák számát. Ilyenkor ugyanis a sok létesítmény kivitelezésének megkezdése szétforgácsolja a munkaerőt, az anyagot, ami a befejezési határidő eltolódását vonja maga után. Ez az építés költségeit növeli és csökkenti az egy főre eső termelés értékét.

A gépesítés a termelékenység emelésének, a munkaerőhiány kiküszöbölésének döntő eszköze. Ma a szakszolgálat egyik legnagyobb gondja az, hogy miként pótolja a pályafenntartási és építési szolgálatnál ez idő szerint hiányzó 12 700 dolgozót. A gépesítés fejlesztésének eddigi üteme ugyanis elégtelen. A fenntartási szolgálat munkájának minőségi javítását a Szovjetunió tapasztalatai alapján meghonosított szalagszerű és kisbrigádos folyamatos fenntartási munkák gépesítésével lehet biztosítani.

A pályafenntartási munkák gépesítésében el kell érni, hogy minden pályafenntartási főnökségnek legalább két teljesen gépesített felépítményfenntartó osztaga legyen és az összes sínhegesztő csapatokat ellássuk motoros munkagépekkel. Az építési és pályafenntartási szolgálat gépesítésének fontos kiegészítő részét kell hogy képezze egy olyan korszerű járműállomány, amellyel az anyagokat és a dolgozókat a munkahelyre szállíthatják és a szükséges pályaellenőrzést lebonyolíthatják.

Jobban használjuk ki a gépeket

A gépesítés fokozása azonban nemcsak azt jelenti, hogy gépállományunkat növeljük, hanem azt is, hogy a rendelkezésre álló géppark kihasználását fokozzuk. Itt is van tennivaló, hiszen gépeinket alig 8—20 százalékig használjuk ki.

Az egyre fokozódó sebességgel és nagy tengelynyomással közlekedő járművek a vágány állapotában gyorsuló ütemű változást idéznek elő. Ezért a vasúti felépítmény állapotát ellenőrző méréseknek a munkatermelékenység szempontjából is rendkívüli jelentősége van. A pályafenntartási munkák közül a pályatest felületi tisztítása, a gyomirtás évenként mintegy 3 millió munkaórát vesz igénybe. A munkaerőhiány és a költségek apasztása követeli a külföldön már általánosan alkalmazott vegyi gyomirtás bevezetését.

Már általánosan ismertek a talpfa-beszerzés körüli nehézségek. Minden olyan eljárás tehát, amely a talpfák élettartamát meghosszabbítja, az önköltség lényeges csökkentését eredményezi a fenntartásnál. A visszanyert talpfákban rejlő nagy értékekre való tekintettel, gondoskodni kell a jelenleginél is szakszerűbb javításukról és újrafelhasználás előtti újabb telítésükről.

Az okszerű anyaggazdálkodás ügyét segíti igazgatóságonként egy-egy központi anyagtároló telep létesítése és ugyanezen célból történt intézkedés a felépítményi típusanyagoknak központi tárolása iránt.

Emeljük a szakképzettséget

A közlekedésépítési és pályafenntartási feladatok növekedése, az új módszerek bevezetése, a munkák gépesítése, a szakszerű munkáltatás, a munkák helyes megszervezése és a veszélyes vasúti üzem követelményei miatt a vasúti építkezések műszaki vezetőinek, s az ott foglalkoztatott dolgozóknak nemcsak építőipari szakképzettséggel, hanem vasútüzemi szaktudással is kell rendelkezniök. Az építés és fenntartás során előforduló kisebb-nagyobb hibák végeredményben legtöbbször a funkcióba állított alkalmazottak elégtelen szakmai és politikai képzettségében lelik magyarázatukat. A szakmai és politikai továbbképzésnek ilyen körülmények között fokozottabb jelentősége van. A pályaszemélyzet rendszeres oktatását különösen meg kell követelni, mert ennek minden lehetősége biztosítva van a függetlenített pályafenntartási műszaki-forgalmi oktatótisztekkel.

A termelékenység emelését szolgálja az újítási mozgalom, amely az újítási feladattervek kidolgozásával a dolgozók nagy tömegének leleményességét olyan feladatok megoldására irányítja, amellyel a munkatermelékenység emelhető.

A termelékenység növelése mellett nem hanyagolható el az önköltség alakulása. Helytelen lenne ugyanis a termelékenység emelkedését önköltséget növelő módszerek útján biztosítani. Ezért az egyes építési és pályafenntartási szervek számára mérési bázisul nemcsak az 1954. évi termelékenységi szinteket adta meg a szakszolgálat, hanem az elérendő önköltségi szintet is.

Mindezek végrehajtása persze nem könnyű és csak akkor teljesíthető, ha valamennyi pályafenntartási dolgozó szívvel-lélekkel vállalja a reá eső rész gondos és részletes kimunkálását. A feladat lelkesítő, mert dolgozóink anyagi és szellemi felemelkedésének egyetlen járható útját egyengeti.

Kis állomás — nagy forgalom

Dunaharaszti-külső állomás vasutasai naponta ötezer üzemi dolgozót szállítanak a *Csepel Autógyár* szigetszentmiklósi gyártelepére, a *Soroksári Textilművekbe*, a környező vasöntödékbe, a Dugaltyúgyűrűgyárba és haza a munkából. Erről a kis állomásról 12 vonatpár indul és húsz vonatpárnak végállomása. Két átmenő fővágányon és egy fogadóvágányon kell lebonyolítaniok a nagy személyforgalmat. Felelősségüket csak növeli, hogy a vonal revízióra szoruló szerelvényei az állomáson lévő vontatási kocsiszínbe kerülnek, s hogy a váltók nincsenek szerkezeti függésben a jelzőkkel. Mégis jól megy a munka, a dunaharaszti *bevisták* utasítás szerint és balesetmentesen dolgoznak. Fajlagos kocsimozgatási tervüket 106, menetrendszerinti indítási tervüket 100, a vonatok menetrendszerinti indítását 101 százalékra teljesítik.

Sokszor látni a kora délelőtti órákban három vasutast végig gyalogolni a vonalon. *Holy Lajos* pártitkár, *Plézer István* ÜB-elnök, *Kutrovácz Károly* állomásfőnök látogatják a hozzájuk tartozó hét szolgálati helyet. *Kutrovácz* elvtárs, amikor az állomás jó munkájáról, sikereiről emlékezik, meggyőződéssel mondja:

— *A pártszervezet nélkül nem tartanánk itt.*

A vonalon járó, a dolgozók szakmai és egyéni problémáival foglalkozó, az őket helyszínen felkereső és nyolc kilométert legyúró vezetők együttesen vizsgálnak, nézik meg a baj gyökerét, viszik taggyűlés, vagy termelési értekezlet elé. Az állomás dolgozói legutóbbi termelési értekezletükön határozattá emelték, hogy az alkotmány ünnepére, s a vasutasnap tiszteletére nemcsak megtartják, hanem fokozzák azokat az eredményeket, amelyeket ötezer ipari munkás gyors, biztos és balesetmentes elszállításánál vállaltak.

A munka mennyiségének növekedése nem mehet a minőség rovására

Rákos-fűtőház kocsijavító részlege — csatlakozva a budapesti ipari üzemek felhívásához — 5 százalékos tervtúlteljesítést vállalt. A vállalás teljesítése egyrészt könnyű, másrészt nehéz. Könnyű, mert a javításos kocsik száma emelkedett és nehéz, mert az anyagellátásban zökkenők vannak. Ilyen körülmények között könnyen háttérbe kerülhet a minőség, ezért a műhely vezetőinek sokkal nagyobb figyelmet kell fordítaniok erre.

Mikor „keres" legtöbbet a kocsi

— A kocsi akkor „keres" legtöbbet a vasutnak, ha minél hosszabb ideig forgalomban marad — mondja *Keleti* elvtárs, művezető.

A vasút gazdaságosságát, önköltségének csökkentését valóban nagymértékben segíti a kocsiműhelyek alapos, megbízható munkája, amely még akkor sem kaphat másodrendű szerepet, ha növekszik a munka mennyisége. De nem szabad arról sem megfeledkeznünk, hogy a vágányközti javítások is nagyban hozzájárulnak ehhez. A jelenlegi helyzet azonban azt mutatja, hogy *Rákos* kocsiműhelye lemondott erről a lehetőségről, mert míg áprilisban 236 kocsit javítottak kisorolás nélkül, addig májusban minden kocsit bevittek a műhelybe. Jobb munkaerőelosztással meg lehetne találni a módját, hogy a megnövekedett műhelyi munka ellenére is jusson munkerő a vágányok közti kocsijavításokhoz.

A mozdonyjavító műhelyben hasonló problémákkal találkozunk. Itt azonban a munkatöbbletet nem annyira a javításos mozdonyok számának emelkedése, mint inkább a javítások munkaigényessége okozza.

— A mozdonyok jobb karbantartása sok túlmunkától mentesítené a műhelyt — mondja *Rózsai* elvtárs, művezető. — A 411—373-as sorozatú gépen például öttagú brigádunk 11 óra hosszat dolgozott, mert a kenés elhanyagolása miatt felszorult a tengelyágy-ék. Jól, szakszerűen és utasításszerűen gondozott gépnél ilyesmi nem fordul elő.

A legfiatalabb brigád

A mozdonyműhelyben dolgozik a fűtőház legújabb és legfiatalabb brigádja, a *Hajcsik* ifi-brigád. A DISZ II. kongresszusára tett felajánlásukat három gépnél kifogástalan munkával teljesítették. A műhely másik ifi-brigádja, az *Isaszegi*-brigád szintén a minőség javítására alapította a DISZ kongresszusának tiszteletére tett felajánlását.

A munka és a fegyelem javulását láthatjuk a mozdony és a kocsiműhelyben, de a mozdonybrigádoknál is. Az év első hónapjaiban még előfordult, hogy a mozdonyszemélyzetnél harmincra emelkedett a hiányzók száma, hanyag gépkezelés miatt szolgálatképtelenségek fordultak elő. *Tihany Istvánt* ezért kellett tartalékra helyezni, *Kukucska József* és *Majoros József* mozdonyvezető gyakornokokat fegyelmezetlenség miatt kellett eltávolítani a fűtőháztól.

Az utóbbi időben már nem fordult elő hasonló eset. A fegyelmezetlenségek, a hiányzások elleni küzdelem állandóan a nevelőmunka középpontjában áll, s ennek köszönhető, hogy Rákos-fűtőház dolgozói — és köztük igen szép számmal a fiatalok — sokkal eredményesebb munkával tudnak hozzájárulni a termelékenység emeléséhez, a minőség javításához az anyagellátás nehézségei és a munka mennyiségének növekedése ellenére is.

Miért nem jár segély Lakatos Zoltánnak?

Amikor *Kiss József* elvtárs, a *Budapesti Magasépítési Főnökség* munkaügyi csoportjának vezetője leteszi a telefonhallgatót, azzal fordul felénk:

— A budakeszi szanatórium építésvezetője jelentette, hogy több dolgozójuk néhánynapos szabadságot akar kivenni. Esős az idő — mondják — permetezni kell a szőlőt. A baj csak az, hogy már az egész évi fizetett szabadságukat kivették. Ha pedig nem járulunk hozzá, önkényesen távoznak el és könnyen megtörténhet, hogy csak szüret után jelentkeznek ismét.

Kisvártatva nyílik az ajtó és élő valóságában is megjelenik előttünk

egy „önkényesen kilépő".

Alacsony, barna fiatalember, *Lakatos Zoltánnak* hívják. Március 8-án hagyta ott a munkahelyét, a záhonyi építésvezetőséget. Mit csinált azóta, március 8-tól június 14-ig?

— Az úgy volt — kezd a bonyolult magyarázatba —, hogy a feleségem állapotos volt... Nem akartam egyedül hagyni Tiszaszentmártonban... Március 26-án meg is született a gyerek...

— És azóta? Hiszen ennek már több mint két és fél hónapja — vetjük közbe.

A válasz bizonytalan: *„Itt is, ott is dolgozgattam"* — mondja, de nemsokára kibújik a szög a zsákból, hogy miért is jött tulajdonképpen:

— *A szülési segélyt szeretném felvenni...*

Bizony, időbe telik, amíg megmagyarázzák, hogy

az önkényesen kilépő mindenféle segélyezésből kizárja önmagát.

továbbá, ha ismét munkába lép, két évig *alapszabadságának csak a felét* kapja, s — éppen a hivatalos lap június 14-i számában megjelent minisztertanácsi rendelet értelmében — az önkényesen kilépő dolgozó részére újabb elhelyezkedéséig táppénz egyáltalán nem jár, új munkahelyén pedig táppénze a munkábalépéstől számított egy éven át csak *átlagos munkabérének 50 százaléka* lehet.

A tájékozatlanság, a könnyelműség az oka nagyon sok önkényes kilépésnek. Hogy csak egy adatot említsünk: májusban 48 önkényes kilépőt tart nyilván a Budapesti Magasépítési Főnökség munkaügyi csoportja. Ezek a dolgozók nemcsak a vállalattal szemben jártak el könnyelmű felelőtlenséggel, veszélyeztették a fontos szociális építkezések ütemtervét, hanem elsősorban önmagukkal, családjukkal szemben is. Miből él a családjuk, ha esetleg hosszabb időre megbetegszenek? Persze, minderre nem gondolnak akkor, amikor valami „kedvezőbb" kilátásra nyílik alkalmuk. Pedig hányszor csalódnak, hányszor jönnek vissza szégyenkezve vagy könyörögve, amikor reményeik hazugnak bizonyultak. Sokan vannak, akik — mint ifj. Simon István — csalódnak másik munkahelyükben s kérik visszavételüket.

A munkaerővándorlást, az önkényes és hozzájárulásos kilépők számát csökkenthetik az építésvezetők is, ha

minél jobban gondoskodnak dolgozóikról,

ellátásukról, a szálláshelyekről. Számtalan példa mutatja, hogy ahol jók a szociális körülmények, mint például a Péceli úti szálláshelyen, ott sokkal kevésbé hullámzó a munkaerő-létszám, mint ott, ahol nemigen törődnek a dolgozókkal. De nélkülözhetetlen a munkaerővándorlás csökkentésénél a jó felvilágosító munka, a pártaktívák, a szakszervezeti aktívák hatékonyabb nevelőmunkája is.

Felvételi hirdetmény

A Landler Jenő Járműjavító Ü. V. (Budapest, IV. ker., Elem utca 8. sz.) az 1955—56. tanévben járműjavító lakatos, esztergályos, kovács és kazánkovács szakmában ipari tanulókat vesz fel.

Felvételi feltételek: 14—17 éves életkor, az alkalmasság vasútorvosi igazolása, nyolc általános iskola sikeres elvégzése, budapesti, vagy közvetlen környéki illetőség. Bővebb felvilágosítást az üzem tanműhelye ad. (17—55, vagy 292—655 számon.)

Jelentkezési határidő 1955. július hó 10. Felvételnél a vasutas szülők gyermekei előnyben részesülnek.

Levelezőink írják

ROSSZ BIZONYÍTVÁNY

Lassan három esztendeje (1952. szeptember 25.), hogy elvégeztük *Budapest—Ferencvárosban* a kocsivizsgálói tanfolyamot, de bizonyítványunkat még a mai napig nem kaptuk meg. Többször sürgettük személyesen is, de eredménytelenül. Idén februárban — már nem is tudjuk hanyadszor — beszéltünk az igazgatóság oktatási csoport vezetőjével, aki azt mondotta: hogy a bizonyítványok készen a fiókjában vannak, csak aláírásra várnak. Még meddig? Ezt kérdezzük mi, akik már rég befizettük a bizonyítvány árát.

Zentai Győző kocsivizsgáló és négy társa. Bp.—Ferencváros.

A KITÜNTETÉS KÖTELEZ

Jobb minőségű munkát! Ezt kérem *Ferencváros* állomás dolgozóitól, akik már többször elnyerték az élüzem címet, birtokosai a felszabadulási serlegnek.

Az 1962/d. és az 1062/d. számú kezelő tehervonatokat *Budapest Nyugati* indítja és *Ferencváros* egészíti ki. De hogyan? Úgy, hogy a *Pusztaszabolcsra* és *Sárbogárdra* menő kocsi, ahány, annyifelé van a vonatban. Ferencvároson esetleg 10—15 perccel tartana tovább a kocsik helyes besorozása, míg Pusztaszabolcson és Sárbogárdon két-két órát késik a vonat, mert 35—40 kocsit kell megmozgatni a kisorozásnál.

Kérem az állomás dolgozóit igyekezzenek munkájukat tovább javítani.

Bódogh Mihály, vezető kalauz.

MEDDIG TART EGY VIZSGÁLAT?

1954 augusztusában a budapesti igazgatóság anyagosztály ruhacsoportjánál felülvizsgálat volt. Az Anyagellátási Igazgatóságtól Szabó elvtárs végezte az ellenőrzést és több nyilvántartási jegyzéket elvitt felülvizsgálat végett. Lassan egy esztendő telik el, de a nyilvántartó lapok még nem kerültek vissza a csoporthoz. A ruhacsoport erre hivatkozva, nem utalványozza az 1954-ben esedékessé vált ruhadarabokat. Most azokat a dolgozókat érje a károsodás, akiknek a lapjukat elvitték? Igaz, *Kozma* elvtársnő azt ígéri, hogy a viselési idő majd 1954-től lesz érvényes, de a dolgozók nem viselési időben, hanem egyenruhában szeretnének járni.

Kertész József ÜB-elnök,
Boér Lajos számadó.
Cinkota, Villamosvonal-felügyelőség.

SAJNÁLJÁK A VIZET

Hajduszoboszlón már több esetben előfordult, hogy az állomáson a mozdonyszemélyzet nem kapott ivóvizet. Az egész vonalon nincs jó iható víz. Ezért ezúton kérjük az állomásfőnök elvtársat, hogy gondoljon a mozdonyon lévő 60—70 fokos melegre. Vegyen példát *Szokolyáról*, ahol minden vonatot friss, hideg vízzel fogadnak.

Kovács Imre
oktató fűtő,
Hámán Kató fűtőház.

Az utasok szolgálatában

Makkal Istvánné, Sátoraljaújhely állomás jegyvizsgálója példát mutat udvarias, szolgálatkész, utasítás szerinti munkájával dolgozó társainak.

(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

Tervek a parlamenti folyosón

Csodálatosan szép az *Ország-ház.* Ezernyi villanyégő fénye csillog-villog az arany faragásokon, a kongresszusi terem boltívein. A kecses ívű kupola alatt, az ünnepi díszbe öltözött teremben most fiatalok tanácskoznak. Az ifjú kommunisták mellén kitüntetések csörrennek meg, a fénylő érdemérmekről még az aranyozott faragásoknál is jobban verődik vissza a kristálycsillárok öntötte fény. *Tanácskozik a DISZ II. kongresszusa.* Az elnökséggel szemközti második padsorban egy honvéd vezérőrnagy és egy alezredes között kék egyenruhás fiatal vasutas lány ül: *Krizsán Erzsébet*, a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség DISZ-szervezetének titkára.

Arca komoly, ahogy figyeli az előadót, de tekintete arról beszél, hogy gondolatai mint az örvény kavarognak. Vajon mire gondol? Talán apjára, aki még Károlyi gróf birtokán egy volt a kisemmizettek között, aki a munka verítékében fürdött, s közben „ura", a felsőházi tag itt ült ebben a teremben, a bársonyos padsorok között, talán éppen ott, ahol most ő foglal helyet. Vagy máris otthon járnak gondolatai? Azon töri fejét, hogyan látnak majd munkához, a kongresszus határozatainak végrehajtásához?

Ha a falak beszélni tudnának...

A tanácskozás szünetében megkerestem Krizsán Erzsébetet. A piros bársonyszőnyeges folyosó plüss székein helyezkedtünk el, ott, ahol 11 év előtt a felsőházi urak összebújva vitatták: mi a módja annak, hogy birtokaik és gyáraik védelmében vágóhídra vigyék a magyar ifjúságot. Süteménnyel kínált, ő meg sonkás zsemlyét harapdált. Nehezen indult a beszélgetés. Nem, nem voltunk zavarban, csak elfogódottak voltunk, hiszen furcsának tűnt, hogy életünk első találkozása épp a parlamenti folyosón történik...:

— *Ha ezek a falak beszélni tudnának* — mondta halkan. Egyre gondoltunk, a múltra, de hirtelen visszazökkentünk a mába — vidáman nevető csoport haladt el mellettünk, kabáthajtókájukon diadalmasan fénylett a DISZ-jelvény.

Egyszerre megtaláltuk a szót, a DISZ-ről kezdtünk beszélni.

— *Már nagyon türelmetlen vagyok* — kezdte. — *A beszámoló, a feladatok rengeteg gondolatot ébresztettek bennem és már legszívesebben hozzá is látnék végrehajtásukhoz. Gyorsan fogunk fejlődni, bizonyára hozzánk, a pályafenntartáshoz is jönnek majd új gépek, hisz nehéziparunk a mi számunkra is gyárt munkát megkönnyítő gépeket. Fel kell erre készülni. Műszaki körre gondolok, ahol megismerhetnék diszistáink az új technikát...*

Ma még tervek, holnap már valóság

Nincs rendszer a beszélgetésünkben, csapongnak a gondolatok aszerint, ahogy felelevenednek a hallottak.

— Kevés nálunk az ifi újító. Erre is jó volna a műszaki kör, hogy segíthetnének az ötletek kidolgozásánál az idősebbek, meg a mérnökök. Eddigi sikereinket is nekik köszönhetjük. Kiss mérnök elvtárs védnökséget vállalt a „*Petőfi*" DISZ-brigád felett, biztosítja a magas teljesítményekhez szükséges műszaki feltételeket. Ez a pártmegbízatása, és igen jól látja el...: nemsokára tagjelöltnek javasoljuk.

— Kell a segítség, el akarjuk nyerni a DISZ Központi Vezetőség vörös zászlaját. Meg van rá minden reménnyünk, jó a munkánk. A kongresszusi műszak alatt 125 százalékot vállaltunk és amikor eljöttem, már 140 százaléknál tartottunk.

— Nálunk már minden ifi DISZ-tag, de azért van dolgunk a tagtoborzásnál is. Vannak a környékünkön vasutas szülők gyermekei, akik nincsenek ifjúsági szervezetben, nem találják a helyüket. Most közénk hívjuk őket, legyenek velünk, tanuljanak, dolgozzanak a DISZ-ben. Szocialista szellemű nevelés a DISZ feladata — hangsúlyozta a beszámoló és a felszólalók. Jobban, mint eddig szem előtt akarjuk ezt tartani. Eddig nem láttuk milyen sokrétű feladat ez. Ide tartozik a termelésben való helytállás, az új módszerek terjesztése, de a kultúr- és sportmunka is.

A verseny nem lesz szalmaláng

— A DISZ-nek kéne kezdeményezni az új szovjet pályafenntartási módszerek bevezetését, terjesztését. Ha hazamegyek javaslom: vállaljunk védnökséget egy szovjet módszer bevezetése és alkalmazása felett. Adunk majd ilyen jellegű DISZ-megbízatásokat és kérjük a pártot, segítsenek a kommunisták is. Eddig is a párt vezette szervezetünket, a fiatal kommunisták is mind nálunk dolgoztak. Meg is volt az eredménye: A MÁÖHSZ-szel együttműködve korszerű lópályát építettünk és jól sikerült kongresszusi lóversenyt rendeztünk. Kaptunk most két motorkerékpárt — megszerezzük a motorosokat. DISZ-zenekarunk is van, sokan tanulnak ifjúmunkásaink közül zenélni, magam is zongorázni tanulok.

— A legfontosabb, hogy egyenletessé tegyük a munkaversenyt. Eddig voltak nagy fellángolások, aztán nem maradt más, csak parázs. A kongresszus után nem lehet visszaesés, töretlenül akarjuk folytatni a versenyt az éves terv teljesítéséért, a Disz-brigád sztahanovista címének elnyeréséért.

— A társadalmi munkát is ki kell szélesítenünk. Rendezünk majd műsort, sportversenyt, s a bevételt felajánljuk a VIT-re utazó gyarmati fiatalok útiköltségére...

A parlamenti folyosón berregni kezd a csengő. Vége a szünetnek, folytatódik a tanácskozás. Búcsúzunk. Krizsán Erzsébet elindul a tanácsterem felé, de az ajtóban még megáll, visszafordul: majd megírom részletesen, hogyan kezdtünk munkához, a kongresszus határozatainak megvalósításához...

Várjuk a levelét elvtársnő.

B. G.

Ütköző

Keveredés

A kecskeméti keskenynyomközü vasút több állomásán — például Kaskantyún is — helyszűke miatt a söntést a forgalmi irodában helyezték el. Két helyen

folyik hát a munka. A forgalmi szolgálattevő munkáját végzi az egyik sarokban, mérik a sört, mérik a kevertet a másikban. Állítólag még nem fordult elő, hogy a forgalmista a szomszédos állomástól engedély helyett kevertet kért volna.

Gyalogolni jó

Pécsi Lajos Hajdúnánáson feladta a kerékpárját Kabára. Egyszerre érkezett meg kerékpárjával, de mire a poggyászkocsihoz ért, a kerékpárnak hűlt

helyét lelte: A málházó szívességből kölcsönadta. Így az utas kénytelen volt az 5 kilométerre lévő Tetétlen községbe, majd onnan vissza gyalogolni. Móricz Zsigmond könyvet írt a gyaloglás örömeiről. A könyv címe: „Gyalogolni jó". Amint pórul-járt utasunk nyilatkozatából kiderült, nem osztja Móricz Zsigmond véleményét.

Barátságos mérkőzés

Pusztamonostor élüzem avató ünnepségére 11 vendég érkezett. Eláruljuk, hogy az állomás dolgozóinak összlétszáma is 11 fő. A két számból önkénytelenül ar-

ra gondolhatunk, hogy labdarúgó-mérkőzés színhelye volt Pusztamonostor, ahol a honi csapatot felkereste a központi csapat egy barátságos mérkőzésre. Ilyen jól képzett csapat igazán adhatott volna emberelőnyt a vidékieknek.

HÍREK

— NEMZETKÖZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYFUVAROZÁSI EGYEZMÉNYEKRŐL június 16-án diplomáciai konferencia kezdődött Bernben. A konferencián a *Magyar Államvasutak* képviseletében *Vermesy Sándor* MÁV igazgató és *Mátyássy Zoltán* MÁV tanácsos vesz részt.

— SINTÖRÉST FEDEZETT FEL *Cegléd* és *Abony* között *Farkas Mihály*, a szolnoki pályafenntartási főnökség XII. pm. szakasz pályaőre. Éber szolgálatáért a miniszter elvtárs 3000 forint jutalomban részesítette.

— A VASÚTI RENDŐRSÉG eljárást indított Józsa Mátyás, a Szolnoki Járóműjavító dolgozója ellen, mert munkahelyéről szerszámokat lopott.

— A MINISZTÉRIUMOK KÖZÖTT folyó vasúti szállítási versenyben az első negyedévben a következő tárcák vezetnek: I. csoport. 1. Nehézipari Minisztérium, 2. Építésügyi Minisztérium. II. csoport 1. Könnyűipari Minisztérium. 2. Város- és Községgazdálkodási Minisztérium.

— MŰSZAKI ANKÉTOT tartottak a szegedi építési és pályafenntartási dolgozók. A résztvevők megtárgyalták a műszaki értelmiség feladatait, a munkaverseny és Sztahanov mozgalom segítésében.

— FÉMBŐL KÉSZÜLT tartós csomagoló ládákat vezet be kísérletképpen a MÁV.

— HUSZEZER FORINTOT SIKKASZTOTT a dolgozók élelmezésére fordítandó összegből Oroszi István, a dombóvári fűtőház üzemi konyhájának vezetője. Az eljárás megindult ellene.

— SZIGORÚ MEGROVÁSBAN RÉSZESÍTETTE a miskolci szakszervezeti területi bizottság Bárdosi Lászlót, Szerencs fűtőház üb. elnökét, aki maga helyett mást küldött orvosi vizsgálatra. A csalás lehetővé tette, hogy orvosilag a III. csoportból az I. csoportba kerüljön és így mozdonyon teljesítsen szolgálatot. Nem törődött azzal, hogy rossz színérzéke súlyos balesetet okozhat. A taggyűlés funkciójából leváltotta.

— A KUNSZENTMÁRTONI „ZALKA MÁTÉ" TSZ dolgozói előtt nagy sikerrel mutatta be a *Szolnoki Járóműjavító* színjátszó csoportja a „*Montmartrei ibolyá*"-t. Előadás után a járóműjavító tánczenekara *Hegedűs* Gábor vezetésével aratott megérdemelt sikert.

LAKÁSCSERE

— **Győri központi fekvésű,** parkra néző két szoba összkomfortos, erkélyes, központi fűtéses lakásomat elcserélném Kaposvárott, Veszprémben, Balatonfüreden, Sopronban, vagy ezek közelében lévő alkalmas lakással. Cím: Vaszary Pál. Győr, Sztálin út 37. III. emelet 3.

— **Elcserélném** Budapest-Nyugati pályaudvaron lévő, 52 forint bérű kétszobás, fürdőszobás, éléskamrás lakásomat, hasonló budapesti intézeti, vagy magánlakásért. Érdeklődni lehet: 38—33 számon.

Mit láttam a Baross téren?

Hét vége van, szombat. Olyan a Keleti-pályaudvar környéke, mint a nyüzsgő hangyaboly.

A pályaudvar előtt a legnagyobb a sürgés-forgás. A villamos megállóhoz éppen most érkezik jól szabott egyenruhájában, kezében útibőröndel egy fiatal honvédhadnagy. Mellette apró fiúcska totyog. Az apa alig győz válaszolgatni a sok kérdésre, *mégis marad ideje katonásan fogadni a mellette elhaladó, keményen tisztelgő honvéd elvtársak köszöntését.* Amott három-négy galambszürke egyenruhába öltözött vidám, fiatal tűzoltó közeledik. Beszélgetnek, de egyszer-csak, mintha egy láthatatlan erő dróton rángatná karjukat: *egyszerre, ütemesen emelik sapkájukhoz.*

A megállóhoz érkezett villamoskocsiról FVV-ellenőr lép le. Hosszú időt tölthetett szolgálatban, mert tekintete fáradt, morcos. Csak akkor enyhül meg, amikor a másik kocsiról balkezében a fényes lyukasztóval leszálló, *csinos kalauznő tisztelgését fogadja.*

Ezek után vizsgálódó szemmel néztem, vajon a mi családunk, *a vasút dolgozóinak milyen az egymáshoz, az egyenruhához, a tisztelgéshez, a formai fegyelemhez való viszonya.*

Az úttest túloldaláról egy piros parolis intéző közeledik leszegett fejjel. Egyenruhája gyűrött, a nadrág elárulja, hogy *vasalót nem igen látott.* A zubbony alól *piroskockás ing rikít.* Arcán két-háromnapos szakáll. Összevillan a tekintetünk, de ő nem zavartatja magát, *kábán keresztülnéz rajtam és semmibevéve felügyelői rangjelzéssel ellátott, vasutas egyenruhás szerény személyemet, mélabús tekintettel folytatja útját.*

Idősebb kocsirendező, vagy váltókezelő lehet a következő „vizsgaalany". A pályaudvar felől a villamosmegállóhoz igyekszik az öreg cimbora. A zubbony felső gombja kigombolva, jobb kezében, kétes tisztaságú kendővel fedett kosarat tart. A kendő alól vöröspofájú kakas tekint kifelé. Ahogy meglát az elvtárs, *bal kézzel sután tiszteleg* és apró szemei mindaddig riadtan pislognak, míg csak el nem haladt. De legalább ő tisztelgett! Aztán megint összedől benn minden.

Az egyik érkező villamosról egy kékparolis elvtárs száll le. Közepes korú. Jó erőben van, látszik nem tűri a meleget, zubbonya végig kigombolva, bordó kötöttmellény feszül a pocakján. Nadrágja felső gombja nem állta a harcot, lepattant, sapkáját kezében tartja, néhány szál haja összevissza kuszálva. Amint mellém ér, rámtekint, de cseppet sem zavartatja magát, úgy megy el mellettem, mintha ott sem lennék.

★

Ezt láttam a Baross téren!

Még csak annyit: tudomásul kell venni a piros, kék, zöld stb. parolis elvtársaknak, hogy *az egyenruha kötelez!* De nemcsak ők, hanem a különböző műszaki beosztásban lévő elvtársak (sajnos, főleg a fiatalokra vonatkozik) sem azért kaptak — a népgazdaságnak nem kis megterhelést jelentő — egyenruhát, hogy annak megbecsülését és a nagyközönség előtti presztízsét csökkentsék, hanem azért, hogy ezzel is növeljék a vasutas munka tekintélyét. Ennek ellenében azt kívánja és követeli államunk, hogy *a vasút dolgozói becsüljék azt és növeljék annak tekintélyét az egymásnak, az egyenruhának járó tiszteletadással, tisztelgéssel.*

Gergely József

BÍRÁLATAINK NYOMÁBAN

„*Kisbér állomás többre képes*" címmel a lap május 9-i számában bírálta állomásunk munkáját. A bírálat jogos volt. Május 13-án aktíva értekezletet hívtunk össze, amelyen résztvettek a kommunisták, a szakszervezeti aktívák és a legjobb pártonkívüli dolgozók. Az értekezleten határozatot hoztunk a hibák megszüntetésére.

Az eltelt idő igazolta, hogy állomásunk valóban „*többre képes*". Az állomáson rendet teremtettünk. Rakterületünk tiszta. A cikkben említett Horváth Lászlót elhelyezték állomásunkról. Az élő és romlandó árut személyvonattal továbbítjuk. Megváltozott állomásunk hangulata is. A június 8-i termelési értekezleten a dolgozók bátran feltárták munkánk fogyatékosságait. Ez is egyik biztosítéka, hogy állomásunkon még tovább fog javulni a munka.

Varga László
állomásfőnök.

SPORT

A sportszeretet az öntevékenység eredménye

Már vagy tíz perce foglaltat jelez a telefon... A hívófél azonban hajthatatlan marad. Kitartó ember. Arcvonása, beszéde is erre vall. Nem hagy ügyet elintézetlenül. Nem hatalmi szó, hanem meggyőzés a fegyvere. Mégsem hagyja el senki dolga végezetlenül szobáját.

Talán éppen ezért is nyílik nála olyan sokat az ajtó. A bizalom vezeti hozzá az embereket. Ügyes-bajos dolga viszont sokaknak akad akkora üzemben, mint a Szolnoki Járóműjavító Vállalat. De Vall Sándor elvtárs, az üzemi pártbizottság agit. prop. titkára győzi a munkát.

A várakozók egyike, Barna István, a Szolnoki Törekvés SK átlétikai edzője, panaszra jött, segítséget kér.

— Az történt, hogy Kovács Mihály villanyhegesztő nevelt kislányát, a tizennégyéves Pálinkás Erzsit nem hagyják a Törekvés színeiben sportolni. Bertalan Imre, a Légierő edzője akadékoskodik. Pedig Erzsi közénk való, s szíve is idehúzza... Így van? — teszi fel a kérdést Barna István, a mellette álló Kovács Mihálynak.

— Így bizony, s ezért jöttünk Vall elvtárshoz. Ő szereti a sportot, majd elegyengeti ezt az ügyet is, nem először teszi — bízik Kovács Mihály.

■

Ezt a jelenetet a Járóműjavító pártirodájában jegyeztük fel. És ezután már világossá vált előttünk, hogy mi a „titka" a Szolnoki Törekvés SK-ban tapasztalható pezsgő életnek:

a közös munka és a sportszeretet.

Másképp nem is lehetne elképzelni, hogy a sportkör tizenkét szakosztálya ilyen jól működik. Költségvetéssel csak az atlétikai, az ökölvívó-, a vívó-, a birkózó- és a labdarúgó-szakosztály rendelkezik. És mégis... egyre növekszik a sportolók létszáma, jobbak és jobbak lesznek az eredmények, sőt gyarapodik a szakosztályok anyagi leltára is.

De hát hogyan?

Nincs elég munkaerő arra, hogy a teniszpályákat, röplabda- és kosárlabda-pályákat újra salakozzák? Ezért még nem áll meg a sportélet a tiszaparti városban. Versenyzők, vezetők szurkolók vállvetve felkutatják a salakielő helyeket és kijavítják a pályákat. Nincs alkalmas helyiség a kerékpárok és motorok őrzésére? Igényelnek egy üres helyiséget, társadalmi úton átalakítják, berendezik és már is áll a kerékpárosok öltöző, fürdő és gép-raktározó otthona. Hasonló módon épül egy új négypályás tekecsarnok is. Ez a „szolnoki titok", ez a siker útja.

És az, hogy a versenyzők lelkesedésük és áldozatkészségük mellett fegyelmezett, öntudatos emberek. Molnár Béla kerékpáredző nemcsak szakértelméről híres, hanem szigoráról is. Mégis szereti őt mindegyik „fia", mert szigorát mindig a szeretet vezeti. De így van ez Barna Istvánnal is, aki ezen az úton haladva már eddig is sok nagyszerű versenyzőt adott a magyar sportnak. Kazi Aranka is Szolnokon kezdte el a komoly munkát, innen indult el útjára. S hogy milyen alapot tud adni Barna edző, arra bizonyíték a mostani gárda. Az ifjúsági Tóth Béla 100 méteren 10,8-at futott legutóbb. Várbíró Boriska meg 12,7-et. A serdülőkorban lévő lakatostanonc Tímár Rozália 500 méteren 1:22-öt ért el, távolugrásban pedig állandóan 5 méteren felüli az eredménye.

Ilyen eredmények csak fegyelmezett és kemény munka árán érhetők el, s ez az amiben Szolnokon nem ismernek tréfát.

Ajándékba sportfelszerelést

a szülőktől kevés helyen kérnek a fiatal sportolók, mert sokan úgy gondolkodnak, hogy ezt teremtse elő a sportkör. Na, Szolnokon e téren is „furcsák" a sportemberek. A vívók jórésze fiatal, diák. A szakosztály viszont elég szegény. „Sok az eszkimó és kevés a fóka", de ezeknek az „eszkimóknak" sportszeretete olyan forró, hogy felolvad tőle minden „jeges" szív. S ha tekintetbe vesszük azt az örök igazságot, hogy a szülők seholsem hideg szívűek, akkor már is könnyen megértjük, hogy maguk a mamák és papák látják el fiaikat sportfelszereléssel, jó tanulásért, névnapi, születésnapi ajándékként.

— Hát lehet így is sportolni?

— Lehet bizony, de az kell hozzá, ami Szolnokon megvan: sportszeretet és jó nevelés.

„Ne írják ki a nevemet"

ezt kérte tőlünk a sportkör elnöke, Kaposvári Géza elvtárs. Ezt azonban nem vagyunk hajlandók teljesíteni. De nem is tudjuk, hiszen Kaposvári Géza neve egybenőtt a Szolnoki Törekvés SK nevével. Munkbírása, sokoldalúsága és sportszeretete tette eggyé a két nevet. Már pedig a sportkörrel örömmel foglalkozunk, hiszen sokat tanulhat tőle más sportkör is.

Az ügy iránti lelkesedést, nehézségek leküzdését, ötletességet és öntevékenységet kevés helyen találni úgy együtt, mint Szolnokon. A város nem az ígéretek földje, hanem a tettek színhelye. Félnap alatt is sokat láttunk, de mégsem mindent. Nem láttuk például a motorosok most épülő új otthonát, mely a kerékpárosokéhoz lesz hasonló.

A sport és munka kapcsolata

Szolnokon nem ismeretlen fogalom. Sokszor hallani, hogy a sportolók nem mindig járnak élen a munkában. Szeretik a dolog könnyebb végét fogni. Általánosságban természetesen nem lehet ezt kijelenteni, hiszen sok más helyen is számos olyan élsportolót és sportolót találunk, akik munka terén is felveszik bárkivel a versenyt. De Szolnokon már kezdetben is csak olyan sportember kaphat támogatást, aki munkája révén erre érdemes is. És hogy lehet ezt ilyen szigorúan ellenőrizni? Úgy, hogy maguk a sportvezetők szoros kapcsolatban állnak a munkavezetőkkel, a vállalat életét irányító pártbizottsággal és üzemi bizottsággal.

A közös munka, a munka iránti szeretet és a sport iránti rajongás egyaránt jellemzi a vezetőket és sportolókat. Sem a párt, sem pedig a DISZ nem áll távol a sportkörtől. Ahol kell minden segítséget megad, de ha szükség mutatkozik, azonnal rámutat a hibákra is.

Innen ered az a bizalom, melyet bevezetésünkben felemlítettünk Innen van az 1300 sportköri tag sport és munka iránti szeretete.

(mécs)

— *Szakszervezeti sportünnepélyt* rendez a szolnoki csomópont július 19-én A sportműsoron szerepel férfi és női atlétika, egyéni- és csapat kerékpárverseny, röplabda, gránátvetés, labdarúgás. A sportünnepélyt kultúrműsor zárja be.

SZOCIALISTA VASUTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztálin út 53 sz. — Telefon: 228—995 428—317. 428—232. Üzemi telefon: 18—76 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.